

MEI 2022



PROVINCIE  UTRECHT

DEFINITIEF

OV-NETWERKPERSPECTIEF 2025-2035 MET DOORKIJK NAAR 2050





INHOUD

SAMENVATTING	6
1. INLEIDING	9
1.1 Het belang van OV in de provincie Utrecht	9
1.2 Onze wettelijke taken als OV-autoriteit	9
1.3 Wat is het OV-netwerkperspectief?	10
1.4 Samen werken aan beter OV	12
1.5 Leeswijzer	13
2. HET OV-NETWERK IN DE PROVINCIE UTRECHT	14
2.1 Kenmerken van het OV-netwerk	14
2.2 Samenhangende vervoersgebieden in de provincie Utrecht	17
2.3 Maatgevende ontwikkelingen voor het OV-netwerk	18
3. NETWERKONTWIKKELING IN PERSPECTIEF	21
3.1 Omgevingsvisie provincie Utrecht	21
3.2 Balans tevreden reizigers en efficiënt ingericht OV	22
3.3 Waarom netwerkontwikkeling?	23
4. HOOFDKEUZES ALS BASIS VOOR DE NETWERKONTWIKKELING	27
4.1 Hoe gaan we om met groei?	28
4.2 Hoe bouwen we ons netwerk op?	29
4.3 Stappen we over of rijden we door?	31
4.4 Hoe balanceren we tussen verbinden en ontsluiten?	33
4.5 Waar en wanneer organiseren we aanvullend OV?	34
4.6 Bus, lightrail of BRT?	36
4.7 Maaiveld of ongelijkvloers?	39
5. AMBITIENETWERKEN OP HOOFDLIJNEN	40
5.1 Benutten (<2035)	42
5.2 Uitbreiden (2035-2050)	52



INHOUDSOPGAVE (VERVOLG)

6. DOELBEREIK EN EFFECTEN	62
6.1 Mobiliteitseffecten van het ambitienetwerk	62
6.2 Bijdrage ambitienetwerken aan realisatie netwerkdoelen	63
6.3 Financiële effecten op hoofdlijnen	65
<hr/>	
7. VAN AMBITIES NAAR UITVOERING	67
7.1 Uitwerking in samenwerkingsprojecten en programma's	68
7.2 Brede inzet vanuit provinciale uitvoeringsprogramma's	70
7.3 Vervoerplanproces en concessiebeheer	73
<hr/>	
AFKORTINGEN	74
<hr/>	
BIJLAGEN	75
Bijlage 1. Inhoudelijke bouwstenen	75
Bijlage 2. Recente ontwikkelingen in het OV-netwerk	77
Bijlage 3. Daily urban system, woon-werkrelaties	80
Bijlage 4. Resultaten doorrekeningen ambitienetwerken	82



VOORWOORD

Voor u ligt het definitieve OV-netwerkperspectief. Het OV-netwerkperspectief beschrijft, samen met de Nota van Uitgangspunten, de ambities voor het OV in de provincie Utrecht en vormt de basis voor de aanbesteding van de nieuwe concessies.

Mobiliteit zit in een transitie. De noodzaak om over te schakelen van fossiele brandstoffen naar zero-emissie mobiliteit, en digitale en technologische ontwikkelingen zullen ons mobiliteitssysteem doen veranderen. De visie op wat goede en gezonde bereikbaarheid is in relatie tot ruimtelijke ontwikkelingen verandert ook. Een gezonde verstedelijking en bereikbaarheid, en nabijheid van onze voorzieningen zijn meer dan ooit voorwaarden voor de toekomst. De situatie rondom COVID-19 heeft ons extra uitdagingen en mogelijkheden laten zien. Mogelijkheden zoals thuiswerken waarvan we de structurele effecten nog niet op waarde kunnen schatten. Tegelijkertijd zorgt COVID-19 ook voor nieuwe opgaven. De grens tussen openbaar vervoer, doelgroepenvervoer, eigen mobiliteit en privaat mobiliteitsaanbod vervaagt steeds meer. Onze wens en/of noodzaak tot verplaatsen verandert niet, de manier waarop en de mate waarin wel.

De verdergaande verstedelijking in Utrecht en de (daarmee gepaard gaande) steeds groter wordende drukte in het Utrechtse verkeerssysteem zet zich voort. Het OV zal ook in de toekomst moeten bijdragen aan het bereikbaar houden van de Utrechtse regio door het faciliteren van de mobiliteitsstromen vanuit bestaande en nieuwe woongebieden naar de economische kerngebieden. Het is daarmee een aantrekkelijke reismogelijkheid op de routes waar de vervoersstromen groot zijn en de (parkeer)ruimte steeds schaarser. Het OV-systeem draagt bij aan een vitale Utrechtse regio. De woon-en werklocaties en sociaal-recreatieve voorzieningen binnen de provincie Utrecht zijn op een efficiënte, duurzame, gezonde en veilige manier bereikbaar. We streven naar een OV-systeem waar zoveel mogelijk mensen gebruik van willen én kunnen maken, een zo inclusief mogelijk systeem waarbij ook voldoende aandacht is voor de sociale functie van het OV.

Dit definitieve OV-netwerkperspectief beschrijft de ontwikkelrichting van het OV-netwerk. De gelijktijdig vastgestelde Nota van Uitgangspunten beschrijft de uitgangspunten voor de aanbesteding van de twee concessies. Samen geven deze twee documenten een beeld van de beoogde ontwikkeling van het OV in de concessieperiode. Over beide documenten heeft het college van Gedeputeerde Staten de reactie van velen gehoord. Deze reacties zijn opgenomen in de Nota van Beantwoording en op basis van de reacties zijn deze definitieve documenten tot stand gekomen en aan Provinciale Staten voorgelegd.

Goed openbaar vervoer voor onze reizigers is een grote opgave waar de provincie graag met volle inzet aan werkt. We staan er niet alleen voor. Ik zie uit naar de samenwerking met de wegbeheerders, andere overheden, reizigersorganisaties en in de nabije toekomst de nieuwe vervoerders!

Gedeputeerde Arne Schaddelee

Mobiliteit | Recreatie | Toerisme | Vergunningverlening en Handhaving | Participatie | Communicatie



PUBLIEKSSAMENVATTING

MEEGROEIEN MET DE REIZIGERSSTROMEN

Ons land groeit. Nee, niet in oppervlakte. Zeker niet. Wel qua woningen, bedrijvigheid en het meest impactvolle: inwoners. Binnen vijftien jaar komen er alleen al in Utrecht meer dan 100.000 nieuwe woningen bij. Onze provincie hoort daarmee tot de snelstgroeiende van Nederland. En al die nieuwe Utrechters zijn in beweging. Net als de huidige inwoners en al die mensen die door of naar onze provincie reizen, willen ze vooruit. Efficiënt van A naar B.

In het OV-netwerkperspectief (NWP) beschrijft de provincie Utrecht hoe zij de toekomst ziet van het openbaar vervoernetwerk in samenhang met de maatschappelijke opgaven en ontwikkelingen die op ons afkomen. In deze samenvatting vind je de belangrijkste conclusies uit het document. Het NWP gaat over de periode 2025-2035 en blik alvast vooruit naar 2050. Natuurlijk is dit best spannend, want niemand kan de toekomst voorspellen. We kijken echter vol vertrouwen vooruit. Naar een toekomst waarin onze prachtige provincie het krachtige, duurzame en flexibele openbaar vervoer krijgt dat het verdient.

Tegelijk met het NWP buigt de provincie zich over de nieuwe OV-concessies. Wil je een volledig beeld krijgen van de toekomst van het openbaar vervoer in de provincie Utrecht? Lees dan ook de Nota van Uitgangspunten (NvU) voor de aanbesteding van de nieuwe vervoersconcessies. Daarin is aangegeven wat van de toekomstige vervoerders verwacht wordt om reizigers zo goed mogelijk te bedienen en hoe de relatie tussen de provincie als opdrachtgever en de vervoerders geregeld wordt.

TEVREDEN REIZIGERS – EN DAT WILLEN WE ZO HOUDEN

De gebruikers van het openbaar vervoer in de provincie Utrecht zijn over het algemeen tevreden¹. En waarom ook niet? Utrecht heeft een uitgebreid OV-netwerk waar de afgelopen jaren al veel in is geïnvesteerd. Bijna alle inwoners (ruim 93%) hebben binnen 600 meter van hun woning toegang tot het openbaar vervoer. Dat willen we natuurlijk graag zo houden en biedt een goede basis voor een mobiliteitstransitie naar meer duurzame vervoersalternatieven, met een sterke rol voor OV. Maar de provincie Utrecht groeit snel. In woneraantal, werk- en studieplekken en gebruik van het OV. Bovendien verwachten we de komende jaren dat de doorstroming van het OV onder druk komt te staan, door de herinrichting van wegen en de daarbij horende werkzaamheden. Om alle huidige en nieuwe reizigers tevreden te houden, moeten we keuzes maken en focus aanbrengen.

BENUTTEN EN UITBREIDEN

We kijken in het NWP vooruit in twee stappen. In de periode 2025-2035 **benutten** we de kansen voor goed openbaar vervoer die we nog hebben in de huidige en geplande infrastructuur. De samenhang in de

1. Provincie Utrecht, Jaar- en trendrapportage OV (2019)

mobilitetsketen willen we hierbij vergroten met meer P+R en de combinatie OV en fiets. Intussen onderzoeken we de investeringen die we moeten doen om ook op de langere termijn de inwoners van en reizigers in de provincie tevreden te houden en bij te dragen aan de verdere verstedelijkingsopgave. De periode 2025-2035 noemen we de periode van het benutten, van 2035-2050 gaan we het OV-netwerk **uitbreiden** door de oplevering van nieuwe, grootschalige infrastructurele projecten. Het jaar 2035 is daarbij geen “harde” datum en kan afhankelijk van urgentie, besluitvorming en realisatie anders uitpakken.

SCHAALSPRONG

Zoals gezegd moet het OV-aanbod meegroeien met de aantallen inwoners en werknemers in onze provincie, en met de stijgende vraag naar goed openbaar vervoer. Die schaa sprong maken we niet met een paar extra bussen en trams. Veel van onze lijnen zitten nu al vol of zullen over een aantal jaren tegen grenzen aanlopen. Dit geldt ook voor de infrastructuur, waar OV, fiets, auto en voetgangers dezelfde ruimte delen. Goed openbaar vervoer gaat niet alleen over een extra bus of tram, maar ook over de vraag of er in die bus of tram een zitplaats voor je is. Of je over moet stappen. Of je ook in de vroege ochtend of late avond nog kunt reizen. En of je makkelijk bij de halte kunt komen of van de halte bij je plaats van bestemming. Oók als je geen rijbewijs hebt of slecht ter been bent. Al die onderdelen van een goed OV-systeem moeten meegroeien bij zo'n schaa sprong.

WAT KIEZEN WE?

We concentreren ons in het NWP op een paar grote keuzes waar we voor staan om een schaa sprong te kunnen maken.

- **Hoe gaan we om met groei?** – We willen dat het OV-systeem een grotere maatschappelijke bijdrage gaat leveren. De verstedelijkingsopgave en mobiliteitstransitie gaan leiden tot meer OV-gebruik. Die groei faciliteren we door een goed product te bieden, maar deze groei kost ook geld. Daar mag de reiziger niet onder lijden; het OV moet kwalitatief goed blijven. Daarom gaan we bestaande OV-verbindingen nog beter benutten, meer reizigers trekken, gericht capaciteit uitbreiden, waar en wanneer noodzakelijk, en extra financiële ruimte zoeken.
- **Hoe bouwen we ons netwerk op?** – Het OV is een systeem. Dat systeem wordt volgens ons gedragen door een goed spoornetwerk van intercity's en sprinters. Op plekken zonder spoornetwerk vullen wij het aan met snelbussen. Deze hoofdverbindingen sluiten op knooppunten aan op stedelijke bus- en lightraillijnen die vaak rijden. De gewone bussen en het flexvervoer maken het OV-netwerk compleet en brengen het dichtbij de voordeur van bijna elke reiziger.
- **Stappen we over of rijden we door?** – Het kan efficiënter zijn om reizigers over te laten stappen dan om met één lijn door te rijden naar verder gelegen bestemmingen. Maar omdat reizigers een overstap vaak vervelend vinden, proberen we dit ook in de toekomst te beperken en waar nodig wel met goede kwaliteit te bieden.
- **Hoe balanceren we tussen verbinden en ontsluiten?** – Helaas kunnen we niet elke voordeur of elke werkplek in de provincie perfect aan laten sluiten op het OV én gelijktijdig reizigers in het OV sneller vervoeren met minder stops. We kiezen daarom in de toekomst vaker voor verbindende snelle lijnen. Maar alleen als een ontsluitend busnet beschikbaar is of flexvervoer, fiets en deelmobiliteit met bijvoorbeeld deelscooters een mooie aanvulling zijn.
- **Waar en wanneer organiseren we aanvullend OV?** – Iedereen die zelfstandig kan reizen, moet dat ook met het OV kunnen doen. Dat vinden we onze sociale plicht. Daarom zijn al onze bussen en trams toegankelijk en is er buiten de reguliere lijnen een systeem van flex- en aanvullend vervoer. De buurtbus en het OV-vangnet (nu onderdeel van de gemeentelijke Regiotaxi) spelen daarbij ook in de toekomst een belangrijke rol.
- **Bus, lightrail of BRT?** – Een lightrailverbinding vraagt om een grote investering en is niet eenvoudig of op korte termijn aan te leggen. Op lijnen met veel reizigers, waar een gewone bus niet genoeg capaciteit biedt, willen we daarom vaker inzetten op Bus Rapid Transit (BRT). Een snelle bus, comfortabel, meer capaciteit, uitstraling en gericht op korte en lange afstanden met infrastructuur van hoge kwaliteit.

- **Maaiveld of ongelijkvloers?** – Op plekken in de stad Utrecht als knooppunt Utrecht Centraal ontmoeten bussen en trams ander verkeer en vele voetgangers en fietsers elkaar op dezelfde hoogte. Om dat veilig en vlot te laten verlopen en om ook voor de fiets en voetganger een kwaliteitssprong te realiseren, is er meer ruimte nodig. Daarom willen we daar in de toekomst overgaan op ongelijkvloers OV. Een ondergrondse tram (metro) kan zonder belemmeringen doorrijden en geeft bovengronds ruimte voor andere belangrijke opgaven.

EEN BLIK VOORUIT

Hoe ons openbaar vervoer er na 2030 of 2040 uitziet? Dat is natuurlijk nog niet precies uit te tekenen. Maar als het aan ons ligt:

- zijn bestaande woon- en werkgebieden en nieuwe verstedelijkingslocaties goed bereikbaar met openbaar vervoer;
- maken we meer en beter gebruik van het spoornetwerk, bijvoorbeeld met extra sprinters en nieuwe stations;
- rijdt op de middellange afstand de BRT U-liner, een mooi alternatief voor de auto, die aansluit op ander OV, P+R en de fiets;
- gaan we in de steden aan de slag met U-link, een stedelijk netwerk met snelle BRT-bussen die vaak rijden;
- maken we nieuwe lightrailtrajecten op verbindingen met veel reizigers en waar de druk op de openbare ruimte en de verkeersafwikkeling voor alle verkeersdeelnemers te groot wordt. Daarbij zetten we in op een ondergrondse oplossing in de stad Utrecht met een ‘metrotram’;
- blijft er een fijnmazig OV-netwerk voor onze inwoners behouden dat wijken en dorpen met elkaar, de belangrijkste knooppunten en bestemmingsgebieden verbindt;
- kunnen reizigers in gebieden waar of op tijden wanneer er te weinig animo is voor een vaste lijn, rekenen op een goed alternatief;
- is de bereikbaarheid van Utrecht Science Park verbeterd en Utrecht Centraal geen overbelast knelpunt meer.



Extra sprinters in de provincie Utrecht



1. INLEIDING

1.1 HET BELANG VAN OV IN DE PROVINCIE UTRECHT

De rol van het OV in het regionale en landelijke mobiliteitssysteem (de structuur van spoor-, weg- en waterwegen) binnen de provincie Utrecht is groot en wordt steeds groter. Jaarlijks verplaatsen ruim 62 miljoen reizigers zich via de Utrechtse tram- en busverbindingen om deel te nemen aan de vele maatschappelijke activiteiten in dit gebied. Of dit nu is om onderwijs te volgen, culturele activiteiten te bezoeken, te winkelen of te werken. Ons OV maakt dit voor alle inwoners en bezoekers mogelijk op een wijze waarbij de omgeving zo min mogelijk wordt belast. De provincie Utrecht staat voor een grote opgave op het gebied van bereikbaarheid. De groei van woningen, arbeidsplaatsen en inwoners zet de komende decennia door. Tot 2040 zijn er 133.200 tot 165.700 nieuwe woningen nodig om de groei van de regio op te vangen. Door de omvangrijke verstedelijkingsopgave en de economische groei neemt ook de hoeveelheid verkeer en verkeersbewegingen in de provincie Utrecht fors toe. Een groei van die omvang, met behoud en versterking van de unieke Utrechtse kwaliteiten zoals een gezonde en veilige samenleving en een aantrekkelijke leefomgeving, vraagt om een schaa sprong in denken én een schaa sprong in het OV. Zonder passende ingrepen komt de bereikbaarheid in het gedrang en kunnen inwoners en bezoekers onvoldoende deelnemen aan maatschappelijke activiteiten. Die bereikbaarheid en inclusiviteit wil de provincie graag blijven organiseren. Maar wel op een duurzame, gezonde en veilige manier.

Goed OV in de provincie Utrecht is ook belangrijk voor de rest van Nederland. Centraal gelegen in Nederland heeft Utrecht een sterke economische positie. Doordat Utrecht zo centraal ligt, komt er veel verkeer doorheen: zowel veel herkomst- en bestemmingsverkeer (dus inkomend en uitgaand verkeer) als doorgaand verkeer. Utrecht is daarmee een knooppunt van wegen en spoorverbindingen. Als Utrecht goed bereikbaar is met het OV, profiteert dus het hele OV- en mobiliteitssysteem in Nederland daarvan. Utrecht is de draaischijf in het Nederlandse verbindingennetwerk.

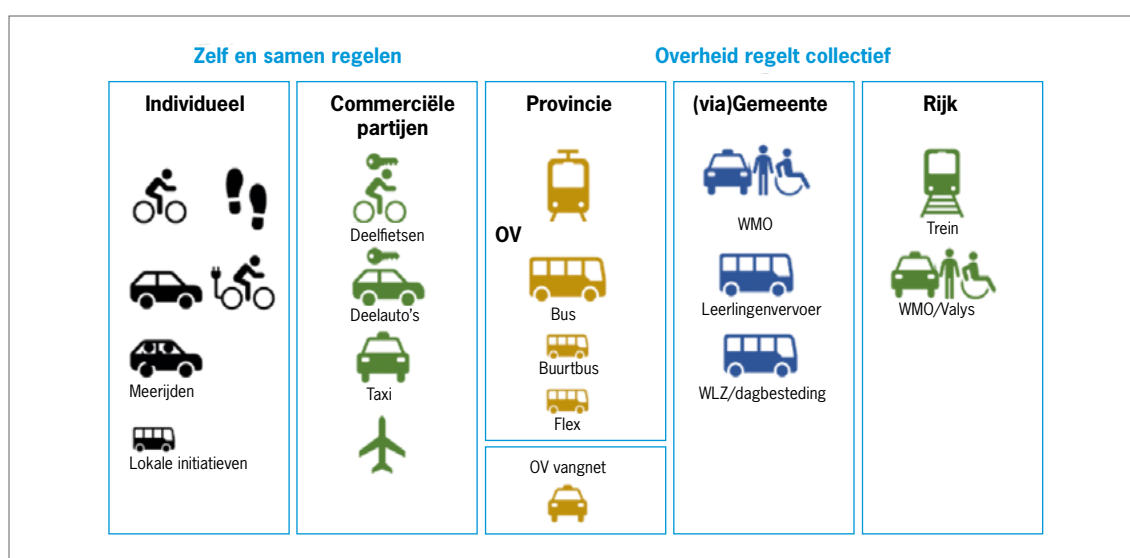
De voorbereiding voor het OV van de toekomst begint vandaag. Door COVID-19 is net als elders in het land het aantal reizigers in de Utrechtse OV-concessies in het voorjaar van 2020 sterk teruggelopen. Ondanks het huidige herstel, is het vrijwel zeker dat de komende jaren het aantal reizigers nog niet op het niveau van voor de crisis zal zitten. De verwachting van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KIM) is dat waarschijnlijk pas in 2025 het aantal reizigers weer uitkomt op het niveau van 2019. Hoewel naar verwachting meer mensen thuis blijven werken en sommige reizigers de overstap hebben gemaakt naar de (elektrische) fiets of de auto, is de verwachting tegelijk dat OV-gebruik fors groeit door de verstedelijkingsopgave en de veranderende rol van de auto in de stad als het gevolg hiervan. Daarmee blijft het OV ook in de toekomst een belangrijke rol spelen in onze provincie!

1.2 ONZE WETTELIJKE TAKEN ALS OV-AUTORITEIT

In het totale mobiliteitsaanbod is de primaire wettelijke verantwoordelijkheid van de provincie het reguleren van het collectief regionaal openbaar vervoer. Wij geven de concessies (vergunningen) uit voor het OV per bus en tram. Dit gebeurt op grond van de Wet personenvervoer 2000 (Wp 2000). Wij zijn dus de opdrachtgever voor

de vervoerders, stellen geld beschikbaar voor de exploitatie en stellen de jaarlijkse tarieven- en vervoerplannen vast. Wij zijn ook verantwoordelijk voor aanleg, beheer, gebruik en veiligheid van het tramsysteem op grond van de Wet lokaal Spoor (Wls).

Het collectief openbaar vervoer is een deel van het mobiliteitsaanbod voor inwoners en bezoekers van de provincie (figuur 1-1). Dit mobiliteitsaanbod kent vele opdrachtgevers en aanbieders. In de afgelopen jaren is het aanbod aan mobiliteitsvormen fors uitgebreid. Zo hebben deelfietsen, deelauto's, meerijplatformen en elektrische fietsen het landschap aan mobiliteitsoplossingen veranderd. De keuze voor de reiziger is groter geworden, en naar verwachting zet deze trend zich voort. Bijvoorbeeld met meer soorten deelfietsen, deelscooters en -stepjes die door mensen zelf worden geregeld. Of met lokale (vrijwilligers)initiatieven die de samenleving zelf organiseert, zoals een Buur(t)mobiel, Automaatje, Dorpsbus of Wijkhopper. In het OV-netwerkperspectief (NWP) staan wij stil bij onze wettelijke taken, maar leggen wij ook de verbinding met andere oplossingen om goede reizen van deur-tot-deur mogelijk te maken.



Figuur 1-1: Mobiliteitslandschap

1.3 WAT IS HET OV-NETWERKPERSPECTIEF?

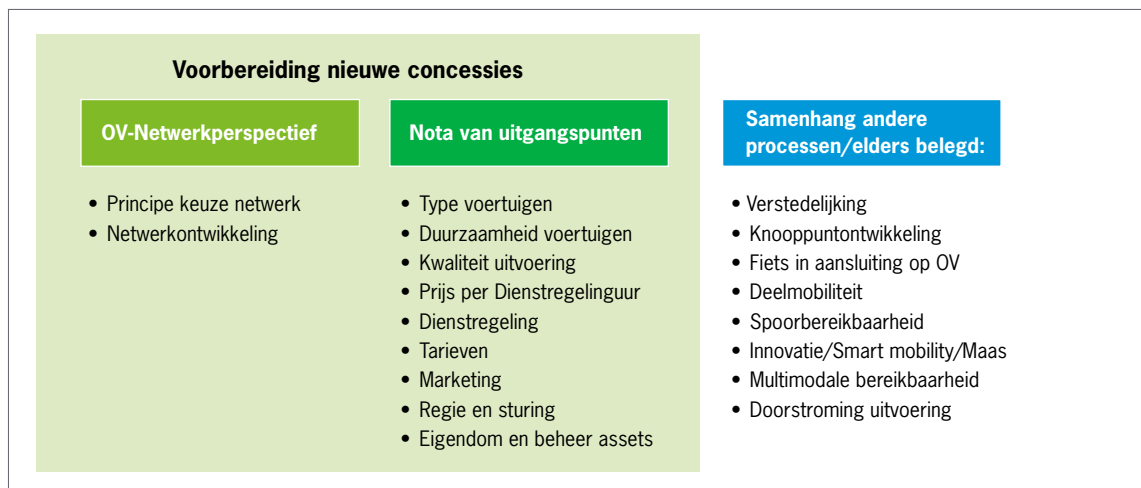
Het NWP beschrijft hoe de provincie Utrecht de toekomst van het OV-netwerk ziet in de periode 2025-2035 met een doorkijk naar 2050. We onderscheiden daarbij twee fases: de periode tot 2035 en de periode daarna. Het jaartal 2035 is daarbij geen harde grens, maar een indicatieve scheidslijn tussen beide periodes. In de periode tot 2035 willen we zonder grootschalige nieuwe infrastructuur werken aan goed OV, met gerichte aanpassingen in het lijnennetwerk. Het **'benutten'** staat daarbij centraal. De periode daarna staat in het teken van omvangrijke investeringen die nu in verschillende trajecten worden voorbereid, het **'uitbreiden'**. De uitwerking van de schaa sprong OV is het grootste vraagstuk en voor deze periode zijn er logischerwijs meer onzekerheden en afhankelijkheden.

Het NWP is geen blauwdruk. Dat kan ook niet; de periode van 10 tot 25 jaar is daarvoor te lang. Er komen heel veel ontwikkelingen op ons af op het gebied van verstedelijking, nieuwe infrastructuur en mobiliteit. Enerzijds vormen deze een basis voor de inhoud van het NWP, anderzijds geeft het NWP een richting aan die voor andere ontwikkelingen en studies behulpzaam kan zijn. Dit vereist zowel flexibiliteit als kaders om afwegingen en keuzes te maken. Zo kunnen nieuwe inzichten vanuit lopende onderzoeken, beschikbaarheid van financiële middelen en keuzes van partners (bv nieuwe stations, spoorinfrastructuur en OV-doorstroming op gemeentelijke wegen en rijksweegen) van invloed zijn op de uitwerking, haalbaarheid en fasering van de ambities op de korte en lange termijn.

SAMENHANG OV-NETWERKPERSPECTIEF EN NOTA VAN UITGANGSPUNTEN

Het NWP vormt samen met de Nota van Uitgangspunten (NvU) 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 concessies moeten daarmee in hun biedingen rekening houden. Ook voor gemeenten en andere samenwerkingspartners geven deze documenten inkleuring aan de OV-ambities van de provincie. Ze zien wat de provincie biedt en nastreeft in de komende concessieperiode. Dit komt de samenwerking tijdens de OV-concessieperiode ten goede. Uiteraard zijn beide documenten op elkaar afgestemd.

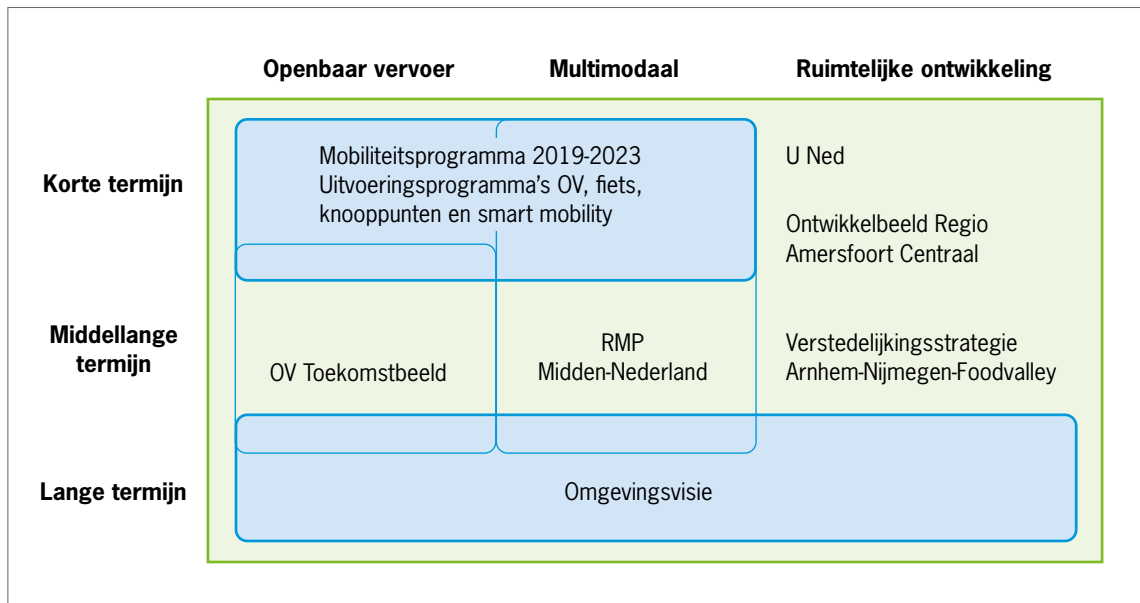
Voor een goed functionerend OV-systeem is meer nodig dan een netwerk en een goede uitvoering door vervoerders. De ontwikkeling van knooppunten inclusief voorzieningen en optimale doorstroming op tram- en busroutes, maken het OV-systeem onderdeel van het mobiliteitssysteem.



Figuur 1-2: Thematische verdeling van onderwerpen in het OV-netwerkperspectief en de Nota van Uitgangspunten

SAMENHANG MET PROJECTEN EN PROGRAMMA'S

Het NWP en de NvU leggen de focus op het OV op de middellange termijn (2025-2035) en geven een doorkijk naar 2050. Ook buiten het NWP en de NvU wordt gewerkt aan de verbetering van het OV-systeem. Een groot aantal onderwerpen werken wij uit in de trajecten van het programma U-Ned, het Ontwikkelbeeld Regio Amersfoort Centraal en de Verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley. Daarin werken wij intensief samen met partners in de regio en soms ook het Rijk. Denk hierbij aan de uitwerking van de verstedelijkingsopgave, multimodale bereikbaarheid en de voorbereiding van omvangrijke investeringen in de infrastructuur. Daarnaast geven wij in het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) Midden-Nederland samen met belangrijke partners invulling aan de nationale en internationale klimaatafspraken. OV speelt hierin een belangrijke rol in de transitie naar schone, slimme en energiezuinige mobiliteit. Met de spoorsector en het Rijk werken wij aan verkenningen naar verbetering van het landelijke spoornetwerk in het Toekomstbeeld OV (TBOV). Tot slot werken wij vanuit uitvoeringsprogramma's aan een betere OV-doorstroming, meer verknoping met fiets, aantrekkelijke knooppunten, meer P+R en de toepassing van innovatie. Het gaat hier om projecten voor de korte termijn maar ook om de uitwerking van kaders en instrumenten voor de langere termijn. Voor het NWP en bovengenoemde projecten en programma's zijn de ambities vanuit de omgevingsvisie leidend voor onze inzet.



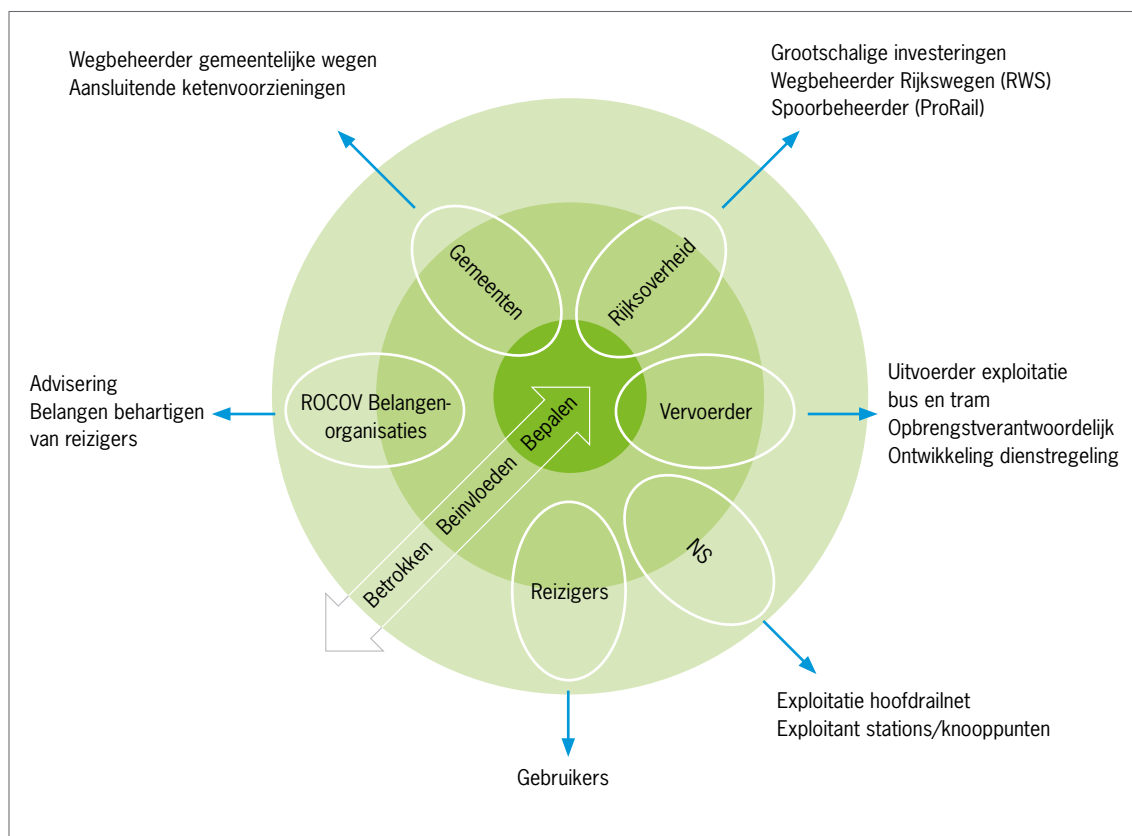
Figuur 1-3: Samenhang (beleids)programma's en projecten

Binnen dit speelveld zijn diverse OV-studies uitgevoerd als onderdeel van of ter voorbereiding op deze projecten en programma's. De belangrijkste zijn de regionale uitwerking TBOV Midden Nederland (2019), Resultaten deelstudies HOV Utrecht Science Park (USP) – Zeist – Amersfoort (2020-2021) en Samen OV versnellen in Utrecht/OV in de binnenstad (2020-2021). Deze studies leverden ook bouwstenen op voor dit NWP. De resultaten op hoofdlijnen zijn opgenomen in bijlage 1.

1.4 SAMEN WERKEN AAN BETER OV

Goed openbaar vervoer is geen zaak van provincie en vervoerders alleen. We werken intensief samen met de rijksoverheid, omliggende provincies, gemeenten en belangenorganisaties. De opgave voor het OV hangt namelijk samen met de totale mobiliteit in Nederland. Bovendien zijn de gemeenten en het Rijk beheerder van wegen die wij gebruiken voor ons OV. De inrichting, en het gebruik van die wegen bepaalt grotendeels de kwaliteit van het OV. Daarnaast hebben gemeenten een groot belang bij optimaal OV voor hun inwoners en om hun ambities waar te kunnen maken op het gebied van gezonde verstedelijking en mobiliteitstransitie.

Vervoerders (bus, tram en trein) zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van de exploitatie en medeverantwoordelijk voor de kwaliteit van de uitvoering. Dat vraagt om goede afstemming tussen het Rijk, de regio en de betrokken vervoerders. Samen dragen we zorg voor goed OV binnen de provincie en op grensoverschrijdende verbindingen.



Figuur 1-4: Samenwerkingspartners in OV

1.5 LEESWIJZER

In **hoofdstuk 1 (Inleiding)** hebben wij stilgestaan bij het belang van goed OV, onze taken, waarom wij een NWP maken, de samenhang met de nieuwe OV-concessies en lopende projecten en programma's. In **hoofdstuk 2 (OV in de provincie Utrecht)** gaan we in op het huidige OV-netwerk van de provincie Utrecht en de toekomstige ontwikkelingen die effect hebben op het OV-netwerk. **Hoofdstuk 3 (Netwerkontwikkeling in perspectief)** gaat in op onze ambities vanuit de omgevingsvisie en de doelen voor OV-netwerkontwikkeling. In **hoofdstuk 4 (Hoofdkeuzes als basis voor de netwerkontwikkeling)** werken wij de keuzes uit en leggen wij de basis voor het opstellen van de ambitienetwerken:

- Hoe gaan we om met groei?
- Hoe bouwen we ons netwerk op?
- Stappen we over of rijden we door?
- Hoe balanceren we tussen verbinden en ontsluiten?
- Waar en wanneer organiseren we Aanvullend OV?
- Bus, lightrail of BRT?
- Maaiveld of ongelijkvloers?

In **hoofdstuk 5 (Ambitienetwerken op hoofdlijnen)** brengen we de ambities en keuzes samen en geven we aan wat een keuze betekent voor de reiziger. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen benutten (tot het jaar 2035) en uitbreiden (de periode 2035-2050). In **hoofdstuk 6 (Doelbereik en effecten)** gaan wij in op de mobiliteitseffecten en laten we zien hoe de keuzes in ambitienetwerken bijdragen aan de gestelde doelen. In **hoofdstuk 7 (Van ambitie naar uitvoering)** geven we aan hoe we de ambitienetwerken in de komende periode verder willen uitwerken.

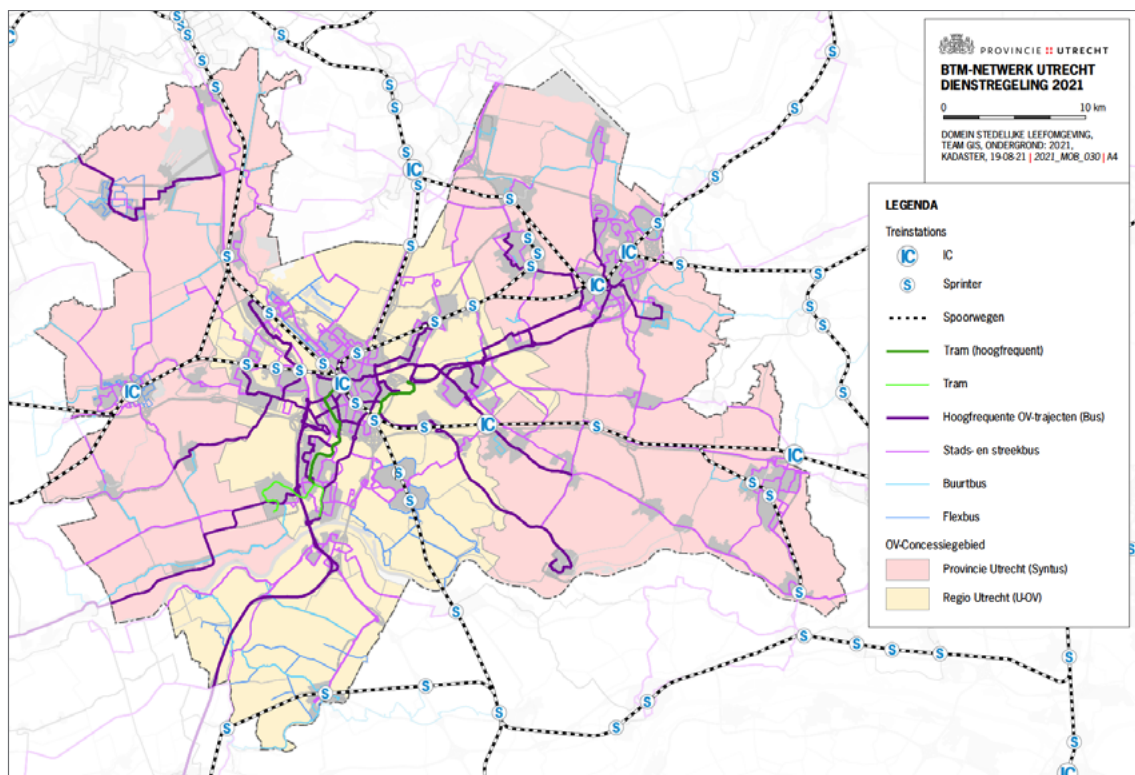


2. HET OV-NETWERK IN DE PROVINCIE UTRECHT

De provincie Utrecht beschikt over een uitgebreid en fijnmazig OV-netwerk. Afgelopen jaren is stapsgewijs gewerkt aan de verbetering hiervan met nieuwe infrastructuur, betere knooppunten, nieuw duurzaam materieel en optimalisatie van de dienstregeling. Het resultaat is een groei – tot COVID-19 in 2020 toesloeg – van het aantal reizigers en een stijgende, hoge waardering door reizigers. Het huidige netwerk bestaat uit trein, tram, HOV-verbindingen (met hoge frequentie), reguliere buslijnen, buurtbussen en flexvervoer.

Deze onderdelen vormen samen het OV-netwerk van deur-tot-deur voor reizigers. Dit netwerk, het gebruik en de waardering ervan geven een goede basis voor de toekomst. In, van en naar de provincie Utrecht. In dit hoofdstuk staan wij stil bij het functioneren van het huidige OV-netwerk en geven wij een doorkijk naar de ontwikkelingen die op ons afkomen.

2.1 KENMERKEN VAN HET OV-NETWERK



Figuur 2-1: Het OV-netwerk in de provincie Utrecht (2021)

De belangrijkste kenmerken van het huidige netwerk zijn:

- Internationale trein- en busverbindingen (ICE, Berlijntrein, nachttreinen en internationale busdiensten).
- Intercity- en sprinter-verbindingen binnen de provincie Utrecht en naar andere delen van het land:
 - Hoofdrailnetconcessie (NS-Ministerie IenW), inclusief deelfietssysteem (OV-Fiets);
 - Valleilijn Amersfoort – Ede-Wageningen (Connexion-Gelderland);
 - Merwedelingelijn Dordrecht-Leerdam-Geldermalsen (Qbuzz-Zuid Holland).
- Concessies: Regio Utrecht (U-OV - Qbuzz) en Provincie Utrecht (Syntus Utrecht - Keolis) met:
 - 2 tramlijnen;
 - Meer dan 50 buslijnen;
 - 10 buurtbuslijnen;
 - 5 flexsystemen (Woerden, Mijdrecht, Houten, Vijfheerenlanden, Utrecht NoordWest/Maarssen);
 - 1 deelfietssysteem (Keobike).

Het knooppunt Utrecht Centraal ligt centraal in het spoorwegnetwerk; vanuit veel windrichtingen is Utrecht per trein te bereiken zowel met intercity als sprinter. Ook zijn er internationale treinverbindingen naar Duitsland en verder. In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) en Randstadspoor is de afgelopen jaren geïnvesteerd in viersporigheid van diverse trajecten en in keervoorzieningen. Dit heeft het mogelijk gemaakt om elke 10 minuten een intercity te laten rijden op de corridors Amsterdam/Schiphol – Utrecht – Eindhoven/Arnhem. De sprinters hebben nog beperkt van de nieuwe infrastructuur kunnen profiteren.

Belangrijke bestemmingen in het bus- en tramnetwerk zijn Utrecht Centraal, de Utrechtse binnenstad, Amersfoort Centraal, de Amersfoortse binnenstad en Utrecht Science Park (USP). Nogal wat buslijnen hebben een directe en rechtstreekse route en rijden naar knooppunten in de steden of daarbuiten (vaak stations). De ontsluitende buslijnen, waaronder buurtbussen en flexsystemen, maken het OV-netwerk compleet. De diverse vormen van OV in de provincie Utrecht zijn op knooppunten met elkaar verbonden en vormen op die manier een compleet en integraal netwerk van OV-verbindingen.



Knooppunt Amersfoort Centraal (trein en bus)

In de afgelopen jaren zijn diverse verbeteringen doorgevoerd in het netwerk. Zo is tramlijn 22 als nieuwe tramverbinding geïntroduceerd tussen Utrecht Centraal en USP, zijn verschillende busbanen opgeleverd en knooppunten verbeterd. Buslijnen in de streekconcessies zijn vaker gaan rijden. Verder hebben wij de eerste stappen gezet in de introductie van verschillende OV-concepten zoals U-link en de flexsystemen U-flex en Syntus flex (zie overzicht in bijlage 2).

FEITEN EN CIJFERS (PRE-CORONA)

Treinnetwerk (intercity en sprinter):

- Ruim 200.000 reizigers per dag via station Utrecht Centraal (in- en uitstappers), waarvan circa 31% bus & tram als voor- en natransport heeft.
- Circa 45.000 reizigers per dag via station Amersfoort Centraal (in- en uitstappers, waarvan circa 24% bus als voor- en natransport heeft).
- In de periode 2014 – 2019 is het aantal in- en uitstappers op de twee grootste knooppunten, Amersfoort Centraal en Utrecht Centraal, van de provincie Utrecht gestegen met respectievelijk 13 en 18 procent.
- Provinciebreed steeg in vijf jaar (2014-2019) tijd het aantal in- en uitstappers op sprinterstations met bijna 43 procent en op IC-stations met 16 procent. Stations met veel nieuwe woningen in de omgeving groeien sterk (Vleuten, Utrecht Terwijde, Amersfoort Vathorst). In absolute zin is Utrecht Vaartsche Rijn (opening 2017) een grote stijger met ruim 9.200 in- en uitstappers in 2019.
- De drukste treinverbinding in de provincie is die tussen Utrecht en Amsterdam met circa 130.000 reizigers op een gemiddelde werkdag.
- Een ander druk traject is de verbinding tussen Utrecht en Woerden en verder naar Leiden en Gouda, Rotterdam en Den Haag met circa 90.000 reizigers op een gemiddelde werkdag.

Regionaal OV (tram en bus):

Jaarcijfers 2019	U-OV bus	U-OV tram	Syntus	Som van concessies
Aantal instappers	41.157.000	5.577.000	15.950.000	62.684.000
Aantal reizigerskilometers	221,1 mln	32,1 mln	133,8 mln	387,0 mln
Klantwaardering	7,8	7,7	7,9	7,9
Kostendekking	71 % (excl. kosten trams en traminfra)		49 %	
Aantal dienstregelingen	905.000	45.000	600.000	1.550.000

- Het openbaar vervoer met tram en bus in de provincie Utrecht is de afgelopen jaren fors gegroeid. In de periode 2014-2019 ging het om een groei van 23%. De groei vond plaats in beide concessies. Het aantal reizigers in de tram is de afgelopen periode min of meer constant gebleven op de verbinding Utrecht-Nieuwegein/IJsselstein. Met de komst van tramlijn 22 vond een verschuiving van reizigers van de bus naar de tram plaats en is er OV-groei gerealiseerd.
- Doordeweeks maken ruim 200.000 reizigers per dag gebruik van bus en tram, waarvan 75% van de bus en 25% van de tram.
- Met merendeel van de provinciale OV-reizigers (75%) maakt gebruik van het OV in en rondom de stad Utrecht.
- Tussen de 33 en 38 procent van de reizigers is student, naar schatting heeft tussen de 8 en 20 procent van de reizigers een OV-abonnement. OV-reizigers in Utrecht zijn relatief jong, 81% van de OV-reizigers is jonger dan 45 jaar. Van de OV-reizigers heeft 44% geen rijbewijs.
- Ruim 93% van de inwoners in de provincie heeft binnen 600 meter van hun woonlocatie toegang tot het openbaar vervoer. Dat is vergeleken met overig Nederland hoog.
- Jaarlijks geeft de provincie Utrecht circa € 90 miljoen uit aan de exploitatie van het OV om het verschil tussen kosten van de vervoerder en reizigersopbrengsten te dekken.

Bronnen: NS Reizigersgedrag, Treinreiziger.nl, OV-klantbarometer 2019, Provincie Utrecht en Evaluatie RHDHV

2.2 SAMENHANGENDE VERVOERSGEBIEDEN IN DE PROVINCIE UTRECHT

Het gebruik van het OV-netwerk is een afgeleide van de ruimtelijk-functionele organisatie, de 'daily urban system'. Een daily urban system is een samenhangend gebied waarbinnen veel dagelijkse verplaatsingen plaatsvinden. Het centraal stellen van deze gebieden helpt om het OV aan te laten sluiten bij de dagelijkse vervoersbehoefte van de inwoners.

Binnen de provincie Utrecht bestaan meerdere samenhangende gebieden die zich aftekenen op basis van woon-werk-relaties (bijlage 3). De verplaatsingspatronen overstijgen soms de provincie Utrecht. De volgende gebieden komen naar voren en zien we ook herkenbaar terugkomen in de opbouw van het huidige OV-netwerk:

- **Utrecht en omgeving**

De gemeente Utrecht heeft in de provincie de meeste inwoners en werkgelegenheid. Daarmee heeft de stad grote aantrekkingskracht en genereert veel mobiliteit, zowel in- als extern. Bijna de helft van de werkende inwoners van de gemeente Utrecht werkt binnen de gemeentegrenzen (circa 86.000 inwoners). De meeste omliggende gemeenten zijn voor woon-werkverkeer gericht op de gemeente Utrecht. Circa 25% van de inwoners werkt hier. In twee richtingen is tussen Utrecht en Nieuwegein, Woerden, Stichtse Vecht, Zeist en Houten een sterke relatie te zien: er is sprake van een samenhangende agglomeratie met meerdere werk- en voorzieningenlocaties en een kris-kras mobiliteitspatroon. Ook de belangrijkste werk- en voorzieningenlocaties in de regio Amsterdam/Schiphol, Hilversum, Amersfoort en in de Metropoolregio Rotterdam-Haaglanden hebben een sterke relatie met Utrecht en omgeving; het OV heeft hierin een groot aandeel vanwege de goede verbindingen van en naar deze werk- en voorzieningenlocaties, die ook vaak gelegen zijn in de nabijheid van de stations.

- **Amersfoort en omgeving**

In Amersfoort werken bijna 29.000 inwoners in eigen stad. Voor het oostelijk deel van de provincie Utrecht is de gemeente Amersfoort de centrumgemeente waarin de belangrijkste werk- en voorzieningenlocaties zijn geconcentreerd. Baarn, Nijkerk, Soest en Leusden zijn sterker gericht op Amersfoort dan op de stad Utrecht. Voor inwoners van Amersfoort en omgeving geldt uiteraard ook dat deze gericht zijn op werk- en voorzieningenlocaties buiten de eigen regio; dit betreft hoofdzakelijk de bestemmingsgebieden in de regio Utrecht, Hilversum en Amsterdam. Ook hierin heeft het OV - trein en naar USP ook de bus - een hoog aandeel.

- **Noordwest**

De gemeente De Ronde Venen is in woon-werkrelaties sterker gericht op de provincie Noord-Holland (9.600 werkenden), dan op de provincie Utrecht (3.600 werkenden). Bijna een kwart (4.500) van de werkende inwoners werkt in Amsterdam en 3.600 werkenden in Aalsmeer, Amstelveen, Haarlemmermeer en Uithoorn. Ook voor hoger onderwijs en andere voorzieningen is de oriëntatie sterker op Amsterdam gericht, maar is de verbinding naar de Utrechtse regio (inclusief Breukelen/Woerden) ook belangrijk voor het dagelijkse verplaatsingspatroon.

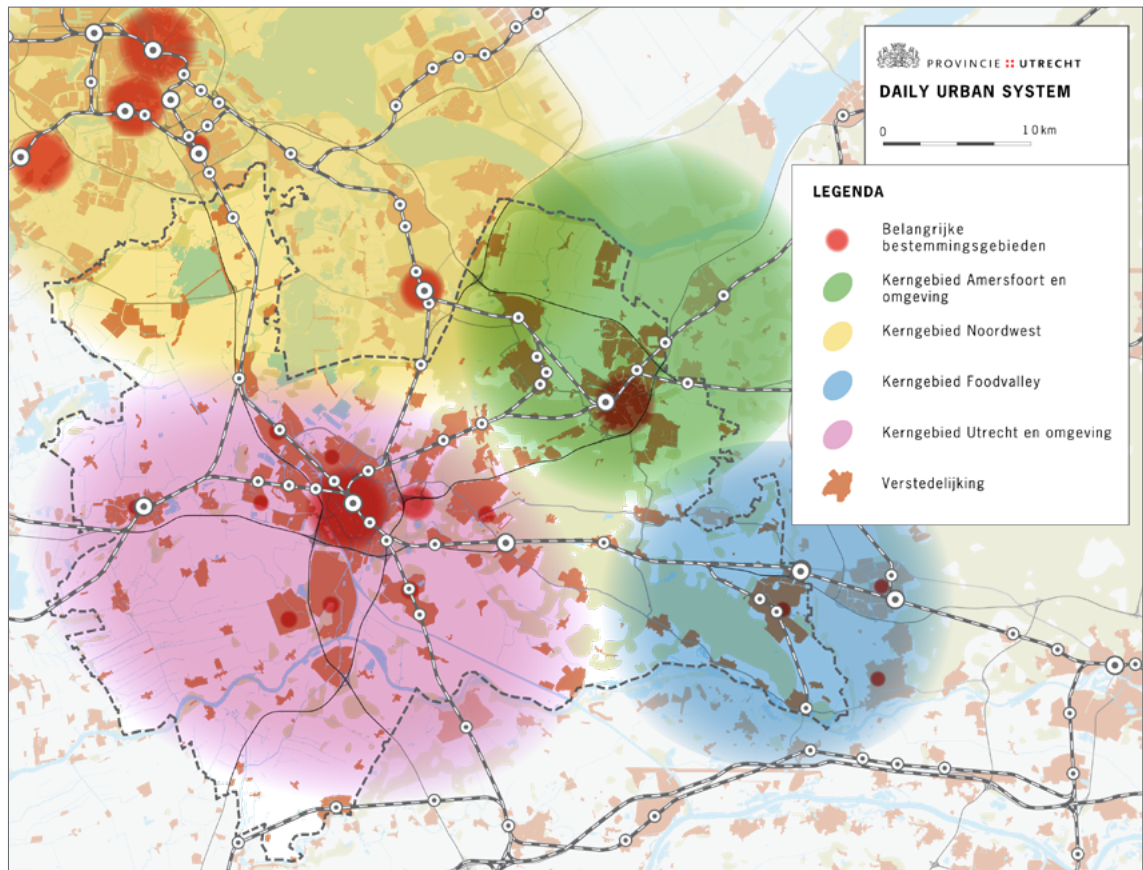
- **Foodvalley**

De gemeenten in de Foodvalley (vooral Barneveld, Ede, Veenendaal en Wageningen) kennen sterke onderlinge woon-werkrelaties. Het zwaartepunt ligt in Ede met circa 23.000 inwoners die in eigen gemeente werken. Ook voor onderwijs en overige voorzieningen is er sprake van een grote interne afhankelijkheid binnen dit gebied. De Foodvalley is wat betreft de externe relaties gericht op de bestemmingsgebieden in de Utrechtse en Amersfoortse regio, de Amsterdamse regio en stedelijke regio Arnhem/Nijmegen.

KERNGEBIEDEN IN DAILY URBAN SYSTEMS MET BELANGRIJKE BESTEMMINGSGEBIEDEN

Door de woon-werkrelaties te combineren met de belangrijke bestemmingsgebieden ontstaat onderstaand kaartbeeld met de kerngebieden van de daily urban systems. Dit wil overigens niet zeggen dat er geen andere dagelijkse verplaatsingspatronen zijn, maar deze zijn relatief kleiner in omvang dan wat er binnen

de kerngebieden aan verplaatsingspatronen is. Ook door deze kleinere verplaatsingspatronen te bundelen op corridors naar de bestemmingsgebieden in stedelijk gebieden, kunnen er ook aanzienlijke dagelijkse vervoersstromen ontstaan tussen de meer landelijke gebieden en (stedelijke) bestemmingsgebieden. Voorbeelden hiervan zijn de corridor Breda-Gorinchem-Utrecht en Rotterdam-Schoonhoven-Utrecht. Tot slot zijn er natuurlijk ook nog aanzienlijke inkomende dagelijkse vervoersbewegingen: inwoners van buiten de provincie Utrecht die de bestemmingsgebieden bezoeken voor werk, studie, cultuur of andere activiteiten. Door de centrale ligging in Nederland zijn dit omvangrijke stromen, zowel vanuit de gehele Randstad (vooral de Amsterdamse regio), Flevoland, Gelderland/Veluwe, Rivierenland/Drechtsteden en Noord-Brabant. Het OV heeft in deze vervoersstromen een relatief groot aandeel, ook omdat veel van onze bestemmingen op of nabij OV-knooppunten liggen. Door het gunstige vestigingsklimaat in onze provincie en de groei van inwoners elders in Nederland, is een verdere autonome groei van deze inkomende pendel te verwachten.



Figuur 2-2: Kerngebieden in daily urban systems met belangrijke bestemmingsgebieden

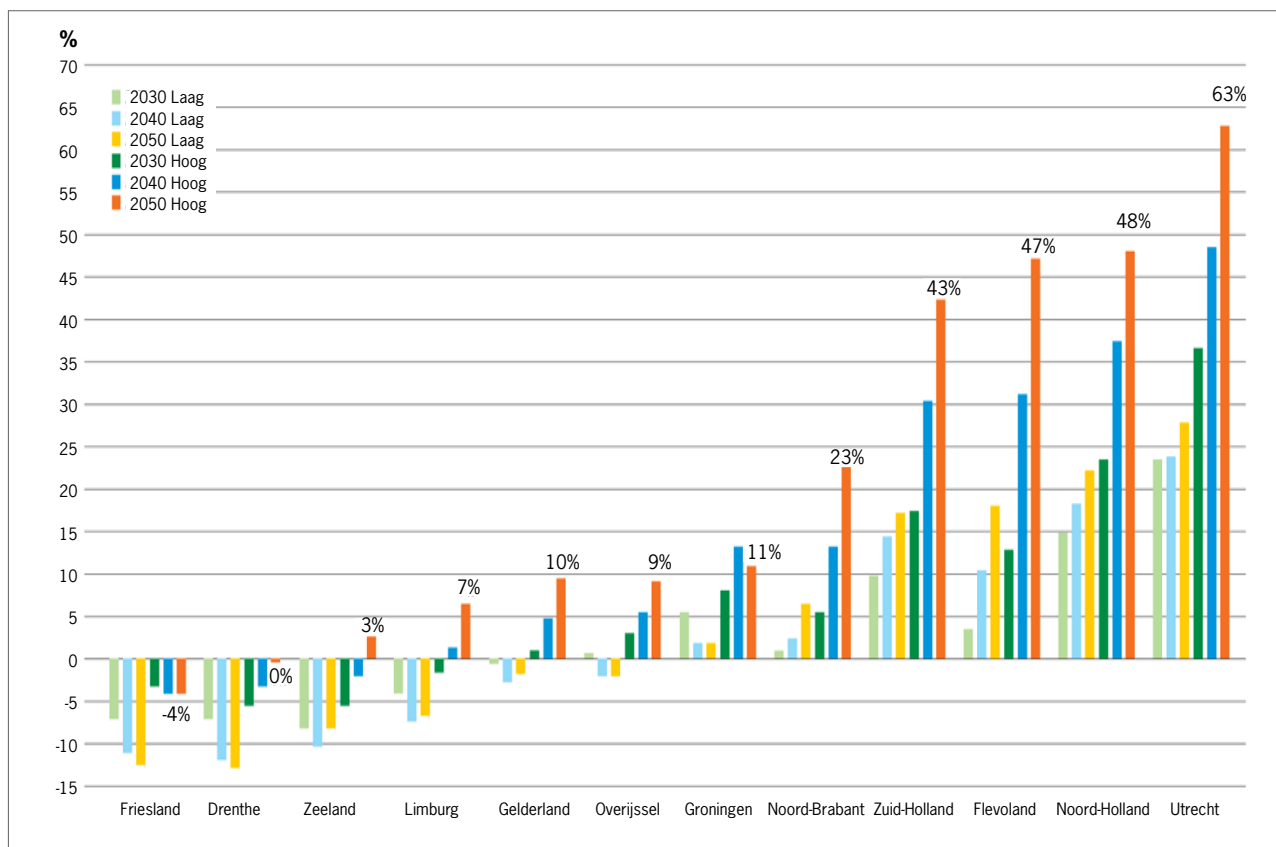
2.3 MAATGEVENDE ONTWIKKELINGEN VOOR HET OV-NETWERK

De ontwikkeling van het OV-netwerk in de provincie rust op de onderstaande drie pijlers:

1. PROVINCIE UTRECHT KENT DE STERKSTE OV-GROEI IN NEDERLAND

In 2021 heeft het Rijk de vierjaarlijkse integrale mobiliteitsanalyse gepubliceerd. Daarin zijn prognoses opgenomen voor het OV in Nederland. Er zijn twee scenario's, één met een hoge en één met een lage groei van het OV, met verschillende ontwikkelingen op het gebied van ruimte (ruimtelijke spreiding, bevolking, economische groei) en mobiliteit (autobezit en autokosten, verandering van gedrag e-bike en thuiswerken). De langetermijneffecten van COVID-19 vallen naar verwachting binnen de bandbreedte van deze scenario's. De nieuwe prognose laat zien dat de provincie Utrecht evenals de andere Randstadprovincies sterk groeit.

De provincie Utrecht groeit zelfs bovengemiddeld (figuur 2-3). Belangrijke verklaring voor de sterke groei is de verstedelijkingsopgave in deze gebieden. De bevolking in de Randstad groeit met bijna 30%. Effecten van nieuwe OV-maatregelen zoals een OV-schaalsprong in onze regio en maatregelen van de mobiliteitstransitie zoals een stringent parkeerbeleid in stedelijke gebieden zijn hierin nog niet meegenomen.



Figuur 2-3: Ontwikkeling Bus, Tram en Metro (BTM) gebruik per provincie in toekomstscenario's (Integrale mobiliteitsanalyse, IenW 2021)

Het Rijk verwacht zelf knelpunten in zowel het spoornetwerk als het tram- en busnetwerk in de provincie Utrecht. Verbindingen van en naar Utrecht Centraal kennen extra groei. De capaciteit van het tramnetwerk in Utrecht zal niet meer toereikend zijn tijdens de spits en op diverse busverbindingen is uitbreiding nodig, waar ook busbanen overbelast raken. Daarnaast worden in de ochtendspits op verschillende intercity-verbindingen naar Utrecht overvolle treinen verwacht. Voor de sprinter-verbindingen worden geen capaciteitsknelpunten verwacht.

In de periode 2025-2035 gaat het om een groei van 16% tot 35%. Deze groei vindt grotendeels in en rondom de stad Utrecht plaats. Dit komt door de woningbouwontwikkeling in en rond de stad en doordat Utrecht Centraal een belangrijk OV-knooppunt is in het regionale en nationale OV-netwerk. Deze door het Rijk geprognostiseerde groei vormt een forse uitdaging voor het OV-netwerk en sluit ook bij aan bij het beeld dat naar voren komt in regionale studietrajecten (Samen OV Versnellen in Utrecht, U Ned, Ontwikkelbeeld Amersfoort en Verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Food Valley). Gelijktijdig zien we op basis van deze prognoses dat het OV binnen de provincie Utrecht niet overal zo hard groeit of zelfs nauwelijks groeit. De auto of (elektrische) fiets blijven daar een grote rol blijft spelen. Daarom wordt ketenmobiliteit met slimme combinatie van vervoerwijzes nog belangrijker. Om op deze forse groei en de verschillen binnen de provincie in te spelen, is het noodzakelijk om het voorzieningenniveau uit te breiden en keuzes te maken in de inrichting van het OV-netwerk

2. BESCHIKBARE RUIMTE VOOR OV NEEMT AF

Betrouwbaarheid en snelheid zijn essentieel voor goed en aantrekkelijk OV. Deze factoren leiden tot een beter OV-product, tot hogere reizigerstevredenheid én tot lagere exploitatiekosten. Betrouwbaarheid en snelheid hebben mede betrekking op de OV-doorstroming. Om dit goed te organiseren, is ruimte nodig. Binnen hoogstedelijke gebieden en het centrumgebied van kleine en grote kernen is de druk op de ruimte hoog. Dat heeft niet alleen invloed op de mogelijkheden om infrastructuur voor doorstroming van het OV aan te leggen, maar heeft ook gevolgen voor de ontwikkelingsmogelijkheden van de knooppunten. Daarnaast is er steeds meer aandacht voor verkeersveiligheid, leefbaarheid en de afwikkeling van langzaam verkeer. Gemeenten kiezen vaker voor het versmallen van wegen en het verlagen van de maximumsnelheid (30 km/h). Ook wordt vaker gesproken over 'shared spaces' en autoluwe gebieden. Deze keuzes in de weginrichting door wegbeheerders beïnvloeden de doorstroming van het OV en daarmee ook de algehele kwaliteit van het OV. Ook voor provinciale wegen is een verlagen van de maximumsnelheid naar 60 km/h in onderzoek. Het gaat veelal om projecten met beperkte effecten, maar ze werken wel structureel door in het OV-systeem. Hierdoor neemt rijtijd en onbetrouwbaarheid toe en is het soms noodzakelijk om te kiezen voor het verleggen van routes naar wegen die verder weg liggen van het centrum. Samen met een groeiend autoverkeer en congestie op de hoofdroutes, kan dit voor de reiziger binnen het OV-netwerk nadelig uitpakken. Zonder keuzes in het netwerk en/of omvangrijke investeringen in het netwerk verslechtert de OV-kwaliteit (reistijd) en daarmee ook de kostenefficiëntie. In dit NWP wijzen wij belangrijke verbindingen aan waarop wij samen met wegbeheerders willen werken aan betere doorstroming en een goede OV-kwaliteit voor inwoners en bezoekers van de provincie.

3. LANGDURIGE WERKZAAMHEDEN SNELWEGENNET

De komende jaren staat er een aantal grootschalige en langdurige infraprojecten op stapel in de provincie Utrecht, ook al is de planning onzeker. Voor deze projecten (de Ring Utrecht, Knooppunt Hoevelaken en de A27 Houten – Hooipolder) zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk om de hinder tijdens de werkzaamheden beperkt te houden. Samen met werkgevers in de regio maken we via actieve communicatie en mobiliteitsmanagement de reiziger bewust van mijden, spreiden en goede alternatieven (zoals het OV, de fiets en thuiswerken). Alle programmaonderdelen van 'Goedopweg' (communicatie, werkgeversbenadering, gebiedsaanpak, doelgroepen-aanpak, MaaS & deel-mobiliteit, 'talking traffic') gaan een bijdrage leveren aan de vermindering van hinder en passen bij de mobiliteits transitie. Voor de uitwerking van het NWP is het van belang dat het OV focust op het behoud van de bestaande reizigers en het winnen van nieuwe (spits)reizigers. Dat vraagt onder meer om een slimme combinatie van OV en P+R.



Bussen op hoofdwegen



3. NETWERKONTWIKKELING IN PERSPECTIEF

Het OV-netwerkperspectief staat niet op zichzelf; het maakt deel uit van de bredere beleidsagenda en moet invulling geven aan de provinciale doelen binnen de gestelde kaders. In dit hoofdstuk wordt dit toegelicht door eerst in te gaan op ons beleid zoals vastgelegd in onze Omgevingsvisie en het mobiliteitsprogramma 2019-2023. Op basis hiervan beschrijven we zeven doelen waar de OV-netwerkontwikkeling aan moet voldoen.

3.1 OMGEVINGSVISIE PROVINCIE UTRECHT

In de Omgevingsvisie heeft Provinciale Staten besloten dat we wonen, werken en bereikbaarheid als een integrale opgave zien. OV wordt hierbij gezien als een vitaal onderdeel van schone, gezonde en veilige bereikbaarheid. Grootschalige woningbouwontwikkeling en groei van werklocaties zijn alleen mogelijk door (grote) investeringen in bereikbaarheid. De ontwikkeling van bestaande en nieuwe knooppunten is noodzakelijk om een snelle en slimme overstap tussen de verschillende vervoerwijzen mogelijk te maken en daarmee de uitwisseling tussen nationale, regionale en lokale netwerken. Daarbij zetten we primair in op ontsluiting van (nieuwe) OV-knooppunten en vergroten van het fietsgebruik. Voor de reiziger is de kwaliteit van de gehele verplaatsing ofwel de ketenreis relevant.

Het OV dient een aantrekkelijke reismogelijkheid te zijn op routes waar de vervoerstromen groot zijn en ruimte schaars is. De provincie beschikt over een robuust OV-netwerk zowel in stedelijk gebied als landelijk gebied. Dit betekent dat OV nauw verbonden is met de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de provincie. Dit komt onder meer tot uiting in de keuze om bij de verstedelijkingsopgave in principe te bouwen bij (toekomstige) OV-knooppunten. Ook wordt het in de toekomst steeds belangrijker om het provinciale bus- en tramnetwerk goed te verbinden met het landelijke spoornetwerk en eventuele regionale of landelijke lightrailprojecten in de provincie.

De ambitie uit de Omgevingsvisie is om het mobiliteitssysteem door te ontwikkelen. De reiziger maakt dan voor korte verplaatsingen gebruik van de fiets of loopt. Knooppunten met goede voorzieningen zijn essentieel in deze visie. Het OV richt zich vooral op verplaatsingen op de middellange en lange afstand en is het meest effectief bij korte reistijden, directheid, hoge betrouwbaarheid, gebundelde stromen, hoge frequenties en bijpassende voorzieningen voor fiets- en 'last mile'-oplossingen. In de Omgevingsvisie is het concept 'wiel-met-spaken' als conceptueel model voor het OV-netwerk vastgelegd. Daarbij zijn het ontlasten van Utrecht Centraal en de bereikbaarheid van het USP topprioriteiten, die ook met Rijk en regiopartners vastgelegd zijn.

Het OV heeft ook een sociale taak om diegenen die niet de beschikking hebben over andere vervoermogelijkheden bereikbaarheid te bieden. Maar op sommige plaatsen en tijden zullen de stromen te gering zijn voor lijngebonden OV. Uitgangspunt is namelijk dat we daar waar de vraag klein is (gemiddeld minder dan 6 reizigers per rit) geen OV met een lijngebonden bus aanbieden maar een vervoersvoorziening in de vorm van 'maatwerk'.



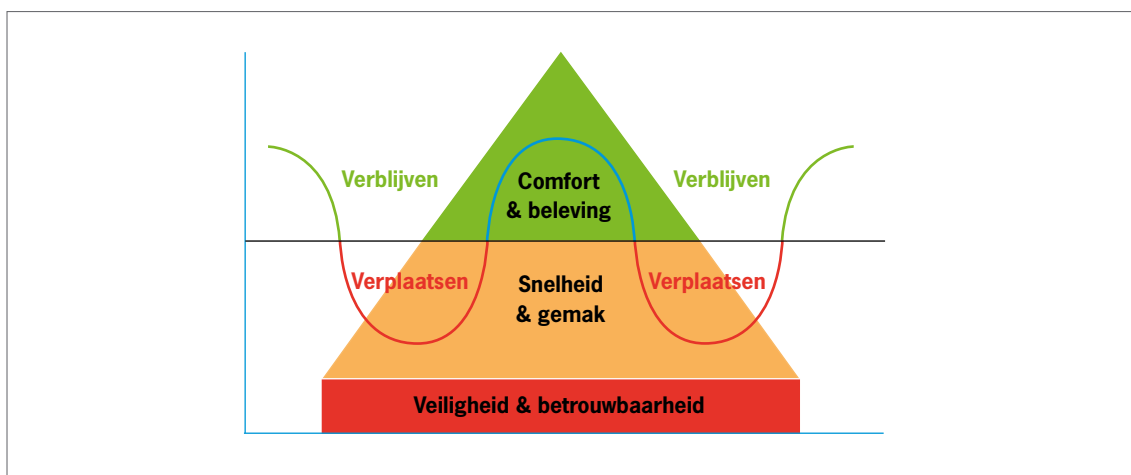
Reizigers stappen in de bus

3.2 BALANS TEVREDEN REIZIGERS EN EFFICIËNT INGERICHT OV

In het mobiliteitsprogramma 2019-2023 en het bijbehorende uitvoeringsprogramma OV werken we aan verbeteringen op korte en middellange termijn, met kaders die ook voor de lange termijn gelden.

MEER OV-REIZIGERS ZIJN TEVREDEN

Om de doelen voor het OV te realiseren, stellen we de reizigers centraal. Een gewaardeerd OV-systeem dat aansluit bij de vraag van de reizigers, komt tot stand door keuzes te maken vanuit de behoefte van de huidige en potentiële OV-reiziger. De klantwenspiramide (zoals beschreven in het mobiliteitsprogramma 2019-2023) geeft inzicht in de samenhang tussen die behoeften. De piramide is een kapstok voor het stellen van prioriteiten en het maken van keuzes. Van onder naar boven staan in de piramide: veiligheid en betrouwbaarheid; snelheid en gemak; comfort en beleving (zie figuur 3-1). In het NWP leggen wij de focus op het oranje deel van de klantwenspiramide, maar wel in het besef dat beleving en comfort voor de (keuze)reizigers doorslaggevende elementen kunnen zijn om het OV te willen gebruiken. Om meer tevreden reizigers te trekken zijn daarnaast de excellente uitvoering van de concessies (relatie met de NvU) en goede voorzieningen op halten en knooppunten van groot belang.



Figuur 3-1: klantwenspiramide

HET OV IS EFFICIËNT INGERICHT

De provincie Utrecht groeit hard, waardoor ook een grote groei in het OV zal optreden. Deze groei zal zich concentreren op de dikke vervoerstromen die steeds drukker worden. Tegelijkertijd blijven dunne lijnen qua groei achter. Als de budgetten voor OV niet meegroeien, zullen we meer OV binnen het beschikbare budget moeten organiseren. Dit vraagt om meer kostenefficiëntie in het OV, zowel bij het bestaande OV-netwerk als bij toekomstige uitbreidingen. Uiteindelijk is de omvang van de exploitatiebijdrage van de provincie aan de vervoerder in belangrijke mate leidend voor hoeveel OV er geboden wordt in de jaarlijkse vervoerplannen.

Deze kaders blijven voor ons leidend. Het openbaar vervoer is alleen toekomstvast als er sprake is van kwaliteit, veel en tevreden reizigers en een efficiënt systeem om de betaalbaarheid voor de reizigers en de provincie te garanderen. In dit NWP beschrijven we de wijze waarop we de groei in het netwerk willen organiseren op een manier die zowel bijdraagt aan de balans tussen kosten en opbrengsten (efficiency) als aan tevreden reizigers.

3.3 WELKE DOELEN HEEFT DE NETWERKONTWIKKELING?

Een goed en passend OV-netwerk is een van de manieren om onze ambities te realiseren. De vertaling van de Omgevingsvisie en het mobiliteitsprogramma naar de netwerkontwikkeling geeft ons de volgende doelen:

1. bijdragen aan de gezonde verstedelijking;
2. beter verbinden met het landelijke spoornetwerk;
3. het OV (tram en bus) op de middellange afstand versterken;
4. de sociale functie van het OV-netwerk bewaken;
5. het concept 'wiel-met-spaken' uitwerken;
6. de bereikbaarheid van het USP verbeteren en Utrecht Centraal ontlasten;
7. bestaande netwerken beter benutten.

Bij de netwerken is daarnaast een redelijke verhouding tussen kosten en opbrengsten van belang, wat in hoofdstuk 6 wordt uitgewerkt.

BIJDRAGEN AAN GEZONDE VERSTEDELIJING

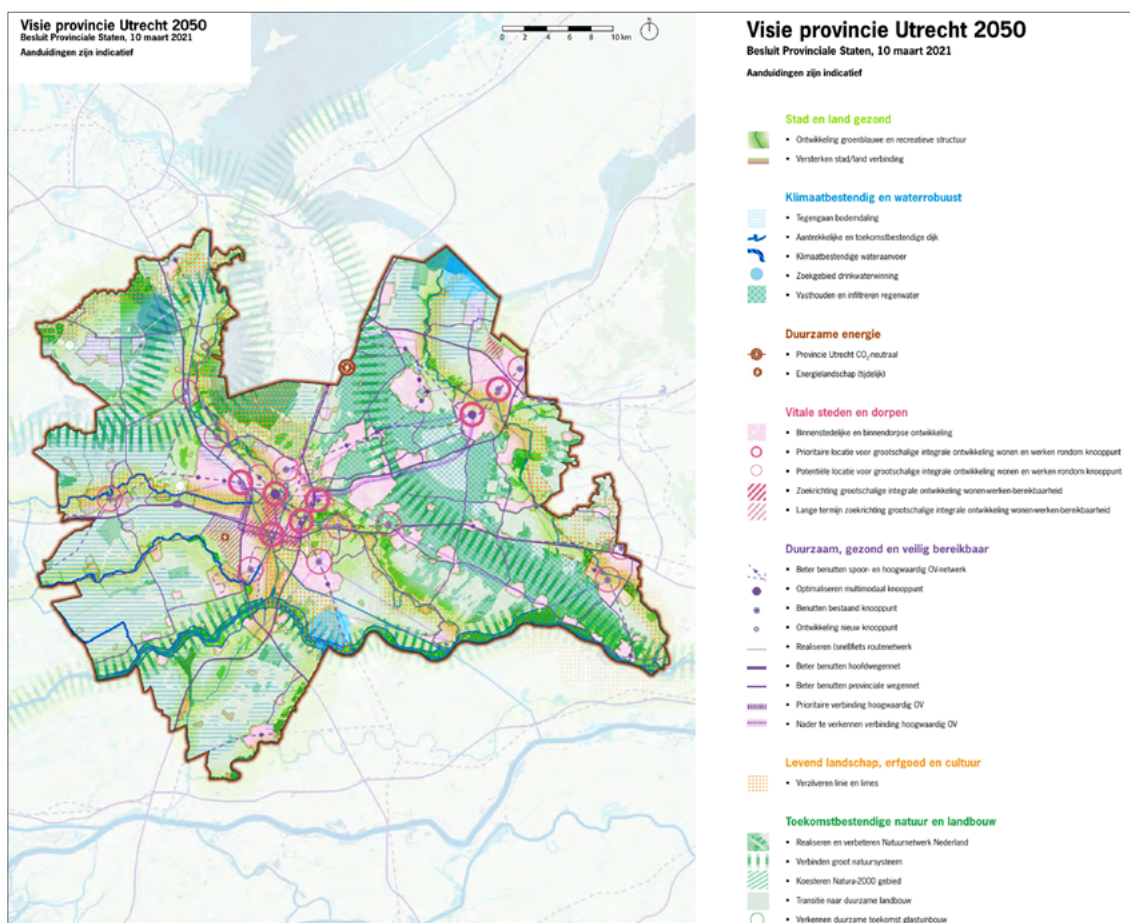
Om in te spelen op de verstedelijkingsopgave is het belangrijk dat het OV-netwerk meegroeit. De verstedelijkingsopgave brengt een grote mobiliteitsopgave met zich mee. Tot 2040 zijn er 133.200 tot 165.700 nieuwe woningen nodig om de groei van de regio op te vangen. Richting 2050 gaat het om een aanvullende opgave van 36.800 woningen. De nieuwe inwoners zullen de behoefte hebben om zich te verplaatsen. Door het OV-netwerk op tijd en passend mee te ontwikkelen, wordt het mogelijk om de (toekomstige) inwoners te verleiden om voor het OV te kiezen en de auto te laten staan. Bij veel stedelijke woningbouwprogramma's wordt hier al op ingespeeld met zeer lage parkeernormen en mobiliteitshubs. Het OV wordt door de ontwikkelingen en versnellingen een concurrerend en milieuvriendelijk alternatief voor de auto. Afstemming tussen woningbouw en OV is hierbij essentieel, zowel inhoudelijk als in de (bouw)fasering.

Locaties voor verstedelijking die in de omgevingsvisie zijn benoemd, vormen een belangrijk uitgangspunt voor netwerkontwikkelingen. Het gaat om prioritaire en potentiële locaties voor grootschalige integrale ontwikkelingen, wonen en werken rondom bestaande knooppunten, zoekgebieden voor integrale grootschalige ontwikkelingen in en rondom Utrecht en Amersfoort, en binnenstedelijke & binnendorpse ontwikkelingen provinciebreed.

Daarbij betekent een gezonde verstedelijking ook dat kwaliteit van de openbare ruimte sterk verbeterd wordt en er meer ruimte voor groen, fietsers en voetgangers wordt geboden. Het OV moet bijdrage aan het verminderen van het ruimtebeslag van de auto; ook qua inpassing van het OV-systeem in de openbare ruimte.



Gebiedsontwikkeling



Figuur 3-2: Omgevingsvisie provincie Utrecht

BETER VERBINDEN MET HET LANDELIJKE SPOORNETWERK

Het is voor reizigers belangrijk om het bus- en tramnetwerk goed te verbinden met het landelijke spoornetwerk en eventuele regionale of landelijke lightrailprojecten in de provincie. Snelle verbindingen en korte overstaptijden maken het OV voor reizigers aantrekkelijker en dragen bij aan de beoogde mobiliteitstransitie. Hier zijn zeker verdere verbeteringen mogelijk.

VERSTERKEN VAN HET OV OP DE MIDDELLANGE AFSTAND

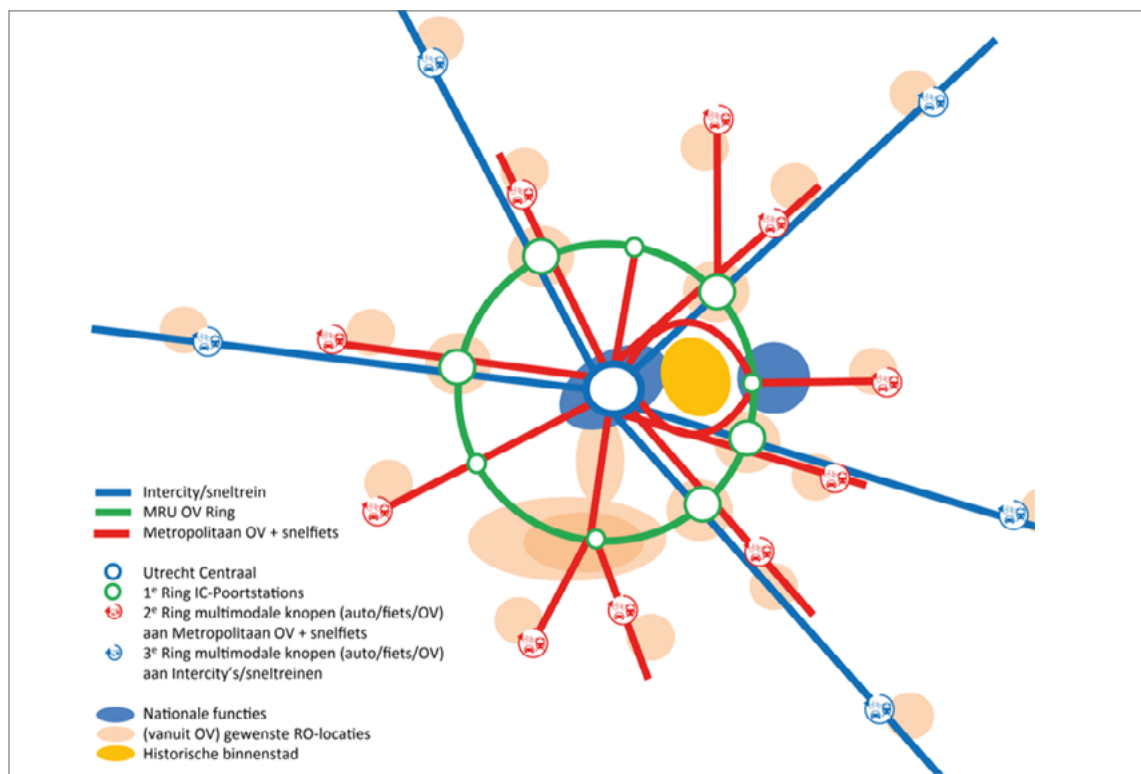
Het provinciale bus- en tramnetwerk richt zich voor een belangrijk deel op verplaatsingen op de middellange en lange afstand, vanaf ongeveer 10 kilometer. Potentiële reizigers vinden vooral korte reistijden, geen overstap, hoge betrouwbaarheid, hoge frequenties en bijpassende voorzieningen voor 'first- en last-mile' van belang. Het versterken van de OV-functie op de middellange afstand vraagt dus om een specifieke netwerkopbouw met snelle verbindingen, hoge frequenties en een goede aansluiting op het landelijke OV-netwerk, het fietsnetwerk en hubs.

BEWAKEN VAN DE SOCIALE FUNCTIE VAN HET OV-NETWERK

Het bewaken van de sociale functie van het OV betekent dat we onze ontsluitende lijnen moeten koesteren. We streven naar een geografisch dekkend OV-systeem op basis van lijngebonden vervoer met aanvullend OV (AOV), maatwerk, in de vorm van buurtbus, flexvervoer en een OV-vangnet. Rechtstreekse lijnen zonder omwegen bieden voor veel reizigers het voordeel van een korte reistijd. Dit moet wel in evenwicht zijn met loop- en fietsafstanden naar de halte. Naast het AOV speelt fietsen naar en van OV-haltes voor een deel van de reizigers een belangrijke rol in het ontsluiten van gebieden. Deze balans tussen de functies van het OV, de wensen van de reizigers en de opgave om de reizigersgroei te faciliteren, heeft de afgelopen jaren geleid tot het fijnmazige netwerk zoals we dat nu kennen. We streven naar een gelijkblijvende kwaliteit op plekken waar voldoende vraag is naar het OV. Daarmee zorgen we ervoor dat onze inwoners in staat worden gesteld deel te nemen aan maatschappelijke activiteiten. Zo wordt mobiliteitsarmoede tegengegaan. Dit moet passen binnen onze financiële mogelijkheden.

UITWERKEN VAN HET CONCEPT 'WIEL-MET-SPAKEN'

Het 'wiel-met-spaken' is een conceptueel model voor het OV-netwerk in en rondom de gemeente Utrecht dat vraagt om een nadere uitwerking. Elke schakel heeft een eigen rol en betekenis in het netwerk. Het aantal potentiële reizigers verschilt per deel van het netwerk. Dat heeft gevolgen voor de mogelijke OV-invulling. We streven naar een invulling die goed aansluit bij de reizigersstromen en bij onze ambities voor gezonde verstedelijking, en die een goede basis biedt voor de toekomst.



Figuur 3-3: Het concept wiel-met-spaken

VERBETEREN VAN DE BEREIKBAARHEID USP EN ONTLASTEN UTRECHT CENTRAAL

Er ligt een grote bereikbaarheidsopgave op en rond het knooppunt Utrecht Centraal, van en naar USP en op de verbinding tussen beide. Naar verwachting nemen deze knelpunten in de komende jaren in omvang toe door groei van het aantal reizigers. Voor de verdere ontwikkeling van het OV-netwerk zijn het ontlasten van het knooppunt Utrecht Centraal en het versterken van de bereikbaarheid van het USP prioriteiten.

Utrecht Centraal is een belangrijke hoofdknoop waarin de afgelopen jaren fors geïnvesteerd is. In het stationsgebied zijn nog verschillende knelpunten, zoals de (te) hoge bezetting van bepaalde bus- en tramlijnen tijdens de spits (buslijn 28 en tramlijn 22), beperkte doorstroming op buscorridors en de forse overbelasting van kruispunten waar autoverkeer, bussen, zware fietsstromen en voetgangers elkaar kruisen op maaiveld. Daarbij zet de groei van deze stromen in en door dit gebied zich verder door. Het anders organiseren van de vervoersstromen van/naar Utrecht Centraal kan zowel de verkeersveiligheid, met name voor fietsers en voetgangers, als de doorstroming en ruimtelijke kwaliteit ten goede komen. Dit kan door het versterken van directe OV-verbindingen buitenom en/of door lijnen meer ongelijkvloers te laten kruisen.

BETER BENUTTEN VAN BESTAANDE NETWERKEN

In de afgelopen jaren is gewerkt aan een verbetering van het OV-netwerk met nieuwe lijnen en verschillende infraprojecten, zoals tramlijn 22, nieuwe knooppunten en verbetering van de OV-doorstroming. In de komende jaren bouwen wij hierop voort. We willen de bestaande en reeds geplande infrastructuur en het OV-netwerk benutten en waar mogelijk verbeteren, voordat we inzetten op nieuwe infrastructurele OV-projecten. Zijn deze nieuwe OV-projecten noodzakelijk, dan willen we deze uiteraard ook zo goed mogelijk benutten. Dit betekent een scherpe afweging bij nieuwe projecten in maatschappelijke kosten-batenanalyses.



Tramlijn 22 op station Vaartsche Rijn

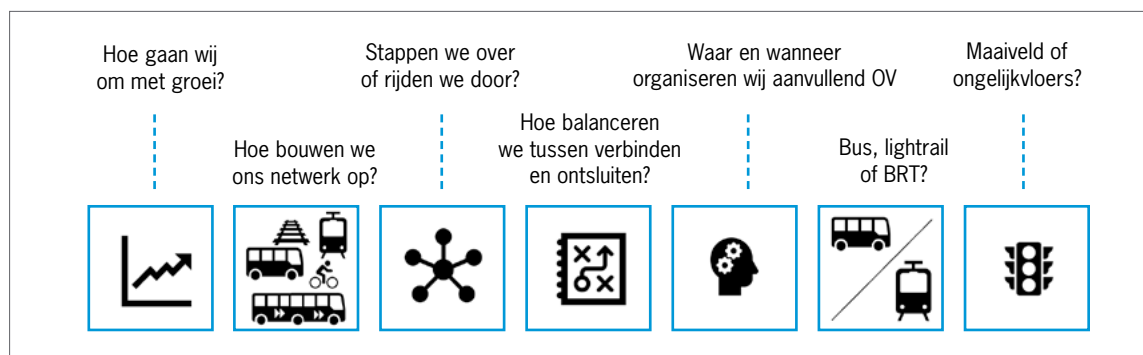


4. HOOFDKEUZES ALS BASIS VOOR DE NETWERKONTWIKKELING

De vertaling van doelen voor netwerkontwikkeling naar OV-netwerken vergt keuzes. Keuzes die op de ene plek anders kunnen uitvallen dan op de andere plek. Locatie, beschikbare infrastructuur, het aantal reizigers en het type reizigers bepalen uiteindelijk hoe we het OV-netwerk vorm moeten en kunnen geven.

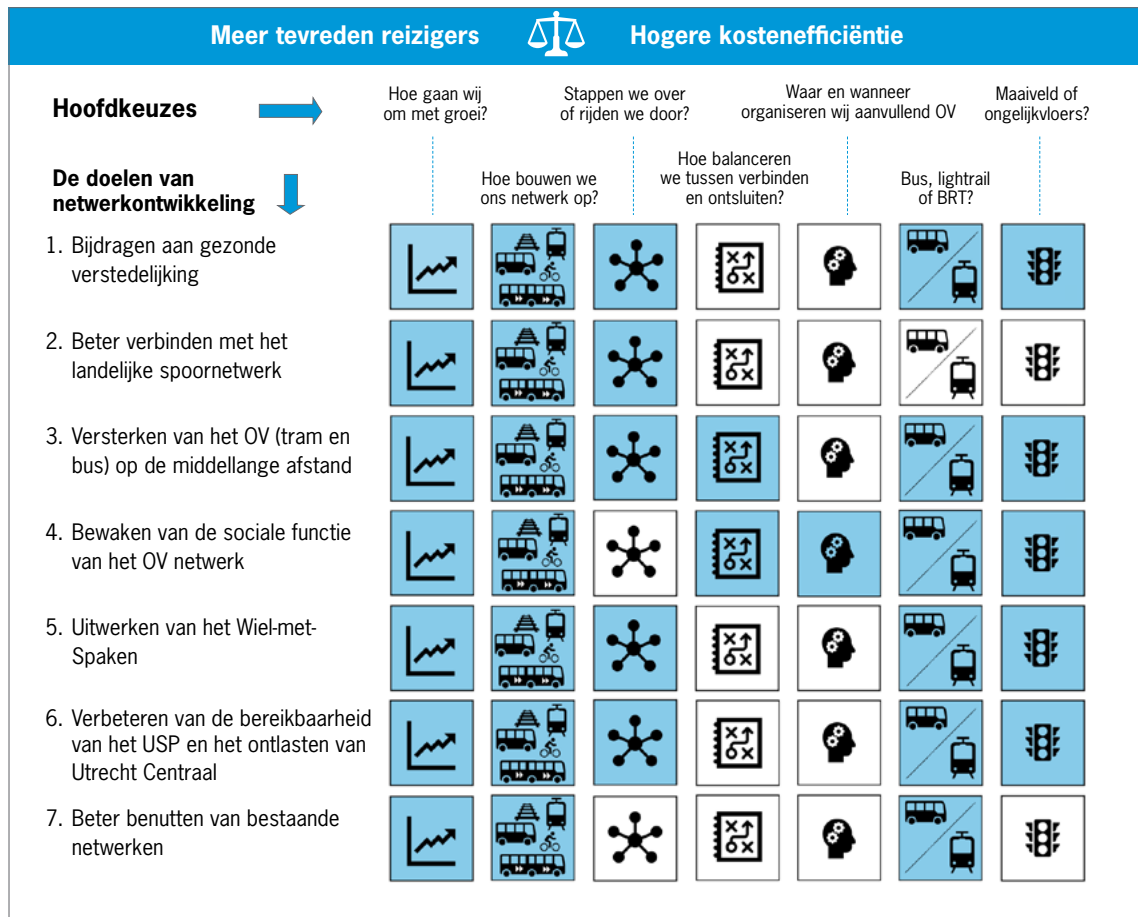
Richtinggevende hoofdkeuzes voor het netwerk zijn:

- **Hoe gaan we om met groei?** Hoe staat het met de beschikbaarheid en verdeling van financiële middelen in relatie tot het toenemend aantal reizigers? Zijn er voldoende financiële middelen om de groei op te vangen, of moeten we toe naar een andere verdeling van de middelen, of vinden we een lagere kwaliteit acceptabel?
- **Hoe bouwen we ons netwerk op?** Welke producten en welke systemen sluiten op elkaar aan?
- **Stappen we over of rijden we door?** Bieden we rechtstreekse verbindingen of laten we reizigers overstappen op andere systemen zoals tram of trein en voorkomen we daarmee dat bus, tram en/of trein parallel aan elkaar rijden?
- **Hoe balanceren we tussen verbinden en ontsluiten?** Wanneer kiezen we voor verbindende snelle lijnen en wanneer juist voor ontsluitende lijnen? Wat zijn factoren die van invloed zijn op deze keuze?
- **Waar en wanneer organiseren we aanvullend OV?** Hoe zorgen we ervoor dat we een inclusief én collectief vervoersysteem blijven bieden: met klassieke OV-oplossingen, met innovatie of met beide?
- **Bus, lightrail of BRT?** Gaan we lijnen met veel reizigers exploiteren als tram, bus of iets daartussen: BRT?
- **Maaiveld of ongelijkvloers?** Blijven we ons OV-systeem op maaiveld rijden of maken we de (grote) stap naar een gedeeltelijk ongelijkvloers systeem?



De uitwerking van deze keuzes is enerzijds een tussenstap tussen doelen en ambitienetwerken, en anderzijds een toetsingskader voor de uitwerking van deze ambitienetwerken in vervoltrajecten.

Onderstaand schema vat de interactie tussen doelen en hoofdkeuzes samen. De blauwe vlakken duiden op een sterke relatie. In geval van een wit vlak is de relatie minder sterk aanwezig. De mate waarin een doel en hoofdkeuze samenvallen verschilt van geval tot geval. Sommige hoofdkeuzes raken vrijwel alle netwerkdoelen, zoals omgaan met groei. Minder groei en bestedingsruimte zorgt ervoor dat je op een andere manier invulling moet geven aan de gestelde doelen. Er zijn ook hoofdkeuzes die alleen relevant zijn voor een beperkt aantal doelen, zoals de organisatie van aanvullend OV. Deze hoofdkeuze geeft vooral richting aan de invulling van het bewaken van de sociale functie van het OV. In de volgende paragrafen worden de verschillende hoofdkeuzes nader uitgewerkt.



Figuur 4-1: Relatie hoofdkeuzes en bijdrage doelen netwerkontwikkeling

4.1 HOE GAAN WE OM MET GROEI?

Het OV-aanbod moet groeien om de verwachte extra reizigers (16% tot 35% tot 2035, zie Hoofdstuk 2) goed te kunnen vervoeren met acceptabele kwaliteit. Bovendien is meer OV nodig om de mobiliteitstransitie te bewerkstelligen, de woningbouwopgave (inclusief lage parkeernormen) te faciliteren, het vastlopen van het autonetwerk te voorkomen en doelstellingen op het gebied van duurzaamheid te bereiken. Het versterken van de wisselwerking tussen ruimtelijk programma en OV zorgt voor minder autobezit en autogebruik. Het huidige OV-netwerk naar en binnen de stedelijke gebieden kent - zeker op langere termijn - onvoldoende ruimte om deze groei op te vangen, laat staan een extra opgave te kunnen verwerken. Daarom moeten we kiezen hoe we omgaan met de groei.

We kiezen voor:

We kiezen voor het benutten van de capaciteit en het herinvesteren van reizigersopbrengsten in combinatie met gerichte uitbreidingen van het OV-budget. Het ontwikkelen van een aantrekkelijk OV dat aansluit bij de wens van de reiziger zal meer reizigers trekken. Daar waar er sprake is van overbelasting van delen van het OV-netwerk, is uitbreiding van het OV-systeem onontkoombaar om de groei te faciliteren en kwaliteit voor de reizigers en de openbare ruimte te vergroten (OV-schaalsprong). Deze uitbreidingen lopen in de pas met de gefaseerde gebiedsontwikkeling. Gelijktijdig zetten we in op het versterken van knooppunten en door het bieden van meer kwaliteit op de belangrijkste en meest kansrijke OV-assen om meer reizigers tot het OV te verleiden vanuit omliggende woongebieden en P+R-hubs naar (stedelijke) knooppunten. Ook als daarlangs nog geen grootschalige nieuwbouw voorzien is. Al die extra reizigers zorgen voor meer inkomsten, maar meer OV vergt ook meer exploitatiekosten. We zoeken daarbij naar een balans tussen meer kwaliteit en betaalbaarheid.

Om de kostenstijging af te vlakken, werken we aan een efficiënter systeem. Dit doen wij door:

- reizigersgroei zoveel mogelijk te faciliteren op lijnen met hoge kostendekking (tram, gelede bussen, lijnen met hoge snelheid);
- doorstroming op bus- en tramroutes te verbeteren en zo ruimte vrij te spelen voor meer capaciteit;
- bij ruimtelijke programmering zoveel mogelijk rekening te houden met aanbod en door lege plaatsen in het OV goed te benutten (b.v. functiemenging met als effect afvlakking van spitspieken, meer vervoer genereren in daluren en meer vervoer in tegenspitsrichtingen).

Ook bij een efficiënt OV-systeem zullen de extra opbrengsten de extra kosten niet helemaal afdekken. Dat betekent dat en de opbrengsten moeten worden geheerinvesteerd en extra budget nodig is om de benodigde capaciteit te kunnen bieden voor de extra reizigers. Voor de dekking van investeringen in nieuwe infrastructuur is bijdrage van andere overheden daarbij noodzakelijk, met name vanuit het Rijk.

Laten we het OV budget *niet* meestijgen dan zou dit twee effecten kunnen hebben:

- om de kosten voor het vervoer van de extra reizigers te financieren moeten elders in het netwerk ritten geschrapt worden;
- de reizigers passen niet meer in het OV-systeem: de bussen en trams raken te vol, reizigers blijven achter op de haltes, en er is sprake van teruglopend comfort doordat je vaker moet staan. Drukke in de bus en op haltes zorgt ook voor vertraging en heeft gevolgen voor de betrouwbaarheid van de dienstregeling. Meerdere aspecten van de klantwenspiramide komen onder druk te staan (zie Hoofdstuk 3). Als gevolg hiervan zullen minder reizigers voor het OV kiezen en verdwijnt onze mobiliteitsdoelstelling uit beeld.



De bus is vol

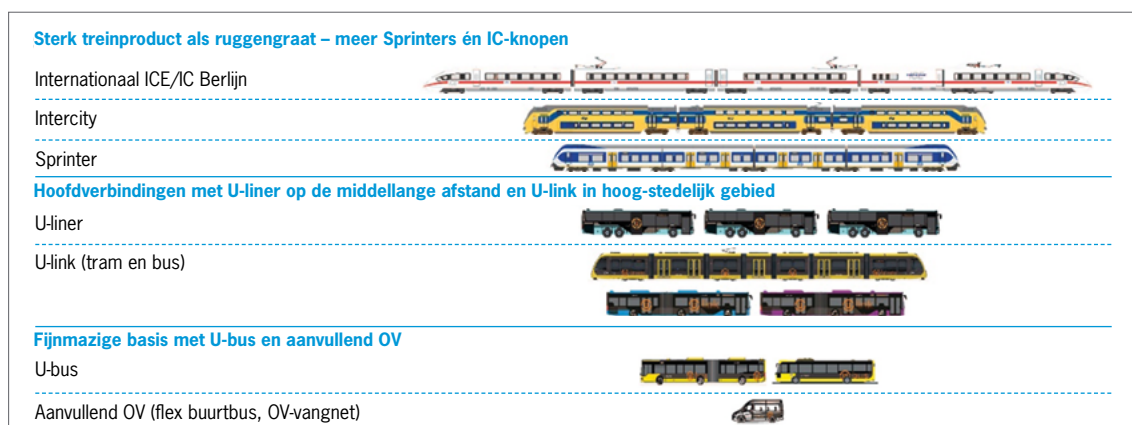
4.2 HOE BOUWEN WE ONS NETWERK OP?

Het OV is een samenhangend systeem met een hiërarchische opbouw. In de afgelopen jaren zijn eerste stappen gezet in de vernieuwing van de netwerkopbouw met herkenbare producten. Dit is gebeurd met de introductie van U-link en tramlijn 22 om de belangrijkste verbindingen een extra kwaliteitsimpuls te geven: zowel in de basis van de klantwenspiramide (snelheid & gemak) als in de top (comfort & beleving). Daarnaast is U-flex/SyntusFlex als nieuw oproepgestuurd concept voor aanvullend OV geïntroduceerd. Ook rondom de provincie Utrecht hebben in de afgelopen jaren diverse vernieuwingen plaatsgevonden, van andere overheden en vervoerders met de introductie van nieuwe snelbusproducten zoals Brabantliners, R-Net, Snelbuzz en Q-liners om het OV-netwerk te versterken. De positionering van OV-producten vormt een belangrijke basis voor de uitwerking van de ambitienetwerken.

We kiezen voor:

Als basis voor de opbouw van het netwerk redeneren wij vanuit de reiziger en nemen wij de ruimtelijk-functionele opbouw (daily urban system, zie Hoofdstuk 2) van de provincie Utrecht en de klantwenspiramide als basis. Dit doen wij door:

- de reizigersbehoefte van de meeste (potentiële) reizigers centraal te stellen en extra capaciteit te bieden om dit mogelijk te maken. Reizigersvoorkeuren als comfort, gemak, snelheid en betrouwbaarheid zijn leidend bij de invulling en optimalisering van het netwerk dat toegankelijk is en blijft voor alle reizigers;
- de belangrijkste huidige en toekomstige knooppunten en bestemmingslocaties als ankerpunt te nemen in het netwerk, en knooppunten en OV-netwerk elkaar te laten versterken. Het OV-netwerk (in combinatie met auto en fiets) moet beter aansluiten bij dagelijkse reispatronen op de middellange afstand en in het verstedelijkt gebied;
- het koesteren van een fijnmazig basis lijngedienend OV en aanvullend OV dat voorziet in de reisbehoefte van de onderkant van de OV-markt in zowel het stedelijke als landelijk gebied voor reizigers die hiervan afhankelijk zijn.



Figuur 4-2: ambitie productopbouw provincie Utrecht

Hieronder is een toelichting op figuur 4-2 over de ambitie productopbouw opgenomen. In de samenvattende tabel met de productkenmerken die bij deze ambitie horen (zie tabel 4-1).

1. Een sterk treinproduct als ruggengraat – meer sprinters én IC-knopen

Het spoornetwerk vormt de ruggengraat van het OV-systeem en is afgelopen jaren ook sterk gegroeid (zie Hoofdstuk 2). Binnen de invloedsgebieden van de treinstations zetten we als provincie Utrecht in op verdere verdichting. Daarom is het belangrijk dat de OV-bediening van de treinstations meegroeit in kwaliteit en capaciteit passend binnen het OV-netwerk dat we in de provincie Utrecht willen bieden. Wij zetten daarom in op hoogfrequenter sprinters en meer IC-knopen. Hierop kan ook de aansluiting op het onderliggend tram- en busnetwerk plaatsvinden.

2. Hoofdverbindingen met U-liner op de middellange afstand en U-link in hoog-stedelijk gebied

Om verschillende kerngebieden binnen de verschillende 'daily urban systems' met elkaar te verbinden en een kwaliteitsslag te maken in het OV op de middellange afstand, kiezen wij voor U-liner als 'snelwegbusconcept'. U-liner geeft invulling aan ontbrekende verbindingen in het spoornetwerk en verbindt tevens de meer landelijke woonkernen met de stedelijke regio's. Deze snelle busverbindingen met accent op comfort en zitplaatsen volgen het hoofdwegennet en bieden aantrekkelijke frequenties. De combinatie van de routes via het hoofdwegennet en de kwaliteitskenmerken maken deze verbindingen kansrijk voor het versterken van bestaande P+R of de ontwikkeling van nieuwe locaties. De fiets is, als voor- en natransport, onderdeel van dit kwaliteitsconcept.

Binnen de kerngebieden van de daily urban systems rondom de steden Utrecht en Amersfoort gaan we verder met de ontwikkeling van hoofdverbindingen met hoge spitsfrequenties en meer capaciteit. Het concept U-link willen wij uitbreiden in de Utrechtse regio en introduceren in de regio Amersfoort. De focus van deze verbindingen ligt op stedelijke reizen die belangrijke bestemmingen en herkomstgebieden verbinden met de belangrijkste knooppunten.

3. Fijnmazige basis met U-bus en aanvullend OV


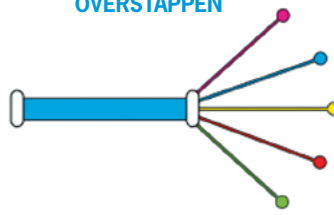
De hoofdverbindingen in het OV-netwerk (trein, U-liner en U-link) worden aangevuld door reguliere buslijnen (U-bus) en vormen van aanvullend OV. Samen vormen ze de fijnmazige basis en verbinden ze herkomsten en bestemmingen in stedelijk gebieden (wijkontsluiting) en in gebieden met minder reizigers (kleinere steden en kernen). Daarbij rijdt U-Bus met een vaste dienstregeling en volgens een vaste route. Deze verbindingen worden aangevuld door vormen van aanvullend OV zoals U-flex, buurtbus) en het OV-vangnet (op dit moment onderdeel van de Regiotaxi).

PRODUCT	GEMIDDELDE REISTIJD VOOR REIZIGERS	KENMERKEN	BEDIENING	GEWENSTE INFRASTRUCTUUR	VOORBEELDEN
Internationaal (ICE/IC Berlijn)	n/a	Alternatief voor vliegen	1x per uur	Eigen infrastructuur	Utrecht – Frankfurt Amersfoort – Berlijn
Intercity	≥30 min	Verbindingen tussen steden en nationale knooppunten	4-6x per uur	Eigen infrastructuur	Utrecht – Arnhem Amersfoort – Groningen
Sprinter	≥15 min	Verbinding tussen regiostations	4-8x per uur	Eigen infrastructuur	Houten – Vaartsche Rijn
U-liner	≥30 min	Vervoer over de middellange afstand. Comfort, met meer zitplaatsen. Verbindingen tussen stedelijke regio's (<i>Bus Rapid Transit</i>)	≥6/4x, centrale haltes	Gemengd Buiten kernen hoofdwegenet (A-wegen en N-wegen) Vluchstrook-gebruik.	Utrecht Centraal – Wijk bij Duurstede; Mijdrecht – Amsterdam Bijlmer Breda – Gorinchem – Utrecht USP – Amersfoort
U-link (inclusief tram)	≤30 min	Focus op volume en snelheid. Zware verbindingen met snel en hoogfrequent vervoer binnen stedelijke netwerken (<i>Tram + Bus Rapid Transit</i>)	≥8/6, HOV-halteafstanden	Zoveel mogelijk eigen infrastructuur	Utrecht Centraal – USP Nieuwegein – Utrecht Centraal Leusden – Amersfoort
U-bus	≤30 min	Reguliere buslijn in landelijk en stedelijk gebied. Biedt goede verbinding met spoor, U-liner en/of U-link	1-6x per uur, korte halteafstanden	Gemengd	Wijk bij Duurstede – Amersfoort Woerden – Utrecht
Aanvullend OV	≤15 min	Gebiedsgerichte oplossing voor kleinere groepen reizigers	Invulling is afhankelijk van gebiedskenmerken, korte halteafstanden	Gemengd	Eiland van Schalkwijk Utrecht-Zuilen

Tabel 4-1: Kenmerken OV-netwerkopbouw

4.3 STAPPEN WE OVER OF RIJDEN WE DOOR?

Met de keuze voor een netwerkopbouw waarbij het spoor de drager is en het accent ligt op hoofdverbindingen, hoort ook een keuze over hoe we om willen gaan met directe verbindingen en het ‘doorrijden versus overstappen’. Bij het overstappen rijden bussen niet langer door maar eindigen ze bij een overstapknoppunt. Beide modellen en hun belangrijkste kenmerken staan beschreven in figuur 4-3. De keuze komt voor in situaties waar veel overlap bestaat tussen routes (bv. een buslijn die grotendeels langs een spoorlijn of een andere bus- of tramverbinding rijdt). Ook zijn er situaties waar de infrastructuur niet geschikt is om meerdere buslijnen te laten rijden, zoals in historische centra. De keuze overstappen of niet geldt ook multimodaal. Het OV-netwerk is via P+R-voorzieningen gekoppeld aan de snelwegen, waardoor automobilisten kunnen overstappen van de auto naar het OV (of fiets) om de eindbestemming te bereiken.

<p style="text-align: center;">DOORRIJDEN</p> <p>Model 1 </p>	<p style="text-align: center;">OVERSTAPPEN</p> <p>Model 2 </p>
<ul style="list-style-type: none"> • Lagere frequentie, maar wel rechtstreeks. Comfort voor reiziger; geen overstap(pen) nodig. • Voor de reiziger één tarief en geen dubbel instaptarief (combinatie bus-trein duurder dan alleen bus) 	<ul style="list-style-type: none"> • Hogere frequentie en soms ook sneller (trein vaak sneller dan bus). • Efficiënter (schaalvoordelen, minder ritten “naast elkaar”) • Minder verkeersdruk in de stad en grote knooppunten (gezond stedelijk leven)

Figuur 4-3: De twee modellen en hun belangrijkste kenmerken

We kiezen voor:

We kiezen, in het belang van de reiziger, voor doorrijden naar de belangrijkste bestemmingen, tenzij:

- doorrijden geen meerwaarde biedt voor de reiziger (snelheid en reismogelijkheden);
- doorrijden zorgt voor onbetrouwbare dienstregeling door congestie (punctualiteit niet op orde);
- overstappen zorgt voor een betere verhouding tussen vervoervraag en capaciteit (frequentie en materieel);
- overstappen de mogelijkheid biedt voor verbetering op een andere verbinding (netwerkeffect).

De totale reistijd van deur-tot-deur is de belangrijkste kwaliteit van OV. De reistijd tijdens de OV-rit speelt maar een beperkte rol in de totale deur-deur reistijd. De wachttijd op de halte, overstaptijden en reizen van/naar de halte bepalen óók een groot deel van de ervaren reistijd. Een overstap is merkbaar voor reizigers en wordt over het algemeen als (zeer) negatief ervaren. Omdat overstappen zwaar meeweegt, hanteren we voor overstapknoppunten de volgende uitgangspunten:

- efficiënte overstap (korte wachttijd en korte loopafstanden);
- aandacht voor beleving, comfort en (sociale) veiligheid op overstapplaats. Voorzieningen zoals wachtruimtes en actuele reisinformatie) zijn aanwezig. Het is een prettige plek om te verblijven;
- aangenaam vervoltransport (passend bij het gebruik: genoeg capaciteit, betrouwbaar, snel & vaak, en rijdend van vroeg in de ochtend tot laat in de avond.

De kwaliteit van het OV bij P+R-voorzieningen is mede bepalend voor de bereidheid om tijdens een reis over te stappen van de auto naar het OV. Tegelijkertijd hebben P+R-voorzieningen consequenties voor het OV-netwerk en de exploitatie daarvan. Om bestaande netwerken te benutten, kiezen wij ervoor om zoveel mogelijk nieuwe P+R-locaties aan te leggen die aansluiten op het bestaande OV-netwerk of bij netwerkuitbreidingen die meer bedienen dan alleen de P+R-ontsluiting. De halteplaatsen van het sprinternetwerk van de trein, de U-liner en U-link (tram en bus) zijn dan vanuit het oogpunt van reizigerskwaliteit de goede plekken om P+R-knoppen met het OV-netwerk te integreren.

Tot slot is het belangrijk dat overstappunten in het netwerk meer functioneel (“snel, toegankelijk, gemak”) en aantrekkelijker (“comfort, sociaal veilig, beleving”) worden vormgegeven. Deze prioriteiten nemen wij mee in de uitwerking van het programma Knooppunten.

4.4 HOE BALANCEREN WE TUSSEN VERBINDEN EN ONTSLUITEN?

Er is altijd een ontwerpdilemma bij het uitwerken van een OV-lijn: wil je kortere reistijd bieden met minder haltes voor doorgaande reizigers (verbinden) of juist veel haltes aandoen en dus veel oppervlakte bedienen (ontsluiten)? In tabel 4-2 staan de voor- en nadelen bij verbinden versus ontsluiten weergegeven. Wat in de ene situatie een voordeel is, is in de andere een nadeel.

VERBINDEN (MINDER HALTEN, SNELLER)	ONTSLUITEN
VOORDELEN / POTENTIE	
Kortere reistijd, sneller op de bestemming	Kortere (loop)afstand van huis naar halte en/of van halte naar bestemming
Kortere rijtijd, efficiënter voor de vervoerder, kan meer ritten rijden	Geen noodzaak voor aanvullend systeem om korte loopafstanden mogelijk te maken
Minder ritten over wegen die minder geschikt zijn voor bussen	Minder fietsenstallingen of andere aanvullende voorzieningen nodig op knooppunten

Tabel 4-2: Verbinden versus ontsluiten

Dit dilemma is herkenbaar bij keuzes die al in het huidige netwerk zijn gemaakt. Met de eerder beschreven keuze in 4.1 (Hoe bouwen we het netwerk op), kiest de provincie voor meer verbindende U-link of U-linerlijnen. Het verbindend maken van ontsluitende buslijnen is enerzijds een manier om de efficiency in het netwerk te verhogen en anderzijds een manier om meer reizigers te trekken en daarmee het OV in een bepaald gebied te behouden. De trend tot het verbindend maken van lijnen zien we ook veelvuldig elders in ons land. Redenen hiervoor zijn dat:

1. reizigers andere mobiliteitskeuzes maken (of thuiswerken) waardoor het gebruik van bepaalde lijnen of lijndelen afneemt;
2. de komende jaren de druk op de infrastructuur groter wordt. Meer wegen binnen de wijken zullen tot een 30-km-zone gaan behoren en voldoende doorstroming om kwaliteit voor de reizigers te bieden is niet overal meer mogelijk. Een ontsluitende busroute in een woonwijk ligt dan minder voor de hand;
3. de afstand waarop men zich verplaatst al jarenlang toeneemt. Bij een langere verplaatsingsafstand kiezen reizigers eerder voor een verbindende, snelle en frequentere lijn. Bij een lange reisafstand speelt de afstand naar de halte een kleinere rol;
4. andere vormen van mobiliteit en de ontwikkeling van knooppunthaltes ('hubs') met betere voorzieningen en het meer bouwen rondom knooppunten de reizigers naar verbindende lijnen trekken.

We kiezen voor:

Vanwege bovenstaande ontwikkelingen kan een verandering in het dekkende OV-systeem ook in de toekomst nodig zijn. Bij het dilemma verbinden versus ontsluiten kiezen we voor het versterken van de hoofdverbindingen met een verbindende functie (efficiënt faciliteren van de groei). Maar alleen voor zover dit mogelijk is met behoud van de sociale functie van het OV. Bij voorkeur door het koesteren van de dunne lijnen met een sociale functie. De uitwerking hiervan is maatwerk, waarbij gekeken moet worden wat er infrastructureel en vervoerkundig mogelijk is. En wat de behoefte is van alle OV-reizigers, specifiek voor de lokale sociale OV-behoefte op verschillende momenten. Deze OV-invulling kan bestaan uit verschillende maatwerkoplossingen (zie ook paragraaf 4.5). Een strak normenkader voor deze afweging, dat op iedere locatie geldt, hanteren wij daarom ook niet. We willen de huidige kwaliteit van ons OV-netwerk - die volgens de evaluatie hoog is - gebruiken als referentie en met dit netwerk verder ontwikkelen. 93,5 % van de inwoners heeft binnen een straal van 600 meter toegang tot OV. Met de ambities om meer te bouwen rondom OV-knooppunten zal dit percentage in de provincie sowieso verder toenemen. We koesteren onze ontsluitende lijnen en bij toekomstige keuzes over het strekken van lijnen wegen wij de volgende elementen af:

- huidige ontsluiting (loopafstanden/bedieningsniveau) voor verschillende tijdstippen: spits, dal, avond en weekend;
- de omvang van de reizigersstromen: we kijken hoeveel reizigers erop vooruitgaan en hoeveel reizigers worden benadeeld;
- de reizigersvraag en daarmee de behoefte aan ontsluitende of verbindend OV in kaart brengen, inclusief de trend in het OV-gebruik. Een dalende trend vraagt eerder om ingrijpen met een meer verbindende lijn. De komst van een ouderencomplex vraagt bijvoorbeeld om meer een ontsluitende lijn;
- de geschiktheid van de infrastructuur. Woonwijken zijn vanwege verkeersveiligheid, snelheid en overlast voor bewoners minder geschikt voor bussen, winkelgebieden wegens laden en lossen ook;
- de effecten op de loopafstanden en de kwaliteit van looproutes; ook voor alternatieven;
- de mogelijkheden voor vervoersalternatieven: andere ontsluitende lijnen in de buurt, aanvullend OV of verbetering van loop- en fietsroutes naar omliggende haltes.

4.5 WAAR EN WANNEER ORGANISEREN WE AANVULLEND OV?

Openbaar vervoer bestaat door de bundeling van reizigers: het is een collectief vervoersysteem en geen individueel vervoer. Deze bundeling van reizigers via een dienstregeling is naar route (niet van elke deur naar elke andere deur maar van halte naar halte) en naar tijd (niet van elke tijdstip maar in een bepaalde frequentie per uur). Dat is tegelijk de kracht (relatief hoge voertuigbenutting, weinig ruimtebeslag, lage kosten) en de zwakte (de reiziger moet zich richten op de route en tijden van het OV). Des te meer reizigers op een bepaalde verbinding, des te hoger de maatschappelijke baten (minder ruimtebeslag, meer bereikbaarheidseffecten voor meer reizigers) en ook voor de OV-exploitatie is dit gunstig: er zijn meer reizigersopbrengsten en daardoor is er minder OV-exploitatiesubsidie nodig vanuit de provinciale begroting en kunnen er veel bus- en tramlijnen worden aangeboden voor hetzelfde budget.

Door alleen te focussen op OV op drukke stromen, wordt de ongelijkheid in de mobiliteitsbehoefte versterkt: kleinere reizigersstromen worden dan minder gefaciliteerd. Inwoners die geen ander mobiliteitsalternatief hebben, kunnen hierdoor onvoldoende deelnemen aan maatschappelijke activiteiten: de zogenaamde mobiliteitsarmoede. Dit is niet alleen iets wat speelt in landelijk gebied, maar kan ook in stedelijk gebied plaatsvinden. Mobiliteitsarmoede leidt ook tot extra maatschappelijke kosten, bijvoorbeeld doordat inwoners niet kunnen deelnemen aan onderwijs, het arbeidsproces of moeten uitwijken naar andere vervoersalternatieven met hogere maatschappelijke kosten zoals het "dure" doelgroepenvervoer. De provincie Utrecht vindt daarom dat het openbaar vervoersysteem moet bijdragen aan het tegengaan van deze mobiliteitsarmoede om de kansen van alle inwoners te vergroten: het OV-systeem heeft een sociale OV-functie. Maar uiteraard kan het

OV-systeem niet op iedere mobiliteitsvraag in de provincie Utrecht een antwoord geven met een OV-lijn volgens vaste dienstregeling: het rijden van (vrijwel) lege bussen levert meer maatschappelijke kosten dan baten op. Hiervoor bieden we aanvullend OV als oplossing.

We kennen binnen het OV van de provincie Utrecht op dit moment al drie vormen van aanvullend OV (AOV): het flexvervoer, de buurtbus, en het OV-vangnet (nu de OV-functie van de regiotaxi). Met het reguliere OV en deze drie vormen van AOV bieden we op dit moment een dekkend systeem in de hele provincie. Het AOV biedt, daar waar het regulier OV niet toereikend is of het gebruik te laag is, een aanvullende mobiliteitsoplossing voor een (beperkte) groep reizigers. Het gaat dan om reizigers die zelfstandig kunnen reizen maar het reguliere OV (bus) niet binnen acceptabele afstand hebben. Minder dan gemiddeld 6 reizigers per rit op een lijn zien wij als signaal dat de reguliere bussen niet meer het passende aanbod aan OV zijn en dat een vorm van aanvullend OV te overwegen is. Dit kan ook in combinatie met regulier OV, zoals alleen tijdens daluren of in het weekend. Andersom kan aanvullend OV bij toenemend gebruik er ook toe leiden dat een reguliere buslijn (op bepaalde tijdstippen) een goede aanvulling kan zijn.

Landelijk gezien is de afgelopen decennia gezocht naar oplossingen voor aanvullende mobiliteit. Met vele vormen van haltetaxi, Opstappers en stadsbrede flexsystemen is afgelopen jaren op meerdere plekken in het land ervaring opgedaan. De ervaringen zijn wisselend en de hoge exploitatiekosten per reiziger en de beperkte kwaliteit hebben nog niet geleid tot een toekomstvaste uitrolbare landelijke oplossing. Ook de tevredenheid onder reizigers is niet altijd positief en is er vaak weerstand bij het omzetten van lijngebonden OV naar aanvullend OV. Sommige flexsystemen bleken een succes, terwijl andere systemen een beperkt gebruik lieten zien. Een algemeen gedragen conclusie is dat de ontwikkeling van aanvullend OV op dit moment altijd een vorm van maatwerk is, een specifiek bij de betreffende locatie passende vorm van vervoer voor een klein aantal specifieke reizigersgroepen.

We kiezen voor:

We blijven aanvullend OV bieden voor wie zelfstandig kan reizen, in aanvulling op de hoofdverbindingen U-link en U-liner en het koesteren van het onderliggende busnet. Daarbij volgen wij drie sporen:

1. we faciliteren initiatieven uit de samenleving in de vorm van een buurtbus. We kennen de buurtbus al langer als een succesvol initiatief uit de samenleving. Voor nieuwe kansrijke buurtbussen staan we open, zowel voor stedelijke als landelijke initiatieven. Buurtbussen worden gereden met lokale vrijwilligers en rijden volgens een vaste route met een dienstregeling;
2. is een buurtbus (geografisch) niet logisch, dan bestaat de mogelijkheid om in een beperkt gebied een flexsysteem aan te bieden. Dit zijn altijd beperkte geografische gebieden. Deze flexsystemen zijn vraaggericht en gericht op haltes van het OV;
3. de organisatie van Regiotaxi, waarmee op dit moment ook het OV-vangnet is ingevuld, wordt in 2023 overgedragen aan de gemeenten. Op dit moment heeft het de voorkeur om voor het OV-vangnet in ieder geval voor de komende jaren aan te sluiten bij de plannen van de gemeenten/WMO-regio's voor de Regiotaxi. De begrote financiële middelen van de provincie voor het OV-vangnet blijven hiervoor beschikbaar.

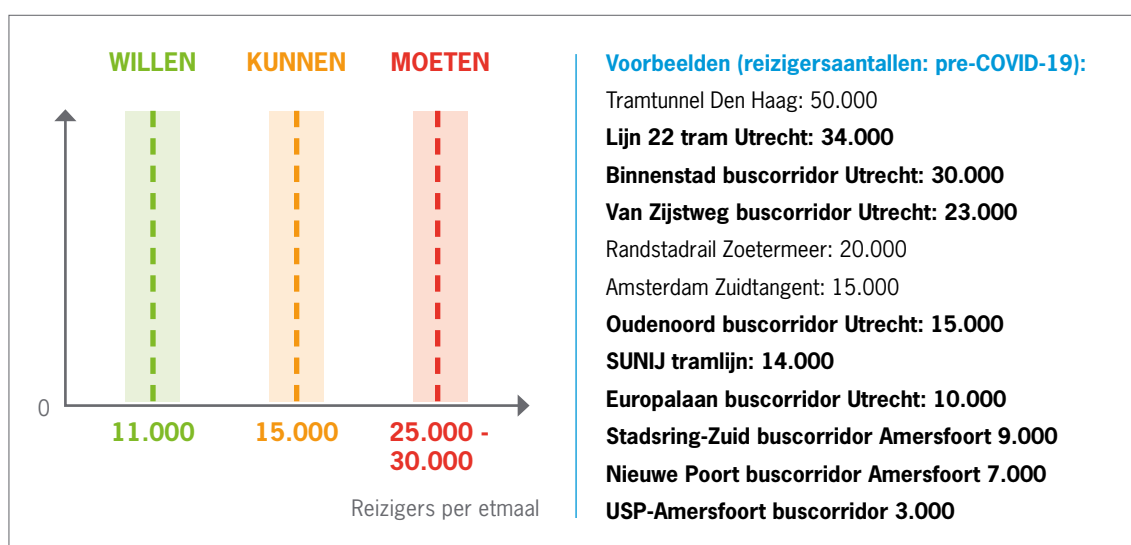
We blijven streven en zoeken naar innovaties die het aanvullend OV kunnen verbeteren in kwaliteit en kosten-efficiëntie en daarmee ons OV-systeem kunnen versterken en invulling kunnen geven aan de sociale OV-functie waar lijngebonden OV geen geschikte oplossing is. Innovatie is daarbij een middel en niet een doel.

4.6 BUS, LIGHTRAIL OF BUS RAPID TRANSIT (BRT)?

Op verbindingen met veel reizigers is de keuze aan de orde of deze als lightrailsysteem of als bus geëxploiteerd moeten worden. Het antwoord op deze vraag hangt onder meer af van het aantal reizigers, de inpassing en de kosten. Onder lightrail verstaan we een moderne vorm van een railgebonden vervoerssysteem.

Er zijn drie aanleidingen die ons voor een keuze tussen bus of een lightrail kunnen stellen op basis van algemeen gehanteerde reizigersaantallen:

1. **willen** (11.000 reizigers) – vanaf dit kantelpunt kan gedacht worden aan lightrail met een basisfrequentie van 6x per uur;
2. **kunnen** (15.000 reizigers) – reizigersaantallen passend bij lightrailsysteem met een frequentie van 8x per uur;
3. **moeten** (25.000-30.000 reizigers) – vanuit capaciteitsoogpunt is een lightrailsysteem noodzakelijk.



Figuur 4-4: mogelijke keuzemomenten voor lightrail

Bovenstaande grenzen/kantelpunten hebben betrekking op de capaciteit van het systeem. Daarnaast zijn andere aspecten van belang bij de keuze tussen lightrail en bus:

Kwaliteit, imago en trambonus

Lightrail heeft een beter imago dan de bus (vaak genoemd: 'trambonus') voornamelijk door de sfeer in het voertuig, voertuigeigenschappen en reisinformatie. Dit positieve imago geldt voor de meerderheid van de reizigers, potentiële reizigers en niet-reizigers. Deze trambonus vertaalt zich in extra reizigers en geeft een impuls aan gebiedsontwikkeling. Overigens leiden hoogwaardige bussystemen met eigen infrastructuur, extra aandacht voor inpassing en uitstraling van baan, haltes en voertuig ook tot een aantrekkelijker imago en een hoger gebruik dan bij een gewone bus, zo blijkt uit voorbeelden in Nederland of daarbuiten.

Netwerk, flexibiliteit

Een lightrailnetwerk is door zijn infrastructuur beperkt flexibel: een lijn omleggen of verlengen vergt nieuwe infrastructuur. Voor een lightrail zijn bovendien aparte voertuigen nodig, op maat gesneden voor de benodigde inzet. Dat maakt flexibele capaciteitsinzet moeilijk. Een bussysteem is flexibeler als de doorstroming goed is, mits de busintensiteiten niet te hoog worden. Omdat de voertuigcapaciteit per bus lager is, is de frequentie hoger en zijn er dus meer reismogelijkheden voor reizigers. Een bussysteem kan daarbij makkelijker differentiëren in bestemmingen, meestal bestaat een drukke buscorridor dan ook uit meerdere buslijnen die samen meerdere stadsdelen en andere gebieden in de regio zonder overstap verbinden. Die flexibiliteit geldt ook

voor het toevoegen of juist inkrimpen van capaciteit om in te spelen op de reizigersvraag gedurende de dag, over de verschillende periodes in het jaar, of bij veranderingen als gevolg van (ruimtelijke) ontwikkelingen. Dit flexibele voordeel biedt een bussysteem boven lightrail, uiteraard zolang dit qua capaciteit past.

Infrastructuur

De ruimtelijke inpassing van lightrail in een stedelijke omgeving is complex vanwege de noodzakelijke vrije baan. Vanwege veiligheid en capaciteit kan ander verkeer zo'n baan niet of nauwelijks gebruiken, wat uiteraard ook voordelen heeft door bijvoorbeeld een trambaan in gras te realiseren. De voorbereiding en uitwerking van lightrail vragen de nodige tijd. Een nieuwe lightrail ligt er niet voor 2035. De aanleg van een busbaan is minder complex en korter, en heeft als voordeel dat het ook al in fases in gebruik genomen kan worden. Bovendien zijn de aanlegkosten van een lightraillijn doorgaans 2 tot 3 maal zo hoog als die van een vergelijkbare busbaan.

Meerkosten exploitatie

Een keuze voor lightrail brengt meerkosten met zich mee door de hogere beheer- en onderhoudskosten aan voertuigen, exploitatie (o.a. sociale veiligheid) en de complexe infrastructuur. De meerkosten per reiziger worden lager naarmate het gebruik hoger ligt, maar per saldo worden ook hoogstedelijke OV-systemen (bus of lightrail) nooit 100% kostendekkend. Daar staan andere maatschappelijke baten - zoals betere bereikbaarheid, vastgoedontwikkeling, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit - tegenover. Daarom geldt ook voor lightrail-uitbreidingen - net als bus - dat een volledige kostendekking geen eis is en dit een jaarlijkse exploitatiebijdrage rechtvaardigt; uiteraard binnen de totale provinciale OV-begrotingskaders en binnen de brede afweging tussen alle OV-doelstellingen.

Tussen bus en tram: Bus Rapid Transit als tussenstap of volwaardig alternatief?

BRT (Bus Rapid Transit) staat volop in de belangstelling. BRT is een samenhangend netwerk van zeer hoog-frequente snelle buslijnen met grote halteafstanden, comfortabele voertuigen en routes gericht op belangrijke knooppunten en verknoping met P+R. De kwaliteit van BRT is vergelijkbaar met die van spoor of lightrail. BRT wordt dan ook gezien als voorloper van een railverbinding, maar ook als volwaardig alternatief met de inzet van (grotere) zero-emissievoertuigen. BRT kan op verschillende ruimtelijke schaalniveaus een rol spelen: van binnenstedelijk tot interstedelijk (figuur 4-5).

Vanwege de hoge kwaliteit wordt BRT ook gezien als een alternatief of extra keuzeoptie voor de automobilist. Om dat te kunnen benaderen, is eigen infrastructuur op trajecten met congestie noodzakelijk. Bij verminderde doorstroming of onvoldoende betrouwbaarheid verliest BRT zijn aantrekkingskracht. Dat vraagt om nauwe afstemming met wegbeheerders (gemeenten en Rijk).



Figuur 4-5: ruimtelijke schaalniveaus BRT (Kansen voor BRT in Nederland, KiM 2020)



BRT concept (Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV, IenW 2021)

We kiezen voor:

Naast de bestaande studieprojecten (Samen OV Versnellen in Utrecht) in Utrecht, Nieuwegein, IJsselstein en Zeist, gaan we voornamelijk niet uit van meer kansen voor nieuwe lightrailverbindingen in de provincie Utrecht. Op verbindingen onder het kantelpunt van 25.000-30.000 reizigers willen wij eerst de mogelijkheden van de bus benutten. Dat doen we door de voordelen van een lightrailsysteem zoveel mogelijk te bereiken met goede hoogwaardige buslijnen met hoge frequenties, korte en betrouwbare reistijd, herkenbare haltes, comfortabel en eigentijdse zero-emissiebusen. We sluiten daarbij aan bij het kwaliteitsconcept BRT voor belangrijke verbindingen in stedelijk gebied en op de middellange afstand tussen stad en regio. We streven naar een stapsgewijze uitbouw van de hoofdverbindingen van U-link en U-liner tot hoge BRT-kwaliteit en het bereiken van een "BRT-bonus". Op de kansrijke lightrailprojecten zetten we volop in om lightrail tot een succes te maken en de "Tram-bonus" te verzilveren.



Stedelijk BRT-voorbeeld in Metz: de Mettis

4.7 MAAVELD OF ONGELIJKVLOERS?

Ambities op het gebied van gezond stedelijk leven spelen nadrukkelijk een rol in de keuze voor 'ongelijkvloers' of maaiveld. Met de toename van het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en anderszins in de provincie Utrecht neemt de druk op de ruimte toe. Het OV met een bovenregionale functie wordt hierbij vaak gezien als een lokale barrière. Ook omdat de (H)OV-infrastructuur vaak gebundeld is met zware doorgaande auto- en/of fietsstromen. Een ongelijkvloerse OV-oplossing kan bijdragen aan een win-win oplossing, waarbij een hoogwaardig en toekomstvast OV-product wordt ontwikkeld, en meer ruimte ontstaat voor gezond stedelijk leven op maaiveld. De hoge kosten en beperkte flexibiliteit maken het tot een oplossing die alleen in specifieke gevallen het overwegen waard is. Alleen verbindingen met zeer hoge reizigersaantallen in hoog-stedelijk gebied komen hiervoor in aanmerking.

Bij de keuze voor maaiveld en gelijkblijvende ambities op het gebied van leefbaarheid is het alternatief om reizigersstromen om te leiden via andere routes. Dit gaat bijna altijd gepaard met extra reistijd en een afname van de bereikbaarheid in het oorspronkelijke bedieningsgebied, juist voor reizigersdoelgroepen die aangewezen zijn op het OV-systeem.



Voorbeeld maaiveld en ongelijkvloers op Europalaan in Utrecht

We kiezen voor:

Wij verkennen de mogelijkheden voor ongelijkvloerse lightrailoplossingen voor hoofdverbindingen als dit past bij de reizigersaantallen en een win-win oplevert voor OV (hoogwaardige afwikkeling voor veel reizigers, behouden van bereikbaarheid bestemmingsgebieden en verkorting reistijd) en gezond stedelijk leven (minder barrièrewerking en meer ruimte voor andere ambities op het maaiveld). Bij een keuze voor ongelijkvloers zetten wij ons in om deze lightrailverbindingen maximaal te benutten. Dat betekent ook meer overstappen in plaats van doorrijden voor diverse busverbindingen, mits daar ook voor het merendeel van de reizigers voldoende voordelen tegenover staan en de overstap voor de reiziger zo goed mogelijk wordt vormgegeven (zie paragraaf 4.3).



5. AMBITIENETWERKEN OP HOOFDLIJNEN

De OV-netwerkdoelen die zijn afgeleid uit de Omgevingsvisie en de uitwerking van hoofdkeuzes vormen de basis voor het opstellen van ambitienetwerken. Deze ambitienetwerken geven een ontwikkelrichting aan en vragen om een nadere uitwerking, met nauwe betrokkenheid van onze partners, in jaarlijkse vervoerplannen en projecten en programma's (zie Hoofdstuk 7). In de uitwerking van de ambities voor het OV-netwerk onderscheiden wij twee perioden:

- de periode tot circa 2035 waarin wij zonder omvangrijke nieuwe OV-infrastructuur willen werken aan goed OV, met gerichte aanpassingen in het OV-netwerk. Dit is de periode van de nieuwe OV-concessies waarbij wij groei organiseren door goede inzet van de bus en bestaande tramlijnen. Het 'benutten' van de bestaande of reeds geplande infrastructuur staat daarbij centraal, capaciteitsgroei en verbeteringen in het OV moeten hierop plaatsvinden;
- de periode na circa 2035, die in het teken staat van omvangrijke investeringen. In deze periode staat het 'uitbreiden' centraal. Voor deze periode zijn er logischerwijs meer onzekerheden. De ontwikkelingen zijn daarom globaal opgenomen. De uitwerking van de schaa sprong OV om de OV-groei op een verantwoorde wijze te organiseren is een belangrijk vraagstuk. Deze schaa sprong vindt grofweg plaats in de periode 2035-2050.

Bovenstaande indeling is niet zwart-wit: om medio 2035 de noodzakelijke schaa sprong te kunnen maken voor bestaande en toekomstige reizigers op het OV-netwerk is er nu al sprake van een forse urgentie om deze OV-projecten verder uit te werken, te financieren en te bouwen in samenhang met de gewenste (versnelde) woningbouwprogramma's. OV-projecten zijn complex en hebben een lange doorlooptijd.

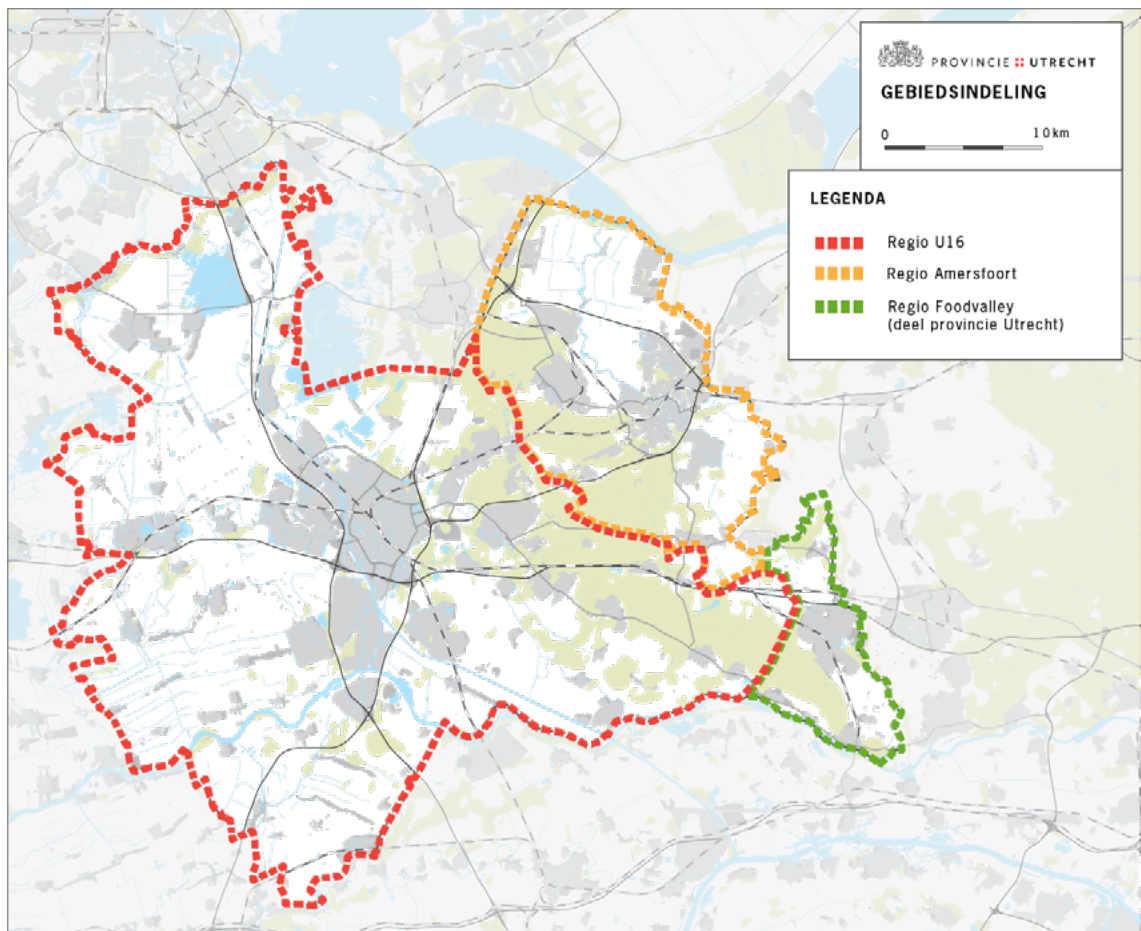
In de volgende paragrafen worden de ambities in bovengenoemde tijdsvolgorde beschreven. Voor elke periode beginnen wij met een overzicht van de ambities per gebied: regio U16, regio Amersfoort en regio Foodvalley (figuur 5-1). Vervolgens lichten we de ambities toe waarbij we de voorgestelde OV-opbouw volgen met eerst aandacht voor het spoornetwerk, gevolgd door tram, bus en aanvullend OV (zie figuur 5-2 en beschrijving in Hoofdstuk 4).

VOORBEREIDINGSTIJD NIEUWE INFRASTRUCTUUR VRAAGT OM EEN TIJDIG BESLUIT, MAAR OOK SERIEUZE AANDACHT VOOR PASSENDE OPLOSSINGEN IN DE TUSSENTIJD

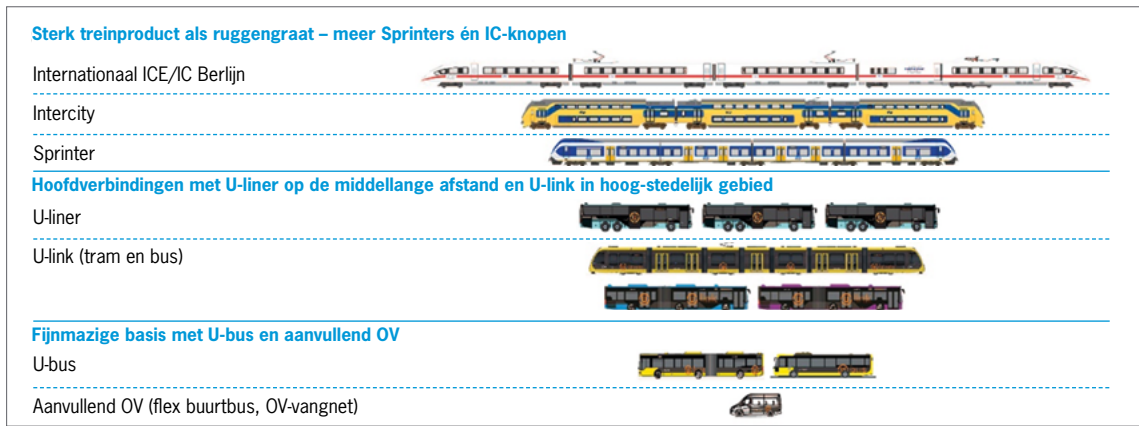
De zorgvuldige voorbereiding en de uitwerking van omvangrijke infrastructuur vraagt om de nodige tijd. Een nieuwe tramlijn in stedelijk gebied is doorgaans een complex project en is niet voor 2035 gereed:

- 2021: start planuitwerking (verkenning) en zoeken naar financiering
- t/m 2028: planvorming, voorbereiding exploitatie en realisatie/bouw
- 2035: ingebruikname gehele lijn

Deze doorlooptijden onderstrepen twee zaken. Ten eerste is het belangrijk om tijdig te starten met het verkennen en voorbereiden van nieuwe ingrepen in het OV-netwerk die nodig zijn voor de lange termijn. Ten tweede is er aandacht nodig voor de goede oplossingen in de tussentijd. Door de lange doorlooptijd kunnen investeringen van geringe omvang nog steeds nuttig zijn. Verbeteringen in de doorstroming kunnen snel terugverdiend worden door lagere exploitatiekosten. Nog belangrijker: met tussentijdse verbeteringen wordt de situatie voorkomen dat reizigers lang moeten wachten op de gewenste kwaliteitsverbetering en het OV de rug toekeren. Dit betekent dat de korte- en lange-termijnaanpak op hetzelfde moment beginnen en evenveel aandacht vragen.



Figuur 5-1: Gebiedsindeling Omgevingsvisie provincie Utrecht



Figuur 5-2: Netwerkopbouw

5.1 BENUTTEN (<2035)

Binnen de bestaande infrastructuur zijn er mogelijkheden voor verbetering van het OV-netwerk. Het lijnennetwerk van trein, lightrail en bus kan vaak nog wel aangepast worden om groei op te vangen en een eerste stap te zetten in de ambities. Daarbij bouwen we verder op bestaande investeringen:

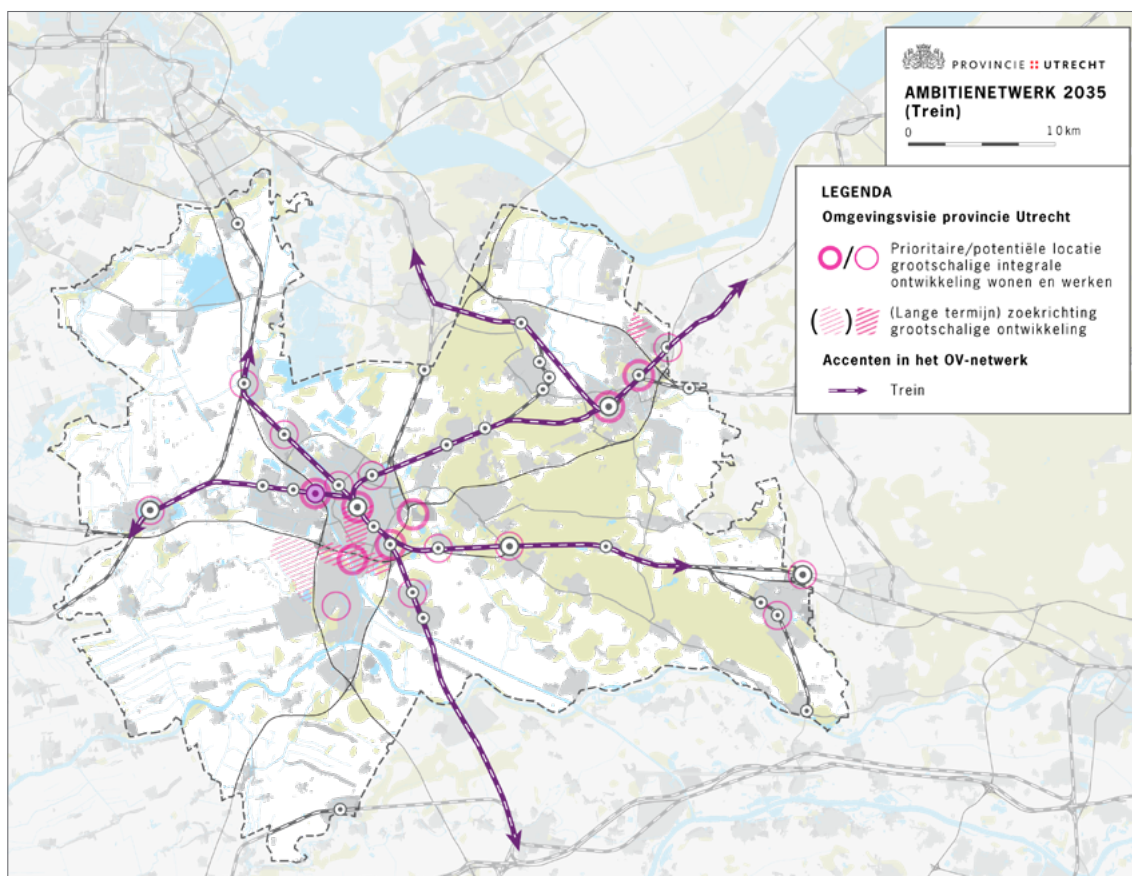
- verbeteringen in het spoornetwerk (o.a. Randstadspoor en nieuwe stations);
- verbetering van knooppunten;
- verbetering bestaande en realisering geplande P+R;
- volledige busbanen en OV-doorstromingsmaatregelen die zijn gerealiseerd, of momenteel worden voorbereid.

Ook kijken we nadrukkelijk naar aanvullende infrastructuurmaatregelen die realiseerbaar zijn in deze periode. Vaak gaat dit om optimalisaties van bestaande bus- en tramlijnen. De belangrijkste ontwikkelrichtingen zijn opgenomen in tabel 5-1 en worden vervolgens toegelicht.

	REGIO U16	REGIO AMERSFOORT	REGIO FOODVALLEY
Sterk treinproduct als ruggengraat – meer sprinters én IC-knopen	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Meer sprinters Woerden, Houten, Breukelen, Veenendaal ✓ Eerste stap richting IC-station Leidsche Rijn (verbinding Utrecht-Leiden) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Meer treinen tussen Utrecht en Amersfoort (sprinters of IC-treinen) ✓ Optimalisatie Amersfoort-Amsterdam 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Meer sprinters naar Utrecht vanuit Veenendaal
Hoofdverbindingen: U-liner op de middellange afstand en U-link in hoogstedelijk gebied	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Introductie U-liner (De Ronde Venen-Amsterdam, Montfoort-Utrecht, Lopikerwaard-Utrecht, Zuid-Holland-Utrecht, Noord-Brabant-Utrecht, Amersfoort-USP, Wijk bij Duurstede-Utrecht) ✓ Uitbreiding U-link Regio U16 (Overvecht, Meern-Vaartsche Rijn-USP, USP-Bilthoven en meer trams op tramlijn 22) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Introductie U-liner (Bunschoten-Amersfoort, Amersfoort-USP en Amersfoort-Veenendaal) ✓ Introductie U-link Regio Amersfoort (Soest, Leusden, Amersfoort Schothorst en Amersfoort Vathorst) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Introductie U-liner (Amersfoort-Veenendaal/Wageningen University & Research)
Fijnmazige basis met U-bus en aanvullend OV	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mogelijke realisatie aanvullend OV in zoekgebieden 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Mogelijke realisatie aanvullend OV in zoekgebieden 	

Tabel 5-1: overzicht maatregelen <2035

MEER TREINEN OP BESTAANDE INFRASTRUCTUUR



Figuur 5-3: Ambitiekartaart 2035 Trein

Tot 2035 is uitbreiding van het aantal stations in de provincie Utrecht slechts beperkt mogelijk binnen de beschikbare infrastructuur. In deze periode blijven Utrecht Centraal en Amersfoort Centraal voor de provincie Utrecht de belangrijkste knopen in het landelijke spoornetwerk. Hier komen veel IC-verbindingen samen en is een overstap mogelijk op de ICE-verbinding Amsterdam-Utrecht-Keulen of IC-verbinding Amsterdam-Amersfoort-Berlijn.

De komende jaren worden deze knooppunten verder versterkt door een hogere frequentie op IC-verbindingen (onder meer tussen Utrecht en Amersfoort) of uitbreidingen van reismogelijkheden (bijvoorbeeld een rechtstreekse verbinding Utrecht-Breda via Den Bosch). Daarnaast zijn er vier andere stations die op dit moment een rol hebben in het landelijke IC-netwerk en daarmee een belangrijke knooppuntfunctie vervullen in het provinciale OV-netwerk:

1. Regio U16: Driebergen-Zeist met een gedeeltelijke IC-bediening van 2x/u;
2. Woerden, waar de IC-treinen (2x/u) halteren op de verbinding Utrecht-Leiden;
3. Regio Foodvalley: Station Veenendaal-De Klomp met 2x per uur een IC-stop;
4. Regio Amersfoort: Amersfoort Schothorst, met (2x/u een trein naar Amersfoort, Utrecht en Den Haag).

Wij zetten ons in voor een IC-stop op station Leidsche Rijn Centrum, in elk geval op de treindienst tussen Utrecht en Leiden. Dit knooppunt in de regio U16 is een belangrijke verdichtingslocatie, waarbij binnen de bestaande infrastructuur een extra IC-stop mogelijk is op de treinverbinding Utrecht-Leiden. De haalbaarheid hiervan verkennen wij in de MIRT-verkenning 'OV & Wonen in de regio Utrecht'.



Intercity in de provincie Utrecht

Daarnaast zetten we in op een versterking van het aantal treinen tussen Utrecht en Amersfoort en een verbetering van de treindiensten tussen Amersfoort en Amsterdam. Voor Amersfoort-Amsterdam gaat het om maatregelen die effecten van keuzes elders in het spoornetwerk compenseren. Het voorkeursbesluit (september 2020) van het Rijk voor de inrichting van de spoorcorridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (SAAL) heeft tot gevolg dat vanuit Amersfoort Centraal meer intercity's rijden naar Amsterdam-Zuid en Schiphol, maar tegelijkertijd de rechtstreekse IC-dienst met Amsterdam Centraal komt te vervallen. Voor ongeveer een derde van de reizigers tussen regio Amersfoort en regio Amsterdam heeft dit nadelige gevolgen, waarvoor wij samen met onze partners een oplossing willen zoeken.

Tot slot willen wij binnen de beschikbare infrastructuur inzetten op het verder benutten van sprintercorridors. Deze corridors willen wij verder versterken tot dragende, frequente lijnen binnen de provincie, passend bij de daily urban systems (zie Hoofdstuk 2). De focus ligt daarbij op corridors waar veel nieuwe gebiedsontwikkelingen zijn gerealiseerd of op het verbeteren van de ontsluiting van belangrijke knooppunten (potentiële verdichtingslocaties). Voor deze periode gaat het vooral om sprintercorridors in de regio U16, waarvoor de infrastructuur al is uitgebreid, bijvoorbeeld als onderdeel van het afgeronde programma Randstadspoor:

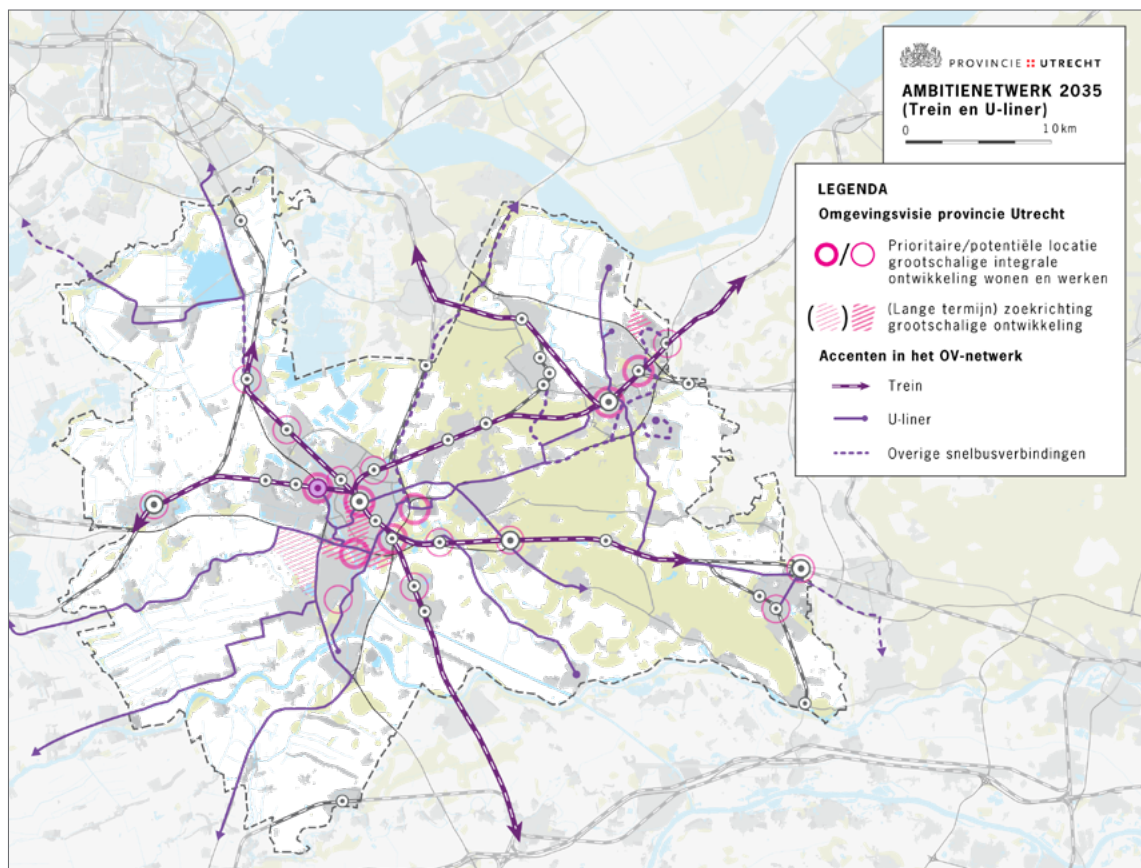
- Breukelen/Maarssen-Utrecht Centraal-Driebergen-Zeist en verder (6x per uur);
- Woerden-Utrecht Centraal-Houten Castellum en verder (8x per uur).

Voor de frequentiestap op de verbinding Breukelen-Driebergen-Zeist en verder is een aanpassing van de spoorinfrastructuur noodzakelijk. Wij willen dat deze uitbreiding wordt meegenomen in de corridorstudie Spoor A12. Het is daarom onzeker of de uitvoering van de infrastructuurmaatregelen, en daarmee de uitbreiding van de treindienst, voor 2035 gerealiseerd kan zijn. Wat betreft het trajectdeel ten oosten van Driebergen-Zeist bestaan meerdere mogelijkheden om de 6 sprinters vanuit Breukelen voort te zetten. Naast Veenendaal-Centrum en Rhenen bestaat ook de mogelijkheid om Ede-Wageningen eindpunt te laten zijn voor een deel van deze treinen. Een en ander is afhankelijk van de keuzes binnen de verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley en de investeringen die hiervoor gedaan worden aan de spoorinfrastructuur.

U-LINER ALS AANTREKKELIJK ALTERNATIEF OP DE MIDDELLANGE AFSTAND EN ALS AANVULLING OP HET SPOORNETWERK

U-liner is een interstedelijk BRT-netwerk op de middellange afstand. U-liners geven een structurele invulling aan de 'missing links' in het spoornetwerk. Het concept biedt een kwaliteitsverbetering voor bestaande reizigers en een aantrekkelijk alternatief voor automobilisten. Het netwerk van U-liner richt zich niet alleen op de twee hoofdknoppen Utrecht Centraal en Amersfoort Centraal en verbindt daardoor de verschillende daily urban systems in de provincie Utrecht en directe omgeving met daarbij de nadruk op de voorzieningenclusters (werk/onderwijs/overig). Belangrijke haltes langs deze verbindingen worden voorzien van goede overstapmogelijkheden met de fiets. Ook bestaande P+R wordt zoveel mogelijk verknoopt met deze (ver)nieuw(d)e verbindingen. Daarmee is U-liner een samenhangend mobiliteitsconcept waarmee wij tot 2035 een basis leggen voor vervolginvesteringen op de lange termijn (2035-2050). Denk daarbij aan grootschalige P+R-locaties en meer eigen infrastructuur.

U-liner maakt ook gebruik van grote delen van het hoofdwegenet in de provincie Utrecht. Voor snelle, betrouwbare U-linerverbindingen zijn op het rijkswegennet aanvullende mobiliteitsmaatregelen noodzakelijk die effectief zijn tijdens congestiemomenten en tijdig realiseerbaar zijn. Zeker met het oog op toekomstige werkzaamheden aan snelwegen in en rondom Utrecht en Amersfoort. Enerzijds betekent dit een verslechtering van de doorstroming. Anderzijds bieden deze werkzaamheden een kans om automobilisten te verleiden om gebruik te maken van een hoogwaardig mobiliteitsalternatief. Daarvoor moeten wel extra verkeersmaatregelen getroffen worden.



Figuur 5-4: Ambitiekartaat 2035 Trein en U-liner

Verschiede verbindingen maken onderdeel uit van dit beoogde kwaliteitsnetwerk. In het zuiden van de provincie Utrecht gaat het om de BGU-corridor (Breda-Gorinchem-Utrecht). De snelwegbussen vanuit Zuid-Holland en Noord-Brabant rijden over de A27 en A2, langs Vianen Lekbrug en Nieuwegein. Aan de zuidzijde van Utrecht vormt Vianen Lekbrug een steeds belangrijker knooppunt in het OV-netwerk, met een overstapmogelijkheid richting USP. Binnen de stad Utrecht gaat onze voorkeur uit naar de versterking van de route via Papendorp

naar knooppunt Utrecht Centraal. Daarbij benutten wij de nieuwe busbanen in de stad. Zo verbeteren de reismogelijkheden voor werknemers van bedrijven, gebruikers van de nieuwe P+R en toekomstige bewoners van Papendorp. De route via de Graadt van Roggenweg krijgt daarmee minder een regionale functie, maar blijft nog steeds veelvuldig bediend door verschillende buslijnen en lightrail, en vormt een belangrijke omleidingsroute bij verstoringen. Voorwaarde voor deze routewijziging is een nieuwe aansluiting voor bussen op de A2 (bij de HOV-baan en P+R Hooggelegen). De verbinding **Schoonhoven-IJsselstein-Utrecht** volgt binnen Utrecht dezelfde route als de BGU-corridor. In de komende jaren willen wij deze verbinding ook opwaarderen tot U-liner. Daarmee willen wij het OV-aanbod aantrekkelijker maken voor inwoners van deze kernen.



Busbaan Transwijk

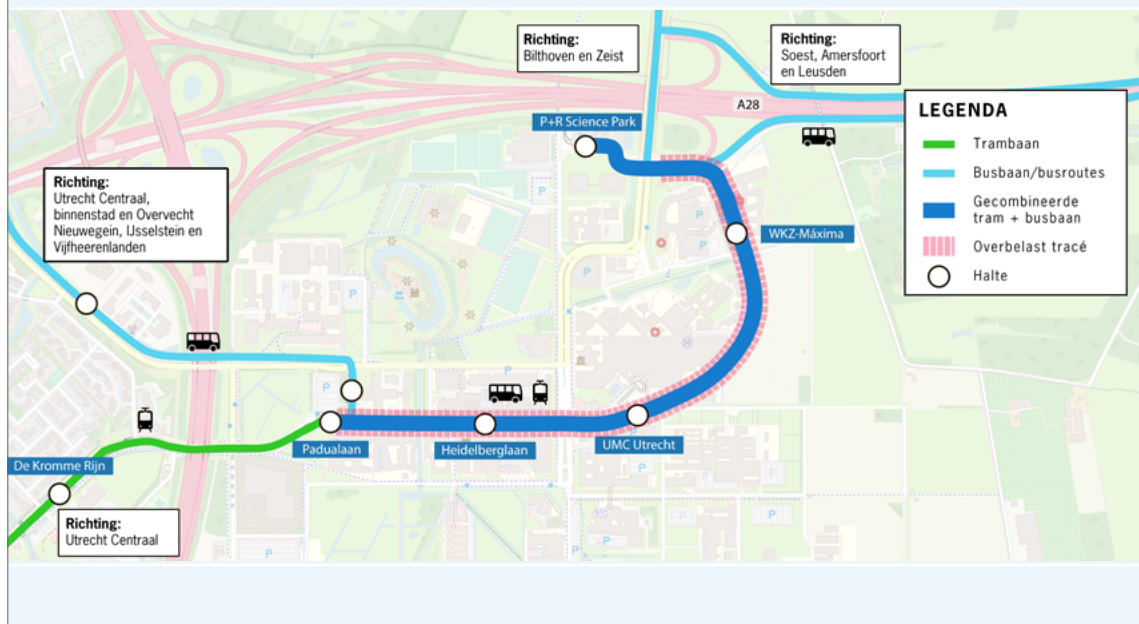
Binnen de provincie zijn er twee belangrijke oost-west verbindingen in het U-liner netwerk. De eerste verbinding is **Montfoort-De Meern-Utrecht-Zeist-Driebergen-Doorn**. We zetten in op de introductie van de U-liner naar Montfoort. Door deze lijn te koppelen aan de busverbinding naar Zeist en verder, ontstaan meer directe reismogelijkheden in de oost-west-richting. Reizigers vanuit De Meern en Montfoort krijgen een directe verbinding naar Utrecht centrum en reizigers vanuit Zeist een directe verbinding naar werkgebieden Papendorp en Oudenrijn. Ook de nieuwe P+R in Hooggelegen (Mobiliteitshub XL) aan de westzijde van Utrecht en de inwoners van gebiedsontwikkelingen (Rijnvliet, Papendorp en Beurskwartier) krijgen hiermee betere verbindingen. Deze nieuwe lijn krijgt ook een nieuwe route door Oudenrijn met nieuwe haltes om het bedrijventerrein te bedienen, waardoor de huidige spitsbuslijn op het bedrijventerrein niet meer nodig is en de autoluwe Meerndijk in de kern De Meern wordt ontlast van doorgaand busverkeer. De tweede verbinding is **Vianen-USP-Amersfoort**. Deze verbinding vormt een belangrijke schakel die bijdraagt aan een goede regionale bereikbaarheid van USP en zorgt voor een directe verbinding met de regio Amersfoort. De verbinding willen wij verder verbeteren door frequentieverhoging en gerichte doorstromingsmaatregelen (uitbreiding gebruik vluchtstrook en meer prioriteit bij VRI's). Daarbij wordt de lijn uitgebreid naar **Bunschoten-Spakenburg**. Deze U-liner verbindt de bestaande P+R Soesterberg met USP.

Voor een goede bereikbaarheid van USP zetten wij in op een **2e OV-corridor door USP met vlottere busdoorstroming, doorstromingsmaatregelen op de A28 en het verbeteren van de Waterlinieweg** voor U-liner en andere buslijnen. Met de nieuwe busbaan door USP is het mogelijk om de drukke centrale as via de Heidelberglaan te ontzien en tegelijkertijd een versnelling mogelijk te maken voor doorgaande reizigers die via USP reizen als knooppunt in het OV-netwerk.

WAAROM IS EEN 2E OV-CORRIDOR DOOR USP URGENT?

Het OV speelt een grote rol in de bereikbaarheid van USP, een belangrijk bestemmingsgebied met 27.000 werknemers en 51.000 studenten. De druk op de HOV-as door USP is groot, een hoogfrequente tram in combinatie met hoogfrequente buslijnen uit diverse windrichtingen zorgt ervoor dat de gecombineerde bus- en trambaan tegen hun capaciteitsgrenzen aanlopen. De effecten hiervan zijn nu al merkbaar: reizigers zijn langer onderweg, omdat de aantallen voertuigen (bus en tram) te hoog zijn om beide vlot door te laten stromen. Trams hebben daarom voorrang bij verkeerslichten en kruisingen, halteren op de rijbaan (bussen langs de rijbaan) en trams hebben vanwege de veiligheid ook een lagere maximale snelheid (25 i.p.v. 30 km/u) op USP. Het knelpunt is ook door het Rijk erkend sinds 2017 en benoemd in de probleemanalyse van de MIRT-verkenning. De komende jaren zullen meer trams en (doorgaande) bussen gebruik moeten maken van de HOV-as, waarbij de afwikkeling van de bussen nog meer in de knel komt. Dat betekent meer vertraging en een afbreukrisico voor het OV. Een 2e OV-corridor is noodzakelijk om het OV als aantrekkelijk alternatief te blijven positioneren voor de auto én is een voorwaarde om USP te laten functioneren als volwaardige regionale knoop in het 'wiel-met-spaken'.

Het versnellen zorgt ervoor dat reizigers die via USP reizen, sneller op hun bestemming komen en het OV snel en efficiënt functioneert. Voor de keuze van een route spelen dan ook twee aspecten een belangrijke rol: 'nabijheid' en 'snelheid'. Op USP kunnen beide assen verknoopt worden aan de west- (Botanische tuinen) en/of oostzijde (P+R). Een mogelijke routevariant hierbij is Leuvenlaan en Universiteitsweg.



Figuur 5-5: Huidige gecombineerde bus- en trambaan door USP

Het noordwesten van de provincie heeft een sterke relatie met het 'daily urban system' van Amsterdam. Deze concessie-overschrijdende corridor willen we versterken met een kwaliteitsverbetering op de verbinding **De Ronde Venen-Amsterdam Bijlmer**. De bestaande verbinding (Uithoorn)-Mijdrecht-Abcoude-Amsterdam Bijlmer wordt gestrekt via een nieuw tracé ter hoogte van Wilnis, waardoor een versnelling van deze lijnen mogelijk wordt. Daarbij sluiten wij aan bij de gemeentelijke visie op de doorontwikkeling van het OV. Voorwaarde voor de snellere route door Mijdrecht is de uitbreiding van het resterende OV-aanbod via de oude route en/of de uitbreiding van het bestaande flexvervoer naar het weekend zodat passende alternatieven blijven bestaan voor reizigers.

In het zuidoosten en oosten van de provincie Utrecht gaat het om de verbindingen **Wijk bij Duurstede-Bunnik-Utrecht Centraal en Veenendaal-Amersfoort**. De eerste verbinding is in 2020 opgewaarderd tot U-link en kent hoge frequenties. Deze verbinding past goed bij het beoogde concept U-liner. Reizigers reizen langere afstanden en de busverbinding voldoet aan de beoogde kwaliteitskenmerken (zie beschrijving in 4.2). De tweede verbinding verbindt de daily urban systems van Foodvalley en Amersfoort, en onderliggende gemeenten. De bestaande snelwegbus via de A12 en de N226 wordt stapsgewijs uitgebouwd. Het is mogelijk ook interessant om deze verbinding te verlengen naar Wageningen University & Research en daarmee ook tussen Veenendaal en Wageningen het OV te verbeteren en de universiteitscampus beter te ontsluiten. Dat willen wij nader bekijken in de uitwerking.

Het U-liner-netwerk wordt aangevuld met verschillende andere buslijnen die samen zorgen voor een dekkend netwerk met goede reismogelijkheden op de middellange afstand:

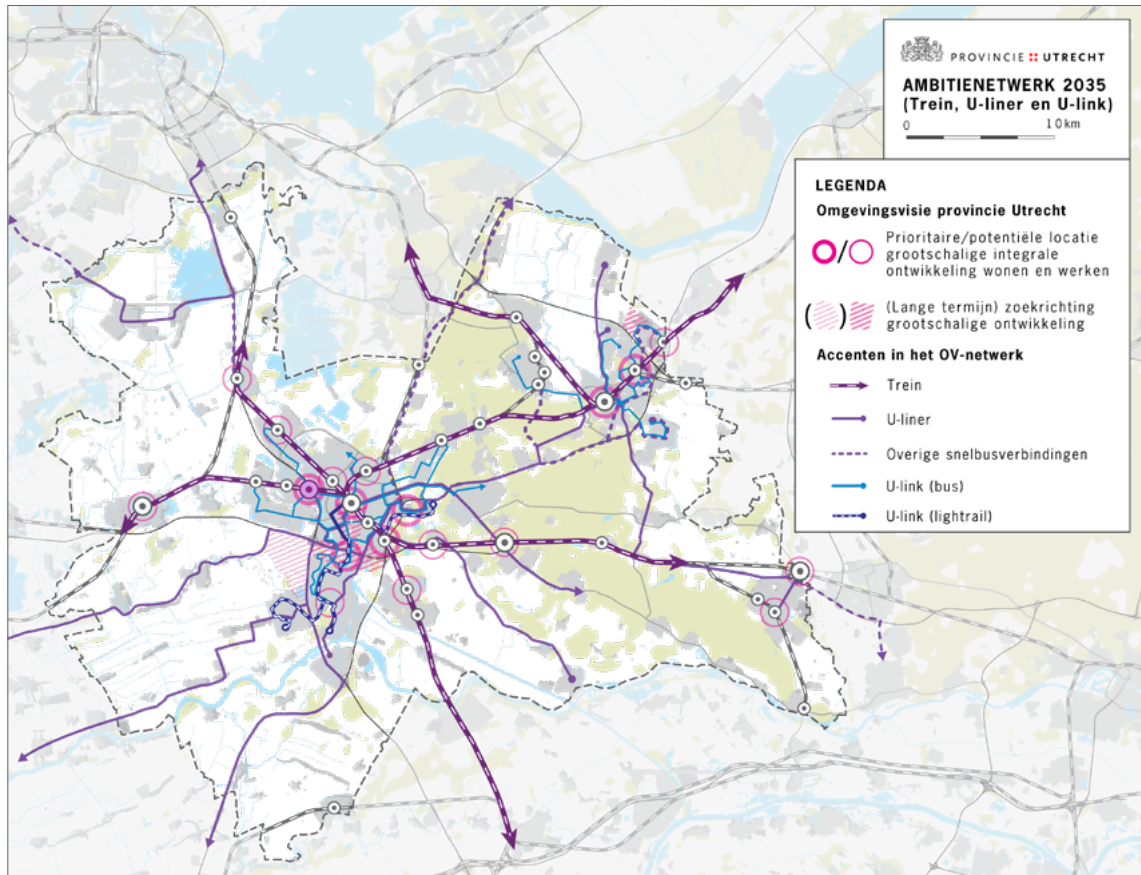
- In 2021 is als onderdeel van de concessie Noord-Holland 't Gooi & Vechtstreek gestart met een nieuwe spitsbuslijn: **Huizen-P+R A27 Noord-USP**. Deze buslijn bedient bestaande P+R-plaatsen in het Gooi (Eemnes & Blaricum). Ook zijn er kansen voor een nieuwe (tijdelijke) P+R Maartensdijk. Mogelijke verbeteringen op deze corridor hangen nauw samen met keuzes in het spoornetwerk, ontwikkeling van knooppunten, en uitwerking van de mobiliteitsaanpak voor de werkzaamheden aan de snelwegen in de provincie Utrecht. Ambitie is om hierin samen met de provincie Noord-Holland op te trekken.
- Vanuit de regio Amersfoort zijn er drie verbindingen naar USP die ook van groot belang blijven. Dit zijn de snelweg- busverbindingen tussen **Leusden, Soest en Amersfoort Vathorst**. Voor de laatste verbinding willen wij de mogelijkheden bekijken van een nieuwe route door Amersfoort Oost, waarbij ook werklocatie De Hoef en transformatielocatie Hoefkwartier bediend worden.
- De buslijn **Uithoorn-Mijdrecht-Breukelen** vormt de verbinding met Amstelveen, Amsterdam Bijlmer en Utrecht. Deze lijn gaat net als U-liner een snellere route rijden via een nieuw tracé ter hoogte van Wilnis.

UITBREIDING VAN U-LINK (TRAM EN BUS) IN REGIO U16 EN INTRODUCTIE VAN U-LINK IN REGIO AMERSFOORT

De afgelopen jaren is flink geïnvesteerd in de (HOV)-bus-infrastructuur, knooppunten en in het U-link-concept. U-link is een stedelijk BRT-netwerk op de korte tot middellange afstand rondom de twee belangrijkste samenhangende gebieden rondom gemeente Utrecht en Amersfoort. Het netwerk van U-link richt zich vooral op de twee hoofdknopen Utrecht Centraal en Amersfoort Centraal. In Utrecht willen wij het netwerk uitbreiden met nieuwe verbindingen. In Amersfoort introduceren we het als nieuw concept.



U-link in de provincie Utrecht



Figuur 5-6: Ambitiekartaat 2035 Trein, U-liner en U-link

U-link in de Regio U16

Lightrail vormt samen met U-link een samenhangend netwerk. Het huidige lightrailnetwerk verbindt Utrecht, Nieuwegein en IJsselstein. Afgelopen jaren is hier fors in geïnvesteerd. Zo rijden er langere trams en is een doorgaande verbinding ontstaan waarbij een deel van de trams vanuit USP gaat doorrijden naar Nieuwegein-Zuid of IJsselstein. Vanwege de groei van het aantal reizigers tussen Utrecht Centraal en USP is een uitbreiding van het aantal trams van 16x naar 20x per uur noodzakelijk. Dat vraagt om gerichte aanpassingen in de infrastructuur. Ook de uitbreiding naar de avonden en weekenden biedt meerwaarde voor reizigers en gaan wij verkennen en afwegen met voorstellen voor OV-verbeteringen elders.

Met het huidige U-link-netwerk en de tram is al een forse basis gelegd voor U-link. De oost-westlijn **U-link 28 Vleuten NS-De Meern-Leidsche Rijn Centrum-Utrecht Centrum-Utrecht Oost-P+R USP** vormt hierbij de zwaarste verbinding met meer dan 25.000 dagelijkse reizigers. Vrijwel alle U-link-lijnen bedienen Utrecht Centraal en Utrecht Centrum; behalve de directe verbinding **U-Link 34 Westraven naar Zeist-Amersfoort via USP en de Waterlinieweg**. Ook de belangrijkste en grootschalige P+R-knopen aan en bij de Ring Utrecht zijn op dit netwerk aangesloten. De lijnvoering door Utrecht Centraal en USP is grotendeels transversaal, wat wil zeggen dat veel OV-lijnen niet eindigen op Utrecht Centraal of USP, maar een doorgaande verbinding bieden. Dit bespaart (logistieke) ruimte op deze knooppunten, leidt tot een betere benutting van de capaciteiten en zorgt voor meer directe verbindingen voor reizigers binnen het stedelijke gebied.

Belangrijkste nieuwe toevoeging vormt een nieuwe noord-zuid U-Link verbinding **Overvecht Noord-Utrecht Centraal-Westraven**. Deze nieuwe lijn is een opwaardering van buslijn 3 naar Overvecht die wordt doorgetrokken naar Utrecht Zuidwest via de nieuwe busbaan Merwedekanaalzone en Europalaan-Zuid. Met deze nieuwe buslijn ontstaan er meer doorgaande verbindingen en meer vervoerscapaciteit op deze corridor, waardoor nieuwe en bestaande voorzieningen en woningen beter verbonden worden met elkaar en binnen het totale OV-netwerk.

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. Dit betreft buslijn 29 **De Meern-Papendorp-Station Vaartsche Rijn-Galgenwaard-Rijnsweerd-USP met verlenging naar Bilthoven NS** en buslijn 48 **Houten-Nieuwegein Stadscentrum-Papendorp-Leidsche Rijn Centrum-Maarssen NS**. 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.

U-link in de Regio Amersfoort

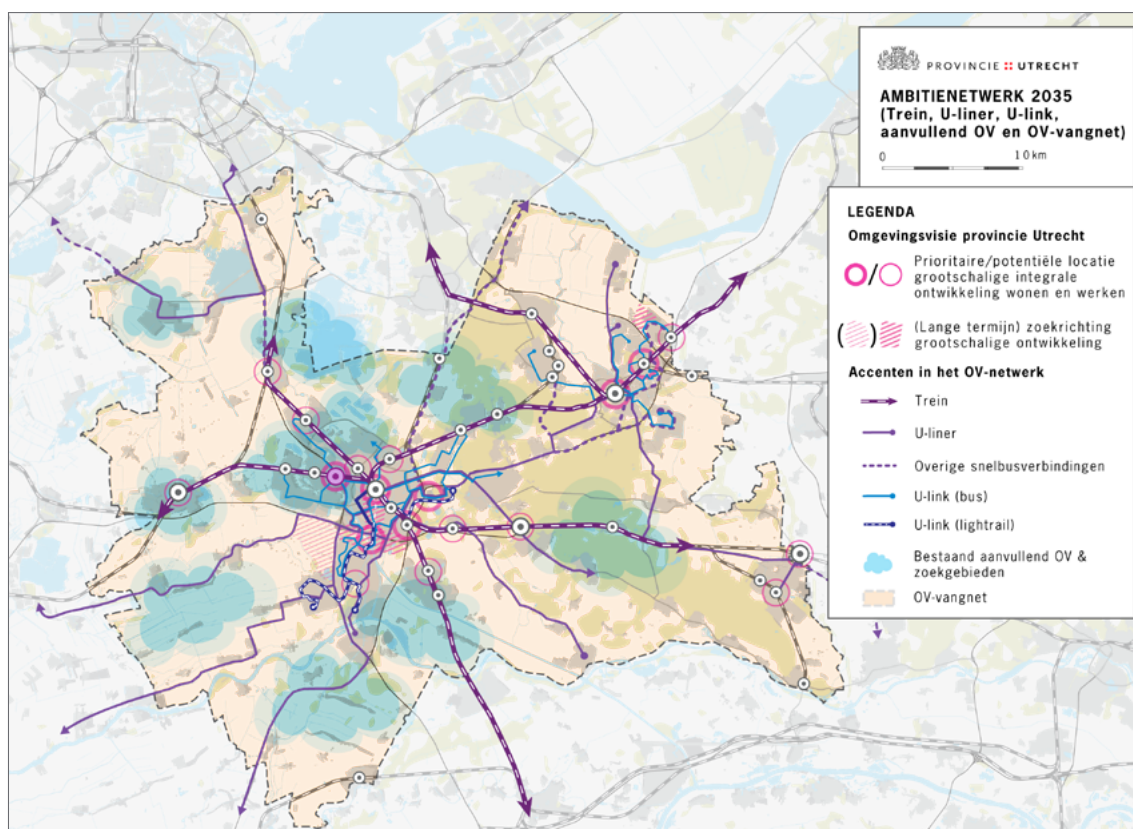
Rond Amersfoort zijn er drie kansrijke busverbindingen die we willen opwaarderen naar U-link. Door directere verbindingen te maken tussen plaatsen als **Soest en Leusden (lijnen 17 en 70)** via het Amersfoortse stadscentrum en het station wordt het mogelijk op een hoge frequentie te rijden en meer directe verbindingen te bieden. Binnen Amersfoort zijn twee trajecten voor een meer hoogwaardige stadsdienst met U-link. Tussen **Amersfoort Centraal en Kattenbroek** is het mogelijk om het aanbod te versimpelen tot een frequente buslijn met een goede overstap op U-liners naar USP op knooppunt Amersfoort Centraal. Ook tussen **Amersfoort Centraal, Nieuwland en Vathorst** is het mogelijk lijnen 5 en 7 te bundelen of een van de lijnen uit te breiden waardoor een sterke hoogfrequente verbinding ontstaat die zorgt voor snelle verbindingen met het stadscentrum en het station en ook de verstedelijkingslocatie in Vathorst-Noord ontsluit. Voor deze verbindingen is het van belang om in te zetten op verbeteren van de doorstroming waarmee stiptheid en betrouwbaarheid toenemen.

U-BUS: KOESTEREN FIJNMAZIG NETWERK IN DE PROVINCIE

De huidige buslijnen die geen onderdeel gaan uitmaken van het toekomstige U-liner- of U-linklijnen, blijven in principe als U-Bus bestaan. Hierdoor daalt het aantal U-Buslijnen wel in de komende periode. Zij bedienen grote delen van de provincie Utrecht op een fijnmazige manier, waardoor in de wijken of dorpen de OV-bediening dicht bij de voordeur of bestemmingslocatie in stand blijft. U-Bus rijdt daarbij niet parallel aan U-liner/U-link, maar vormt een aanvulling hierop door ook andere bestemmingen en verbindingen te bedienen. Dit zijn niet de hoofdstromen zoals bij U-liner, U-link en sprinters, waardoor U-Bus ook in lagere frequenties rijdt. Tenzij er sprake is van forse reistijdverliezen, is investeren in doorstromingsmaatregelen op deze lijnen dan ook minder rendabel. De verwachting is ook dat snelheidsverhoging voor U-Bus met de komst van meer 30 km/u-gebied ook moeilijk verenigbaar is. Het gebruik van U-Bus zal voor de meeste lijnen gelijk zijn ten opzichte van de huidige situatie of licht toenemen: vooral door investeringen in het OV-netwerk elders en hiervan -overstappende reizigers - profiteren. Het investeren in goede overstapvoorzieningen en knooppunten loont daarom wel. Voor een aantal gebieden, zal het wel moeilijk worden om U-Bus te blijven aanbieden: de norm van zes of meer reizigers wordt hier niet gehaald. Indien er geen potentie is voor structurele groei (b.v. door extra woningbouw) of anderszins een hoger gebruik mag worden verwacht, is inzet van U-Bus maatschappelijk niet de beste oplossing voor een vervoerkundig vraagstuk. Dit is uitgewerkt in de zoekgebieden voor aanvullend vervoer.



MEER EN BETER AANVULLEND OV



Figuur 5-7: Ambitiekaart 2035 Trein, U-liner, U-link, aanvullend OV en OV-vangnet

Zoekgebieden voor verbetering aanvullend OV

Op verschillende plaatsen in de provincie komt het aantal reizigers per rit onder de signaalwaarde van 6. Het gaat hier om landelijke en stedelijke gebieden waar wij willen onderzoeken of we, binnen de beschikbare OV-middelen in het gebied of met geringe budgetuitbreiding, het OV voor onze inwoners aantrekkelijker kunnen organiseren met aanvullend OV. Daarbij kijken wij naar nieuwe innovatieve oplossingen, maar ook naar bestaande oplossingen zoals de buurtbus en flexvervoer.

De volgende gebieden zijn op dit moment in beeld als mogelijke zoekgebieden:

- in het westen en in het noorden van onze provincie zijn veel lintdorpen met smalle wegen en scherpe bochten: het zijn wegen waar reguliere bussen vaak niet kunnen komen. Klein materieel past daar beter in het straatbeeld. De lintbebouwing zorgt er ook voor dat de vervoersvraag erg beperkt is. Aanvullende OV-oplossingen kunnen hier een rol spelen in het ontsluiten van de kleine kernen. Kernen waar we liever niet met grote bussen rijden zijn onder meer Cabauw, Polsbroek, Polsbroekerdam, Benschop, Hekendorp, Papekop, Zegveld, Baambrugge, Loenersloot, Westbroek en Tienhoven. Uitbreiden van het flexstelsel van Woerden naar Zegveld is een mogelijke oplossingsrichting;
- op de Utrechtse Heuvelrug is sprake van een lage bewoningsdichtheid met veel kernen en verschillende recreatieve bestemmingen. Deze combinatie maakt het interessant om de mogelijkheden voor aanvullend OV te verkennen. Dit dient ter aanvulling op de U-liners en de treinverbinding in het gebied. Onderzocht moet worden welke oplossing het best past voor de ontsluiting van Austerlitz, Rijsenburg en Maarsbergen.
- het openbaar vervoer van Lage Vuursche en Hollandsche Rading is sterk gericht op recreatieve bestemmingen. Het gaat nu om buslijnen met een lage frequentie en beperkte bedieningstijden. Mogelijk kan een oplossing gecombineerd worden met de ontsluiting van Bilthoven-Noord en medisch bedrijventerrein Berg en Bosch als onderdeel van de corridor USP - Bilthoven-Noord;

- grotere steden hebben doorgaans een goede OV-bereikbaarheid met een fijnmazig netwerk. Maar ook in de stad Utrecht komt het voor dat het fijnmazige OV-aanbod niet aansluit bij de behoefte van de reiziger. Op verschillende plaatsen zijn optimalisaties in het OV-aanbod gewenst waarbij aanvullend OV een rol kan spelen. Zo is het gebruik van lijnen rondom Vleuten relatief laag vergeleken met andere delen van de stad. Daarnaast vraagt het bedrijventerrein Lage Weide om meer maatwerk tijdens de daluren of reguliere werktijden. Aanvullend OV (buurtbus of flexvervoer) is op deze locaties mogelijk een interessante optie.

Vangnet in de hele provincie als basis voor iedereen

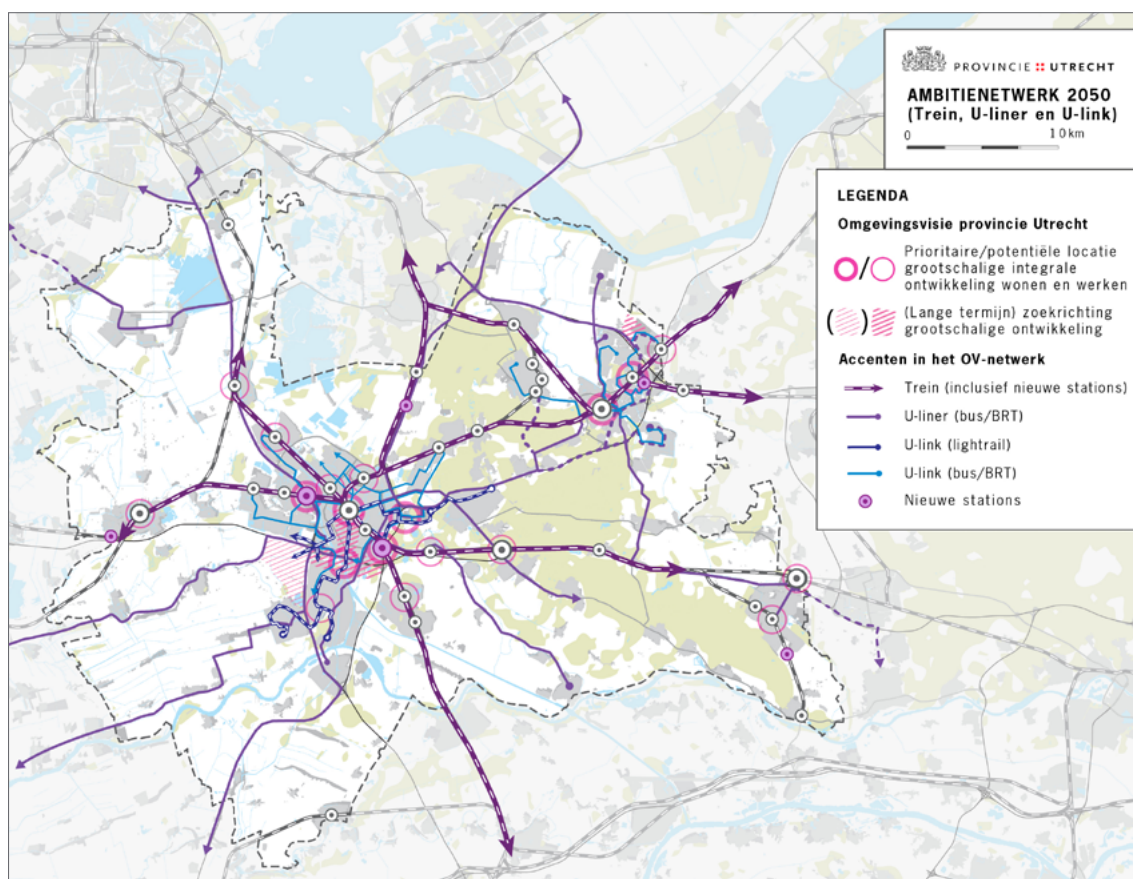
Ook in de toekomst blijft er voor alle inwoners een vorm van aanvullend openbaar vervoer beschikbaar om ook te kunnen reizen als er geen regulier openbaar vervoer wordt aangeboden (landelijke gebieden, late avonduren). De provincie blijft ook na overdracht van het opdrachtgeverschap van het Regiotaxi-vervoer aan de gemeenten bijdragen aan de OV-vangnetfunctie van Regiotaxi. Daar waar mogelijk wordt gekeken naar mogelijkheden om de Regiotaxi en aanvullend OV te integreren.

5.2 UITBREIDEN (2035-2050)

Met het benutten van het netwerk tot 2035 leggen wij de basis voor toekomstige uitbreidingen. Op het gebied van trein, lightrail en bus is het mogelijk om omvangrijke maatregelen voor te bereiden. Daarmee is het mogelijk om het spoor verder als ruggengraat van het OV-netwerk te positioneren. In deze periode willen wij met U-liner en U-link vervolgstappen zetten met bijpassende eigen infrastructuur. Nieuwe lightrail-projecten komen ook in beeld om een bijdrage te leveren aan de ambities voor mobiliteitstransitie en gezond stedelijk leven. Het totaalpakket aan maatregelen zorgt voor een OV-schaalsprong op provinciale schaal (tabel 5-2 en figuur 5-8). Het gaat hier nadrukkelijk om een doorkijk die wij samen met partners verder willen uitwerken in de komende periode.

	REGIO U16	REGIO AMERSFOORT	REGIO FOODVALLEY
Sterk treinproduct als ruggengraat – meer sprinters én IC-knopen	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Meer sprinters richting Woerden, Breukelen, Houten, Hilversum-Gooi-Almere, Amersfoort en Driebergen. ✓ Nieuwe sprinterstations Maartensdijk en Woerden Molenvliet ✓ Opwaarderen sprinter- station Leidsche Rijn en Lunetten-Koningsweg naar IC-knoop 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Meer sprinters richting Barneveld, Nijkerk, Harderwijk, Utrecht en Hilversum/Amsterdam ✓ Nieuw sprinterstation Amersfoort De Hoef 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Meer sprinters richting Utrecht en via Valleilijn naar Amersfoort ✓ Nieuw sprinterstation Veenendaal-Zuid
Hoofdverbindingen: U-liner op de middellange afstand en U-link in hoogstedelijk gebied	<ul style="list-style-type: none"> ✓ U-liner en U-link infrastructuur en knooppunten verbeteren, waaronder volledige realisatie Waterlinielijn. ✓ Nieuwe lightrailverbindingen: (metrotram) Nieuwegein-Utrecht Centraal-Zeist en Papendorplijn incl. mogelijke doortrekking naar Rijnenburg (indien woningbouwontwikkeling) ✓ U-liner Leidsche Rijn – Amstelveen 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ U-liner en U-link infrastructuur en knooppunten verbeteren ✓ Nieuwe U-liner verbinding Amersfoort-Hilversum ✓ Doorgroei snelwegbuslijn naar U-liner verbinding USP-Eemnes-Almere 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ U-liner infrastructuur en knooppunten verbeteren

Tabel 5-2: overzicht maatregelen 2035-2050



Figuur 5-8: Ambitiekaart 2050 Trein, U-liner en U-link

MEER SPRINTERS PROVINCIEBREED EN NIEUWE IC-KNOPEN

In het toekomstige OV-netwerk blijven de knooppunten Utrecht Centraal en Amersfoort Centraal de IC-hoofdknoppen in de provincie Utrecht met een (inter)nationaal profiel. Voor het sprinternetwerk zetten wij ons in voor een verdere ontwikkeling tot het dragende regionale OV-systeem in de provincie. Daarnaast is een kwaliteitsslag nodig om de gewenste verstedelijking en knooppuntontwikkeling langs deze corridors mogelijk te maken en een vervolg te geven aan het afgeronde programma Randstadspoor. We zetten in op het doorontwikkelen van het sprinterproduct naar een passend -S-bahn-achtig- vervoerssysteem binnen het daily urban system van regio U16, regio Amersfoort en regio Foodvalley. Stapsgewijs willen wij samen met de spoorpartners toewerken naar een frequentie van 6 tot 8x per uur op de belangrijkste sprinter corridors. Onze prioriteiten daarbij zijn:

1. (Den Haag)-Woerden-Utrecht Centraal-Houten Castellum (-Tiel/Den Bosch);
2. (Amsterdam)-Breukelen-Utrecht Centraal-Driebergen Zeist (-Veenendaal-Rhenen / evt. Ede-Wageningen);
3. Utrecht Centraal-Amersfoort-Nijkerk (-Harderwijk);
4. Amersfoort Centraal-Barneveld (-Ede Wageningen);
5. Amsterdam Centraal-Hilversum-Amersfoort Centraal;
6. Utrecht-Hilversum-Almere.

OP WEG NAAR RANDSTADSPOOR 2.0: S-BAHN IN UTRECHT?

Afgelopen jaren is in de regio Utrecht geïnvesteerd in het spoor binnen het project Randstadspoor. Op diverse locaties zijn nieuwe sprinterstations, spoorverdubbelingen en keerspoeren gerealiseerd. Randstadspoor is vergelijkbaar met de voorstadtreinen in Duitsland (S-Bahn) en Parijs (RER). Deze systemen rijden in hoge frequentie (6x of hoger) met metro-achtig materieel waarmee veel mensen kunnen reizen. Ook in de MRDH en Amsterdam wordt verder invulling gegeven aan hoogfrequente verbindingen via het spoor met onder andere 'Metropolitaan OV' en de 'Airport Sprinter'.

De onderzoeken naar Randstadspoor voorspelden al een grote reizigersgroei door nieuwe stations en een hogere Bedieningsfrequentie. Dit is ook bewezen in de praktijk: de sprintersstations in de regio Utrecht kenden de afgelopen jaren de grootste groei van Nederland. Nu ook rond de stations, de OV-knooppunten, stedelijke verdichting plaatsvindt wordt het ook mogelijk om Randstadspoor verder te gaan ontwikkelen en hoogfrequenter het spoor te gebruiken. Integratie met de hoogfrequentie U-link en U-liners kan hierdoor plaatsvinden. Door de hogere spoorfrequenties 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. Deze treinen zijn zichtbaar onderdeel van het OV-aanbod in de provincie. En door het voorkomen van een dubbel opstaptarief wordt het reizen met bus, tram en trein nog aantrekkelijker.



Station Amersfoort Vathorst op de corridor Utrecht-Amersfoort-Nijkerk

Als onderdeel van deze verbeterslag willen wij de haalbaarheid van de volgende nieuwe sprinterstations verkennen:

- Amersfoort De Hoef;
- Maartensdijk (in samenhang met een P+R-knoop A27 en station Hollandse Rading bezien);
- Veenendaal-Zuid;
- Woerden Molenvliet (in samenhang met een P+R-knoop A12, mede afhankelijk de toekomstige P+R-functie in Woerden in relatie tot de gebiedsontwikkeling rondom station Woerden).

Deze stations zijn in het verleden onderzocht op inpasbaarheid, maar hebben veelal een nadelige business case voor het spoorvervoer. Daarom zijn ze alleen haalbaar in combinatie met ruimtelijke ontwikkeling, een knooppuntfunctie en/of in combinatie met forse P+R om voldoende OV-reizigers aan te trekken. De mogelijkheden hiervoor willen wij graag onderzoeken.

Voor de bestaande directe verbinding Utrecht Centraal-Soest-Baarn zal gezien de prestaties van de lijn een afweging gemaakt moeten worden. Kunnen we deze directe verbinding handhaven op het spoor in relatie tot

het toenemende aantal reizigers tussen knooppunt Utrecht Centraal en Amersfoort Centraal? Het inkorten van de Soesterlijn tot de verbinding Baarn-Soest-Den Dolder kan een oplossing zijn voor de capaciteitsproblemen tussen Utrecht en Amersfoort, die zich vooral voordoen tussen Utrecht Centraal-Utrecht Overvecht. Het verdient aanbeveling een studie uit te voeren naar het toekomstperspectief van de Soesterlijn, waarbij ook kansrijke eindpunten en verknopingsmogelijkheden in beeld gebracht worden.

Door de groei in het verstedelijkte gebied in de regio U16 is er in toenemende mate behoefte aan een betere aansluiting van dit gebied op het landelijke IC-netwerk, ook om de druk op het verder groeiende knooppunt Utrecht Centraal te verminderen en zo (nieuwe) OV-locaties naar een hoger bereikbaarheidsprofiel te tillen voor verdere verstedelijking. Onze inzet is dan ook om na 2035 meerdere sprinterstations door te ontwikkelen tot IC-knoop. Daarbij kiezen we voor een dubbelstation Lunetten-Koningsweg (corridors Regio Amsterdam-Eindhoven en Arnhem) én Leidsche Rijn Centrum (IC-verbindingen naar Den Haag en Rotterdam). Deze versterkte knooppunten zullen niet door alle IC-diensten worden aangedaan, een deel van de IC-diensten rijdt als doorgaande, snelle verbinding deze stations voorbij. Zo blijft ook voor het doorgaande reizigersvervoer naar andere landsdelen en voor reizigers naar de hoofdknoop Utrecht Centraal de reistijd concurrerend met die van de auto. Het heeft de voorkeur om op deze IC-knopen zoveel mogelijk lokaal en regionaal openbaar vervoer te verknopen en ruim voldoende ketenvoorzieningen aan te bieden. De uitwerking van beide knooppunten en eventuele onderlinge afweging maken wij in de lopende MIRT-verkenning 'OV & Wonen in de regio Utrecht'.

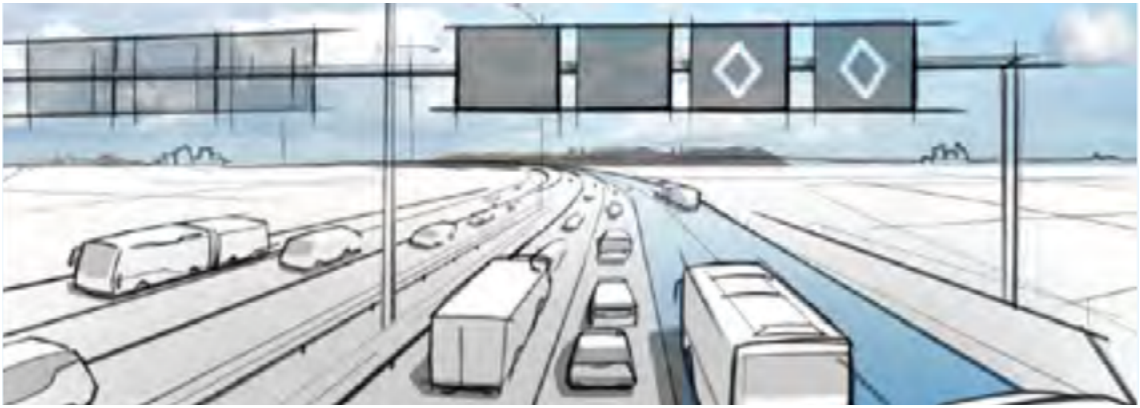
NIEUWE IC-KNOPEN DRAGEN BIJ AAN GOEDE BEREIKBAARHEID, UTRECHT CENTRAAL BLIJFT DE BELANGRIJKSTE HOOFDKNOOP

De nieuwe IC-knopen dragen bij aan de bereikbaarheid van de stedelijke regio Utrecht. Door in verschillende windrichtingen enkele IC-knopen toe te voegen, krijgen reizigers sneller toegang tot het landelijke netwerk. De potentie van deze knopen zijn onderzocht in TBOV Midden Nederland (2019). Deze studie concludeerde dat het mogelijk is om de groei op knooppunt Utrecht Centraal vrijwel te stabiliseren door een deel van de lange-afstandreizigers niet via Utrecht Centraal te laten reizen. Lunetten-Koningsweg kwam als nieuw IC-station naar voren als een knooppunt met de meeste potentie. Daar moet dan wel een aantal voorwaarden voor worden ingevuld, zoals een snelle verbinding en uitgebreid IC-aanbod.

De potentie van nieuwe IC-stations hangt - naast de gebiedsontwikkeling - sterk samen met de reisrichting en of alle IC-treinen ook halteren of dat een deel doorrijdt. Voor reizigers van Nieuwegein naar Amsterdam, Den Haag of Rotterdam v.v. biedt een reis via Lunetten-Koningsweg geen verbetering van reistijd. Voor reizigers van/naar oost – en zuidoost Nederland wel. Elk IC-knooppunt heeft zo zijn eigen rol in het netwerk. Voor veel reizigers blijft knooppunt Utrecht Centraal dan ook een belangrijke hoofdknoop in het OV-netwerk. Ook blijft Utrecht Centraal een heel belangrijke (cultureel-economische) bestemmingslocatie met de binnenstad en Jaarbeurs in de directe omgeving. En wordt versterkt door verdere gebiedsontwikkeling in de nabijheid (Beurskwartier/Merwedekanaalzone). Daarom is het van groot belang om, naast nieuwe IC-knopen, de kwaliteiten van het (inter)nationale knooppunt Utrecht Centraal te benutten en zo de gewenste mobiliteits transitie naar duurzame mobiliteit verder vorm te geven.

INTERSTEDELIJK BRT-NETWERK U-LINER VERSTERKEN EN TOEKOMSTIGE UITBREIDINGEN

Een belangrijk onderdeel van deze schaa sprong is de verdere provinciebrede doorontwikkeling van U-Liners. Deze doorontwikkeling betreft het upgraden van U-liner als BRT met fysieke ingrepen in de infrastructuur. Belangrijke maatregel hierbij is de aanleg van nieuwe P+R-locaties ('Regionale Poorten') om de overstap van auto naar OV te versterken. Afhankelijk van de ontwikkeling van drukte op het hoofdwegennet zetten wij ons in voor een goede afwikkeling van het OV. Dat vraagt rondom knelpunten mogelijk om slimme infrastructurele maatregelen zodat we reizigers een betrouwbare en korte reistijden kunnen bieden.



BRT op rijkswegen (Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV, lenW 2021)

Het U-liner-netwerk wordt in de periode 2025-2035 stapsgewijs opgebouwd met frequentieverhoging en gerichte doorstromingsmaatregelen. Voor de periode na 2035 willen wij verschillende uitbreidingen met nieuwe OV-infrastructuur gaan verkennen. Het gaat hierbij om één extra corridor in de regio Amersfoort en twee corridors in de regio U16.

1. **Amersfoort Schothorst-Hilversum.** Het gaat hier om een nieuwe verbinding tussen Amersfoort Schothorst en Hilversum, met aansluitingen op het HOV-netwerk in het Gooi/Almere.
2. **Leidsche Rijn Centrum via Lage Weide-Breukelen-Amstelveen-Schiphol-Noord.** Naast de beoogde U-liner (Uithoorn-)Mijdrecht-Bijlmer NS verkennen wij in Utrecht West een nieuwe verbinding als aanvulling op het spoornetwerk. Station Breukelen wordt hierin als regioknoop verder versterkt.
3. **Almere/Huizen-P+R A27 Noord-USP.** De bestaande spitslijn is in de periode tot 2035 verder uitgebouwd en kan - met bijbehorende eigen infrastructurele voorzieningen een grotere rol in het OV-netwerk vervullen en uitgebreid worden naar Almere via de A27.

Voor de drie te verkennen verbindingen geldt dat er overlap is met spoornetwerk en samenhang met de ontwikkeling van P+R-knopen. Bij deze uitbreidingen moet een afweging gemaakt worden in een integrale corridorbenadering over het uitbreiden van de treindienstregeling en uitbreidingen van deze (deels) parallelle busverbinding.

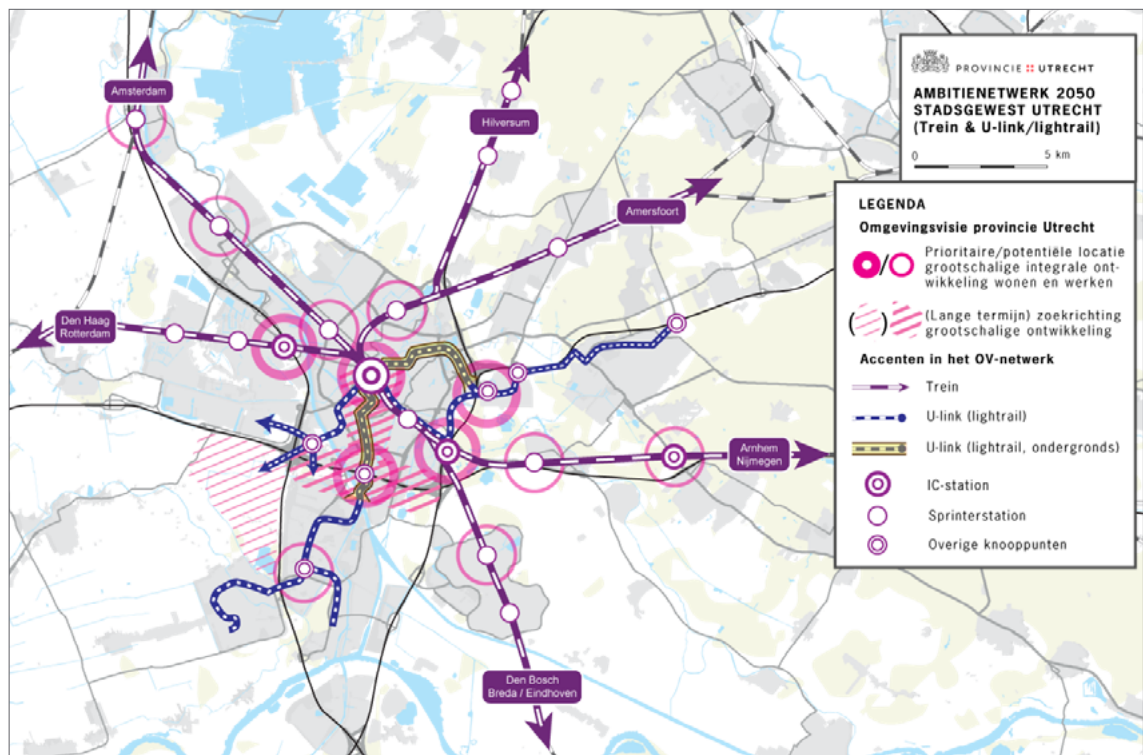
MEER LIGHTRAIL IN HET STADSGEWEST UTRECHT

De verregaande verstedelijking leidt tot capaciteits- en kwalitatieve knelpunten op het OV-netwerk. Dit speelt zich af in het stadsgewest Utrecht binnen de regio U16. In dit gebied komen veel lokale en regionale vervoerstromen samen. De toekomstige knelpunten doen zich voor op de verbindingen van/naar knooppunt Utrecht Centraal. Een schaa sprong is noodzakelijk op deze 'spaa k'-verbindingen, ondanks de gelijktijdige inzet op nevenknooppunten buiten Utrecht Centraal en het bieden van verbeterde OV-verbindingen buitenom via het OV-'wiel' (hierna: OV-ring). De keuze voor deze combinatie is noodzakelijk omdat de groeiopgave binnen de OV-ring, in samenhang met het (meegroe iende) Utrecht Centrum als nationaal en regionaal knooppunt in de regio, te groot is. Daarbij is ook binnen de OV-ring een forse inzet nodig om mobiliteitstransitie naar duurzame mobiliteitsoplossingen te organiseren, met fiets, voetganger en OV als hoofdbestanddelen. Dit is een ingewikkelde puzzel. Het benodigde ruimtebeslag voor onder andere fietsers en voetgangers in het centrum (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. Daarbij denken wij aan **één sterke centrale OV-corridor via Utrecht Centrum, waarbij een ondergrondse (oost-)spaa k via de binnenstadsas naar de oostzijde van Utrecht loopt en de (zuid-)spaa k via Beurskwartier/Merwede kanaalzone de A12-zone naar Nieuwegein City loopt en verder naar IJsselstein/Nieuwegein-Zuid.** Alhoewel een gefaseerde ontwikkeling van deze metrotram waarschijnlijk is vanuit bouwfasering en de omvang van de investeringen, biedt een transversale – doorgekoppelde – exploitatie de grootste voordelen voor reizigers qua rechtstreekse reizen. Deze ambitie kent de volgende deeltrajecten die in de tijd zijn uitgezet:

GROEI IN STADSGEWEST UTRECHT VRAAGT OM MOBILITEITSKEUZES

In de studie 'Samen OV versnellen in Utrecht' (2021) is onderzocht op welke wijze het OV georganiseerd kan worden om invulling te geven aan de verstedelijkingsopgave en groei. Een belangrijk deel van deze verstedelijkingsopgave speelt zich af in het zuidwesten van Utrecht, met forse inbreidingslocaties in Utrecht en Nieuwegein. In dit gebied neemt het aantal reizigers op verbindingen naar knooppunt Utrecht Centraal toe van 50.000 reizigers (2020) naar maximaal 90.000 (2040). De groei hangt sterk samen met verstedelijkingskeuzes, gedragsmaatregelen en de kwaliteit en keuzes in het OV-netwerk.

Het organiseren van deze groei is belangrijk voor de realisatie van gezonde verstedelijking (met lage parkeernormen en goede leefbaarheid) en de beoogde mobiliteitstransitie met meer aandacht voor lopen, fiets en OV. Zonder omvangrijke verandering in het OV-systeem loopt het gehele mobiliteitssysteem vast op maaiveld (conflicten tram, bus, fiets en voetganger) en is het niet mogelijk om de gewenste mobiliteits-transitie te verwezenlijken.



Figuur 5-9: Ambitiekaart 2050 - Meer ligtrail in het stadsgewest Utrecht

1. Merwedelijn en Papendorplijn (±2035)

De Merwedelijn zorgt voor snel en frequent OV voor Nieuwegein en versterkt de OV-bereikbaarheid van de verstedelijkingslocaties A12-zone en de Merwedekanaalzone. Het gaat om een ondergronds tracé tussen Westraven en Utrecht Centraal in combinatie met versnellingsmaatregelen binnen Nieuwegein. De ambitie is om via deze maatregelen de reistijd tussen stadscentrum Nieuwegein en Utrecht Centraal terug te brengen van 23 minuten naar 15 minuten en voldoende capaciteit te bieden voor gewenste verstedelijking. Uit eerste verkenningen blijkt dat het aantal dagelijkse reizigers op een dergelijke verbinding met 50.000 reizigers vergelijkbaar is met bijvoorbeeld Randstadrail in Den Haag Centrum. Belangrijke voorwaarde voor succes is een nieuwe verknoping op Utrecht Centraal met korte overstaptijden en korte loopafstanden naar directe omgeving, zoals de Utrechtse binnenstad. Ervaringscijfers van de huidige tramlijn onderstrepen het belang hiervan: de oorspronkelijke halte aan de centrumzijde kende 10.000 reizigers meer per etmaal dan de tijdelijke eindhalte aan de westzijde. Voor de realisatie van deze ondergrondse ligtrailambitie zijn een

stevige ontwikkeling in de A12-zone en ondersteunende mobiliteitsmaatregelen belangrijke randvoorwaarden. Naast het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone-noord als autoluwe nieuwbouwlocaties, is verdere verdichting nabij de Europalaan-Zuid, Westraven (inclusief P+R-hub) en in Nieuwegein nodig om voldoende draagvlak (reizigers) te genereren voor deze zware OV-investering. Andersom bieden deze investeringen in de OV-infrastructuur ook juist extra kansen voor gezonde verstedelijking met een autoluwe inrichting en minder ruimtebeslag voor parkeren en ketenmobiliteit (hubs). Om dit tot een succes maken, vraagt om nauwe samenwerking en afspraken tussen verschillende overheids- en marktpartijen vanuit eigen rollen en verantwoordelijkheden.

Een snellere route vanuit Nieuwegein en IJsselstein naar Utrecht Centraal heeft gevolgen voor de bestaande tramlijn via Kanaleneiland. Deze tramlijn verliest zijn doorgaande functie omdat reizigers tussen Nieuwegein en Utrecht Centrum via de nieuwe, directe verbinding door de Merwedekanaalzone gaan rijden. Een keuze voor de Merwedelijn is daarmee dan ook onlosmakelijk verbonden met een keuze over toekomst van de huidige tramlijn. Met de komst van de metrotram wordt de bestaande tramlijn vanaf Kanaleneiland 'afgebogen' naar Papendorp. De potentie hiervan ligt rond de 10.000 reizigers en aanvullende maatregelen zijn een belangrijke voorwaarde om deze samenhangende ambitie te realiseren. Zoekrichtingen hierbij zijn verdere intensivering van Papendorp, het verlengen naar Galecopperzoom (A12-zone) of Leidsche Rijn, en ontsluiting van Rijnenburg op langere termijn. Deze lijn blijft gekoppeld via Utrecht Centraal aan tramlijn 22.

2. Binnenstad (2035-2045)

De OV-verbindingen door de binnenstad zijn de drukste in Utrecht. In de binnenstad komen veel functies en belangen samen in een beperkte ruimte. Door de groei van stad en regio wordt de druk op de ruimte alleen maar groter. In totaal gaat het om 40.000 OV-reizigers per etmaal. Circa 2/3e van deze reizigers op de binnenstadsas wonen, werken, winkelen of recreëren in de binnenstad of directe omgeving. De overige zijn doorgaande reizigers waarvan herkomst en bestemming buiten de binnenstad liggen. De kwaliteit van de verbindingen is nu goed door de kortere reistijden naar omliggende wijken en kernen in de regio. Om de ruimtelijke kwaliteit te verhogen (leefbaarheid, groen en verblijfkwaliteit) en tegelijkertijd goed OV te behouden, zetten wij in op het doortrekken van de ondergrondse Merwedelijn naar USP. Deze metrotram speelt een belangrijke rol in de verstedelijkingsopgave voor Rijsweerd (Noord), inclusief de bediening van de nieuwe P+R aan de A28/A27. Voor deze verbinding komt een potentie naar voren van rond de 50.000 reizigers, vergelijkbaar als op het traject Merwedelijn.

Met de komst van de metrotram wordt de druk op tramlijn 22 verminderd. De tramlijn tussen Utrecht Centraal en USP krijgt een nieuwe halte bij het nieuwe IC-knooppunt Lunetten-Koningsweg. Dat betekent dat reizigers vanuit oost- en zuidoost-Nederland naar USP voortaan kunnen overstappen op de tram op dit nieuwe knooppunt. Tramlijn 22 speelt ook een rol in de verstedelijkingsopgave in Utrecht Oost (USP/ Maarschalkerwaard).

3. Zeist-Noord (2035-2045)

Een metrotram door de binnenstad van Utrecht vormt de basis voor een mogelijke doortrekking als lightrail richting Zeist-Noord. Hierbij krijgen reizigers vanuit Zeist een verbinding naar, zowel knooppunt Utrecht Centraal als de Utrechtse binnenstad. Met deze doortrekking wordt een regionaal lightrailsysteem gerealiseerd dat nauw aansluit bij de 'daily urban system' van Utrecht en omgeving en blijven directe reisrelaties zoveel mogelijk behouden. De potentie van een lightrailverbinding naar Zeist-Noord is becijferd op 12.000 tot 18.000 reizigers. Dit vraagt om een nieuw tracé langs de A28 en een goede inpassing in Zeist-Noord met aansluiting op een Regionale Poort-ontwikkeling aan de A28 (Hub). Ook binnen USP is mogelijk een tramtracé nodig met aandacht voor de balans tussen nabijheid (bestemmingsreizigers in het gebied) en snelheid (doorgaande reizigers).



OV in de binnenstad

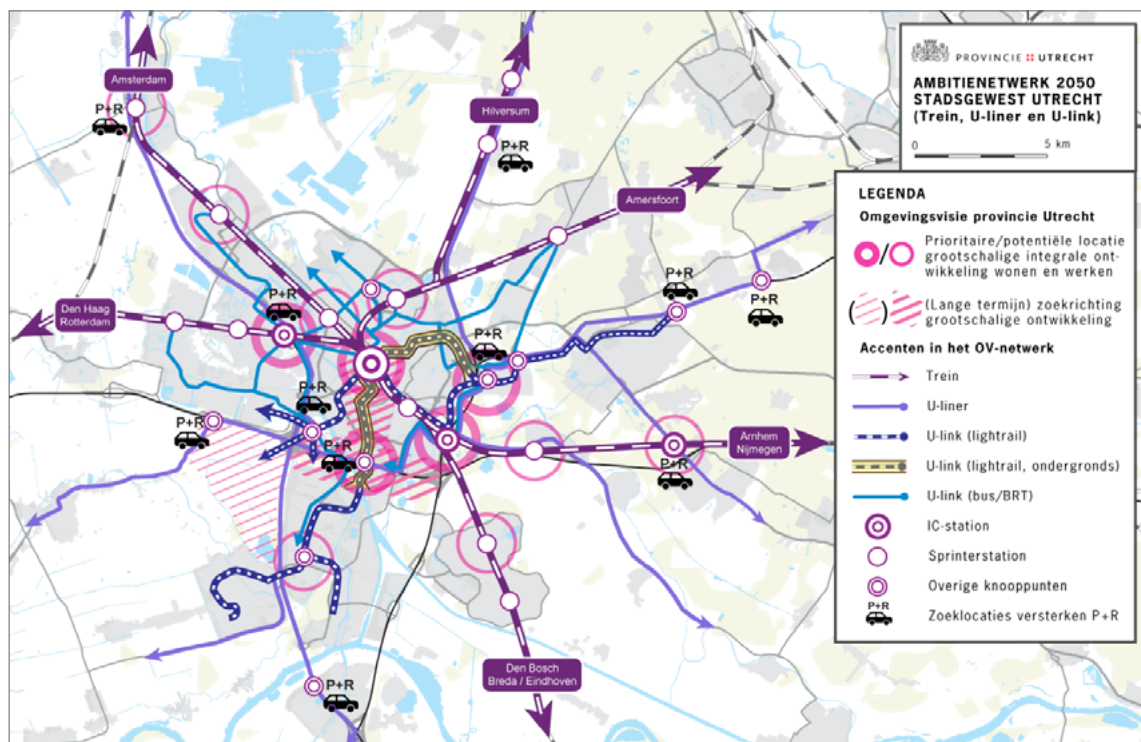
Nieuwe structuur van het provinciale busnetwerk

Realisatie van een nieuwe, sterke lightrailverbinding en het daardoor onvermijdelijke aanpassen van de HOV-busbanen op deze (deel)trajecten voor andere functies (zoals voetgangers of groenvoorzieningen) heeft ingrijpende consequenties voor de busverbindingen (inclusief U-link en U-liner). Doel van de OV-schaalsprong is om op maaiveld meer ruimte te geven aan andere functies en zo ook een bijdrage te leveren aan gezonde verstedelijking. Dit betekent dat het op deze druk gebruikte en essentiële spaakverbindingen naar knooppunt Utrecht Centraal niet – of beperkt – mogelijk is busverkeer te faciliteren. Dit geldt in ieder geval voor de binnenstadsas aan de oostzijde en voor de busroute Europalaan-Westraven. Daarnaast geldt dat bij een noodzakelijke ingreep van deze omvang, met nieuwe reismogelijkheden, overbodige paralleliteit tussen bus en lightrail moet worden vermeden. Dit vraagt om aanvullende keuzes in het netwerk. Dat betekent dat er minder busverbindingen vanuit de omliggende kernen/corridors en (regionale) P+R-knooppunten gefaciliteerd kunnen worden naar knooppunt Utrecht Centraal, en gekozen moet worden voor het principe ‘aantakken’ boven ‘doorrijden’. Dit heeft consequenties voor reizigers naar Utrecht Centrum als bestemmingslocatie of als OV-overstapknop. Op of nabij de randen van het kerntraject, Westraven en Biltstraat-Oorsprongpark, zullen hoogwaardige overstapknopunten moeten worden gerealiseerd, waarop parallelle buslijnen kunnen aantakken en de overstap met de fiets gemaakt kan worden. Hetzelfde geldt ook voor een locatie nabij Zeist-Noord. Er zijn echter voldoende mogelijkheden om – óók als een overstap onvermijdelijk is – voor de hele reis een hoogwaardige kwaliteit te bieden:

- **Er komt een nieuw, hoogwaardig OV-systeem dat qua frequentie en reistijden de extra overstap grotendeels moet compenseren.** Zonder aanvullende systeemkeuzes binnen de gemeente Utrecht kan de exploitatie niet meer hoogwaardig afgewikkeld worden als gevolg van het groeiende aantal bussen in combinatie met verdergaande verstedelijking (extra druk op leefbaarheid, oversteekbaarheid, afwikkeling overig verkeer). Om reizigers een goed alternatief te bieden, geldt een aantal voorwaarden: een aantrekkelijke overstap, hoge betrouwbaarheid & snelheid en frequentie. ‘Onder de streep’ moet deze metrotram een schaalsprong opleveren in kwaliteit en capaciteit t.o.v. de bestaande SUNIJ.

- **Metrotram biedt voor een groot deel van Nieuwegein en Zeist een directe verbinding.** Voor de schaa sprong zetten wij in op het verder ontwikkelen van de bestaande verbinding binnen Nieuwegein, maar ook het doortrekken naar Zeist-Noord. Daarmee worden twee gebieden met veel OV-reizigers zonder nabijheid van treinstations ook in de toekomst voorzien van een directe verbinding naar belangrijke bestemmingen.
- **Naast Utrecht Centrum – een belangrijk OV-overstapknop en bestemmingsgebied – worden meerdere, nieuwe OV-knopen met een centrumfunctie aan de OV-ring Utrecht ontwikkeld.** Dit betreft de knopen Leidsche Rijn Centrum, Westraven en Lunetten-Koningsweg. In deze knopen wordt ingezet op een passend ruimtelijk programma met centrumvoorzieningen; dit wordt uitgewerkt in het U Ned-programma. Met investeringen in de verblijfskwaliteit worden ook de noodzakelijke overstappen naar Utrecht Centrum op deze knopen aangenamer en aantrekkelijker gefaciliteerd. De uitwerking en inpassing van knopen op de OV-ring is een ruimtelijke opgave die integraal moet worden meegenomen in de gebiedsontwikkelings- en knooppuntprogramma's.
- **Er ontstaan nieuwe mogelijkheden in doorkoppelingen via de OV-ring Utrecht, waardoor reizigers die nu op Utrecht Centraal (of elders) overstappen nieuwe directe reisrelaties kunnen worden geboden zonder overstap.** Vooral door de ontwikkeling van de OV-ring met hoogwaardige businfrastructuur (zie kader BRT-corrridor Waterlinielijn) en goede verknopingen op het mobiliteitsnetwerk (inclusief P+R) en nieuwe gebiedsontwikkelingen ontstaan er voor reizigers aantrekkelijke reismogelijkheden. De schaal van de ruimtelijke ontwikkelingen op deze verbindingen maken een verantwoorde, hoogwaardige busexploitatie mogelijk. Deze BRT-verbindingen bestaan uit hoogfrequente hoofdcorridors op de OV-ring Utrecht met een uitwaaiend busnetwerk naar woon- en werkgebieden in de hele provincie.

Voor **U-link, U-liner en U-bus** heeft dit gevolgen voor de routes in stadsgewest Utrecht. Inzet daarbij is om buslijnen via de OV-ring zoveel mogelijk door te laten rijden naar nieuwe bestemmingen, zoals USP en de knooppunten en beoogde verstedelijkingslocaties, zoals Leidsche Rijn en Lunetten-Koningsweg. Het gaat hier om verbindingen vanuit Montfoort, De Meern, BGU (A2/A27), Schoonhoven (A2), Bunnik/Wijk bij Duurstede en De Bilt. Voor de gebieden Nieuwegein en Zeist die directe aansluiting krijgen op de metrotram vormen we het OV-netwerk om naar een ontsluitend netwerk dat grotendeels aantakt op de geambieerde lightrailverbinding.



Figuur 5-10: Ambitiekaart 2050 - Nieuwe structuur van het provinciale busnetwerk



HOOG AMBITIENIVEAU VOOR WATERLINIELIJN: EEN KRACHTIGE COMBINATIE VAN REGIONALE BUS RAPID TRANSIT EN EEN SNELLE TRAMPENDEL

De Waterlinielijn is de OV-corridor tussen de A12-zone en het USP en vormt een belangrijke schakel in het concept 'wiel met spaken'. Veel buslijnen bieden via deze route een directe verbinding met USP en tussen gebieden ten oosten en zuiden van de stad Utrecht. Zo reizen inwoners van Vijfheerenlanden en Nieuwegein met directe verbindingen naar USP en Amersfoort, maar ook reizigers vanuit Bilthoven via deze route naar Nieuwegein en IJsselstein. Hiermee wordt Utrecht Centraal ontlast en reistijden verkort naar belangrijke bestemmingen in de regio. De rol en functie van deze verbinding zal in de komende jaren alleen maar toenemen als gevolg van:

- gebiedsontwikkeling aan de randen van de stad Utrecht;
- verbeterde overstapknoten in de A12-zone (Westraven) en USP;
- mogelijke uitbreiding en versterking van station Lunetten-(Koningsweg).

Voor de corridor als geheel is er potentie om forse stappen te zetten met Bus Rapid Transit om hierop stapsgewijs in te spelen. Samen met een 2e HOV-route door USP is een forse kwaliteitsimpuls mogelijk. Dat doen wij onder de vlag van U-liner en dat vraagt om een stevige ambitie voor de infrastructuur. Specifiek voor het noordelijke deel neemt het aantal reizigers sterk toe bij een versterkt station en zijn er kansen om bestaande traminfrastructuur tussen USP en Lunetten ook te gebruiken voor een snelle verbinding naar USP. De Waterlinielijn werken wij samen met partners uit in de MIRT-verkenning OV en Wonen. Hierbij zetten wij ons in voor het realiseren van een aantrekkelijke verbinding voor zowel bestaande als nieuwe reizigers met aandacht voor een zorgvuldige inpassing in dit waardevolle (UNESCO-)gebied.



6. DOELBEREIK EN EFFECTEN

6.1 MOBILITEITSEFFECTEN VAN HET AMBITIENETWERK

Het ambitienetwerk is doorgerekend om inzicht te krijgen in de mobiliteitseffecten. De belangrijkste resultaten zijn hieronder opgenomen. De aanpak is beschreven in bijlage 4.

1. BEREIKBAARHEIDSANALYSE: IMPULS VOOR INWONERS VAN DE PROVINCIE UTRECHT

Voor de gehele provincie is bepaald hoeveel arbeidsplaatsen bereikbaar zijn voor inwoners van de provincie Utrecht met én zonder het ambitienetwerk. Dit geeft een indicatie van de bereikbaarheidseffecten voor inwoners. Een toename betekent dat een Utrechtse inwoner met dezelfde OV-reistijd vanuit zijn woning meer arbeidsplaatsen kan bereiken dan nu. Het resultaat is dat de OV-bereikbaarheid in de provincie Utrecht een impuls krijgt als gevolg van de ambitienetwerken. Zowel de verbetering met U-link en U-liner in 2035 als het brede pakket aan maatregelen voor periode tot 2050 verbetert de bereikbaarheid. Dit is zichtbaar in de steden maar ook de dorpen. Er zijn uiteraard verschillen tussen gemeenten. Deze resultaten laten zien dat de ambitienetwerken een interessante ontwikkelrichting bevatten voor de gemiddelde inwoner van de provincie Utrecht. Tegelijkertijd vormen deze resultaten ook een vertrekpunt voor de zoektocht naar optimalisaties in de vervolgaanpak.

REISTIJD WONING-WERK	EXTRA ARBEIDSPLAATSEN BINNEN ZIJN/HAAR BEREIK ALS GEVOLG VAN HET AMBITIENETWERK TEN OPZICHTE VAN 2020	
	BENUTTEN ≤ 2035	UITBREIDEN ≥ 2040+
15 min	+7%	+8%
30 min	+11%	+13%
45 min	+15%	+17%
60 min	+14%	+15%

Tabel 6-1: Het aantal extra arbeidsplaatsen (%) die een gemiddelde inwoner in de provincie Utrecht kan bereiken binnen een OV-reistijd van 15, 30, 45 en 60 minuten vanuit zijn woning, als gevolg van het ambitienetwerk

2. VERKEERSMODEL: EEN SAMENHANGEND NETWERK VAN TREIN, TRAM EN BUS MET MEER OV GEBRUIKERS

De provincie Utrecht kent meer mobiliteitsgroei dan landelijk voorzien. Het OV zal hier, mede door de uitbreidingen die onderdeel zijn van het ambitienetwerk, tot 2030 stijgen met 18 procent binnen de provincie en 31 procent van en naar de provincie. Tussen 2030 en 2040 gaat de groei in een wat lager tempo door. In 2040 is daardoor het aantal OV-reizigers binnen de provincie Utrecht 28% hoger dan in 2018, en van en naar de provincie 40 procent hoger.

Bij deze groei van het aantal OV-reizigers spelen verschillende elementen een rol. Ongeveer een derde deel komt door meer inwoners, werkgelegenheid en studenten. De meeste OV-groei (twee derde deel) zal ontstaan door het verbeterde OV-netwerk, waarbij de trein (hogere frequenties op veel verbindingen) meer groei voor zijn rekening zal nemen dan bus en tram. Dit onderstreept het belang van een samenhangend OV-netwerk van trein, tram en bus.

Het aantal OV-reizigers in 2030 en 2040 hangt ook af van het “flankerend beleid”, zoals de kosten van autobezit, autorijden en parkeerbeleid. Deze potentie gaan wij verder verkennen in de vervolgaanpak (zie Hoofdstuk 7)

6.2 BIJDRAGE AMBITIENETWERKEN AAN REALISATIE NETWERKDOELEN

De ambitienetwerken geven invulling aan de netwerkdoelen zoals beschreven in Hoofdstuk 2. Hieronder staan wij stil bij de wijze waarop de ambitienetwerken een bijdrage leveren.

NETWERKDOELEN	INVULLING AMBITIENETWERKEN
Bijdragen aan de gezonde verstedelijking	Het OV-netwerk wordt versterkt binnen het bestaande stedelijk gebied en de beoogde verdichtings- en uitbreidingslocaties in de regio U16, Amersfoort en Foodvalley. Potentiële en prioritaire uitbreidingslocaties worden ontsloten om de verstedelijkingsopgave te faciliteren door nieuwe hoogwaardige hoofdverbindingen (lightrail, U-liner of U-link) of een betere treinbediening op bestaande stations en toevoeging van nieuwe stations. Dit OV-netwerk draagt bij aan duurzame (keten)mobiliteit en het verminderen van autoverkeer. Het faciliteert het stijgende reizigersaanbod op drukke corridors en verbindt de belangrijkste (nieuwe) woongebieden met sociaal-economische voorzieningen voor toekomstige reizigers. Het OV-systeem wordt op een aantrekkelijke en veilige wijze ingepast in zijn omgeving. Dit geldt in het bijzonder voor de ondergrondse OV-ambities op de drukste OV-corridors in Utrecht en nabij Utrecht Centraal. Daar is ook de druk vanuit fiets- en voetganger momenteel het grootste en is veel kwaliteitswinst te halen in het verminderen van de barrièrewerking (bijvoorbeeld tussen park Transwijk en de Merwedekanaalzone). Bovendien is het bussysteem vanaf 2028 volledig ‘zero emissie’; trein en tram zijn dit uiteraard al.
Beter verbinden met het (landelijke) spoornetwerk	Het spoornetwerk krijgt een grotere rol in het OV-netwerk. We zetten in samenwerking met de spoorpartners in op het verbeteren van het treinaanbod op bestaande stations en de realisatie van twee nieuwe IC-knoppen en vier nieuwe sprinterstations. Ook de bestaande IC-knooppunten Utrecht Centraal en Amersfoort Centraal worden geoptimaliseerd met aantrekkelijke verbindingen per trein, lightrail en bus. We zetten ons in om het spoor te ontwikkelen tot hoofddrager van het provinciale OV-systeem op de belangrijkste (‘spaak’)corridors en benutten de potentie van diverse stations als overstaphub in het mobiliteitsnetwerk. 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.
Versterken van het OV (tram en bus) op de middellange afstand	Het spoornetwerk vullen wij aan met U-liner, dat een aantrekkelijk aanbod vormt voor de middellange afstand (>10 km). Samen met de verbetering van het sprinternetwerk ontstaat hiermee een dekkend netwerk van hoogwaardige OV-verbindingen: juist op afstanden waar de fiets en OV elkaar aanvullen en de auto op dit moment een dominante positie heeft. Gebiedsontwikkeling in combinatie met mobiliteitsmaatregelen bij auto, fiets én een kwalitatief beter OV versterken elkaar en zorgen voor een hoger OV-gebruik. U-liner is daarin een breed mobiliteitsconcept dat nauw samenhangt met bestaande en toekomstige P+R en nadrukkelijk aandacht heeft voor de fiets als voor- en natransport.

NETWERKDOELEN	INVULLING AMBITIENETWERKEN
Bewaken van de sociale functie van het OV netwerk	<p>We koesteren de sociale functie van het OV. Het fijnmazige OV-netwerk behouden we zoveel mogelijk of we zorgen voor goede alternatieven. Het spoor- en de hoofdverbindingen U-liner en U-link worden aangevuld met een aanbod van U-bus en AOV (inclusief het OV-vangnet). Hiermee wordt het landelijk gebied beter aangesloten op de belangrijke bestemmingen in stedelijk gebied, ook in combinatie met P+R en fiets. De reizigersgroei door verstedelijking, mobiliteitstransitie en kwaliteitsverbeteringen in het verbindende OV-netwerk, zorgen in het algemeen ook voor reizigersgroei en meer potentieel op het onderliggende OV-netwerk. In gebieden waar de reizigersaantallen beperkt zijn (<6 reizigers gemiddeld per rit), verkennen we de mogelijkheden voor nieuwe oplossingen. In totaal gaat het om vier zoekgebieden. Hierbij is innovatie een middel, en niet het doel.</p>
Uitwerken van het concept 'wiel-met-spaken'	<p>In het OV-ambitienetwerk is dit concept nader uitgewerkt met snelle (lightrail)verbindingen en hoge vervoerscapaciteit op de radiale corridors ('spaken') naar knooppunt Utrecht Centraal en directe BRT-corridors met U-link of U-liners via de OV-ring (wiel) voor reizigers die andere bestemmingen hebben dan Utrecht Centraal. Deze wielverbindingen ontsluiten ook de nieuwe IC-knopen Leidsche Rijn Centrum en Lunetten-Koningsweg, evenals andere belangrijke knooppunten aan de OV-ring (bijvoorbeeld Westraven en Overvecht) of daarbuiten (bijvoorbeeld Vianen Lekbrug).</p>
Verbeteren van de bereikbaarheid van het USP en het ontlasten van Utrecht Centraal	<p>De bereikbaarheid van USP wordt verbeterd door:</p> <ul style="list-style-type: none"> • meer trams op tramlijn 22, 2e HOV-baan door USP en doorstromingsmaatregelen op de Waterlinieweg en A28 voor U-liners; • IC-station Lunetten-Koningsweg en metrotram vanuit Merwedekanaalzone door de binnenstad en oostzijde van Utrecht (inclusief koppeling met nieuwe P+R Rijsweerd). <p>De druk (overbelasting, niet het totale aantal OV-reizigers) in het stationsgebied Utrecht Centraal wordt verminderd door:</p> <ul style="list-style-type: none"> • bestaande zware OV-assen uiteindelijk te vervangen door een ongelijkvloerse lightrail (metrotram). Hierdoor neemt het aantal bussen fors af in het stationsgebied, op de overbelaste toeleidende fiets & OV-routes en veranderen loopstromen in het gebied; • versterking van nevenknopen Lunetten-Koningsweg en Leidsche Rijn, en HOV-bus-verbindingen buitenom als uitwerking 'Wiel'. De forse groeiprognoze van Utrecht Centraal wordt hierdoor afgevlakt tot een beperkte reizigersgroei; • betere benutting bestaande capaciteit, door inzet langere bussen op U-liners en meer transversale lijnvoering van bus- en nieuwe tramverbindingen, waardoor overstapbewegingen tussen modaliteiten en extra logistieke keerbewegingen op knooppunt Utrecht Centraal worden voorkomen.
Beter benutten van bestaande netwerken	<p>Door een sterkere focus op het uitbouwen van het U-linkconcept, bestaande OV-lijnen door te ontwikkelen naar U-liners en het gebruik van bestaande (H)OV-infrastructuur worden bestaande netwerken door frequentieverhoging, inzet van langer materieel en route-optimalisaties beter benut en via knooppunten beter verbonden. Voor de langere termijn zijn grootschalige investeringen in infrastructuur nodig voor een schaa sprong in kwaliteit en capaciteit. Inzetten op nieuwe stations, BRT en nieuwe toekomstvaste (ondergrondse) oplossingen, biedt weer structuur voor verdere benutting van dit OV-netwerk en het stedelijk langzaam verkeersnetwerk. Ook voor het spoorstelsel wordt hoofdzakelijk ingezet op verdere benutting van bestaande infrastructuur, alhoewel ook hier aanvullende capaciteitsverhogende maatregelen noodzakelijk zijn om het OV-ambitienetwerk te realiseren.</p>

6.3 FINANCIËLE EFFECTEN OP HOOFDLIJNEN

De ruimtelijke ontwikkelingen en een forse groei van het aantal reizigers kunnen niet anders dan leiden tot extra inzet van OV. Groei van het aantal reizigers gaat gepaard met groei van de exploitatiekosten. Op basis van de huidige ramingen die we hieronder per periode toelichten zien we zowel bij 'benutten' (2025-2035) als bij 'uitbreiden' (2035-2050) dan ook forse financiële effecten. Belangrijkste notie op lange termijn is dat om het voorzieningenniveau in het OV op peil te houden, de ambities waar te maken en de reizigersgroei te faciliteren, de structurele lasten van de Provincie meestijgen. Dit legt een claim op toekomstige begrotingen vanaf 2025. Tegelijkertijd zijn de financiële effecten voor de ontwikkeling van het netwerk nog met onzekerheid omgeven. De OV-kosten worden immers voor een groot deel bepaald door keuzes buiten het OV-netwerk: de concessiecontracten met de vervoerders, de beschikbare infrastructuur en ruimtelijke keuzes die vervoerpatronen bepalen.

De twee belangrijkste onzekerheden van dit moment zijn:

- **Ontwikkeling van het aantal reizigers en blijvende effecten COVID-19.** De ontwikkeling van het aantal reizigers is ongewis, alhoewel er een sterk autonoom groeiend effect is door de ruimtelijke groei in de regio (met name binnenstedelijk). Het precieze aantal inwoners en arbeidsplaatsen in de verre toekomst is onzeker – ook waar precies uitbreidingen gaan plaatsvinden – net als de mate waarin en wanneer mensen het OV gaan gebruiken (spits-dal). Dit hangt immers niet alleen af van het OV-netwerk, maar ook van factoren als de positie van de fiets en de auto (inclusief parkeren). Ook het aantal studenten is sterk bepalend voor het aantal OV-reizigers, net als de vorm van de OV-studentenkaart. Tot slot is de invloed van COVID-19 op langere termijn niet helder. Blijft deels thuiswerken de norm, is het gebruik van de e-bike blijvend gestegen en is er bijvoorbeeld een versterkte trek naar wonen buiten de Randstad?
- **Impact van doorstroming.** De snelheid van de OV-lijnen heeft een sterke relatie met de exploitatiekosten en de opbrengsten. Als alle Utrechtse buslijnen 1 minuut sneller worden, dalen de jaarlijkse exploitatiekosten met 2,5 procent (€ 4 miljoen). En omdat de reizigersopbrengsten stijgen (OV wordt aantrekkelijker) is het effect op het exploitatiekort en kostendekking nog sterker. Omgekeerd geldt dat een lagere snelheid leidt tot hogere kosten. Het effect onderstreept het belang om samen met partners te blijven werken aan doorstroming op de korte en lange termijn.



Nieuwe HOV-baan in stedelijk gebied

FINANCIËLE OPGAVE IN PERIODE BENUTTEN 2025-2035: BENUTTEN GEDANE INVESTERINGEN, GERICHTE UITBREIDINGEN VAN HOOFDVERBINDINGEN EN BEPERKTE INVESTERINGEN

In de periode 2025-2035 wordt door het Rijk een reizigersgroei verwacht van 16 tot 35% in de provincie Utrecht. Voor het OV-aanbod waar wij voor verantwoordelijk zijn (tram en bus) zetten wij conform de hoofdkeuze 'omgaan met groei' in op gerichte uitbreidingen van het OV-aanbod in 2035, naast het in stand houden van het

huidige voorzieningenniveau. In deze periode staat het 'benutten' van uitgevoerde investeringen en het netwerk centraal. Dit betekent een relatief laag investeringsniveau voor nieuwe infrastructurele aanpassingen; de meeste investeringen zijn afgelopen periode al gedaan of maken onderdeel uit van het lopende investeringsprogramma zoals doorstroming- en knooppuntontwikkeling en nieuwe OV-maatregelen uit het U Ned-programma. Voor het schatten van financiële consequenties is uitgegaan van:

- hogere frequenties van U-Link (incl. tramlijn 22) en U-liner. Deze uitbreiding betekent dat op de betrokken lijnen het aantal (spits)ritten stijgt met 32 procent;
- kortere busrijtijden door reeds geplande en mogelijke verbeteringen van de OV-infrastructuur.

De, noodzakelijke, uitbreidingen op U-link en U-liner en rijtijdeffecten leiden op het totale OV-netwerk van de provincie tot een toename van de provinciale bijdrage tot wellicht 15%. Dat gaat stapsgewijs, passend bij de reizigersontwikkeling. Dit stappenplan werken wij uit in een uitvoeringsagenda en vormt de basis voor toekomstige verbetervoorstellen in het jaarlijkse vervoerplanproces (zie Hoofdstuk 7).

De ambities tot 2035 hebben ook gevolgen voor het gewenste treinaanbod. Met het Rijk als concessieverlener van het hoofdrailnet zijn en blijven wij in gesprek om ook het aanbod van sprinters in lijn te brengen met de ruimtelijke opgaven en reizigersgroei.

FINANCIËLE OPGAVE PERIODE UITBREIDEN 2035-2050: GROEIENDE OV-KOSTEN ALS GEVOLG VAN INVESTERINGEN EN BEHEER & ONDERHOUD

De uitbreiding tot 2035 legt het fundament voor de verdere reizigersgroei. Aan de hand van de lijnen en gebieden waar de groei het grootst is, kunnen frequenties van lijnen verder worden verhoogd of zetten we in op het uitbreiden van het OV-systeem door buslijnen te vervangen door een (sneller) lightrailstelsel. Ook speelt in deze fase een verdere uitbreiding van het spoor (met IC-knoppen en extra frequenties op sprinter corridors) een belangrijke rol in het faciliteren en versterken van de reizigersgroei.

Het financieel perspectief is gelijk aan de eerste fase van het NWP: bij groei op snelle sterke lijnen, is de benodigde extra financiële bijdrage van de provincie lager dan de groei in reizigers en is het mogelijk om de kostenstijging af te vlakken. De exacte uitkomst hangt af van welke lijnen het hardst groeien en andere variabelen die zich slecht laten voorspellen. Voor het vervangen van buslijnen in stedelijk gebied door een lightrail vindt daarbij nog een aantal financiële effecten plaats: de bussen in stedelijk gebied zijn relatief traag vanwege interactie met ander verkeer, en daardoor duur in exploitatie: ze genereren weinig opbrengsten omdat er weinig kilometers gereden worden. Een (ondergrondse) lightrail is daarentegen in exploitatie sneller en dus effectiever. De verwachting is dat door deze doorontwikkeling van het OV-netwerk en de schaa sprong van bus naar lightrail in de Utrechtse regio de exploitatiebudgetten gelijk kunnen blijven op deze plekken. Wel is waarschijnlijk een stevige uitbreiding van beheer- & onderhoudskosten noodzakelijk. De dekking van deze kosten is nog niet geborgd.

Om het ambitienetwerk voor de periode 2035-2050 te realiseren, zijn er in tegenstelling tot de eerste periode wel veel investeringen nodig met impact op middelen van de provincie Utrecht en haar partners. De besluiten (inclusief dekking) over deze projecten moeten al eerder worden genomen, zodat de OV-ontwikkeling in gelijke pas loopt met de urgente woningbouwopgaven in de Utrechtse en Amersfoortse regio. De introductie van de Merwedelijn en Papendorplijn als onderdeel van een samenhangend maatregelenpakket wordt geraamd op een investeringspakket van 1,5 tot 2 miljard euro. De vervolgstappen met doortrekken naar de binnenstad, verlenging naar Zeist-Noord en nieuwe IC-stations bedragen 2 tot 3 miljard euro. Deze investeringen moeten nog financieel verder uitgewerkt worden (zie Hoofdstuk 7). Dit geldt ook voor aanvullende investeringen in doorstromingen en knooppunten voor U-link in regio's U16 en Amersfoort en U-liners en op de (BRT-)corridors binnen de verschillende daily urban systems.



7. VAN AMBITIE NAAR UITVOERING

Samen met onze partners gaan we de komende periode aan de slag om het OV-ambitienetwerk voor de nabije (2025-2035) en verdere toekomst (2035-2050) uit te werken en tot uitvoering te brengen. Dat doen we zoveel mogelijk binnen bestaande projecten en programma's. Op drie manieren gaan we aan de slag:

- Uitwerking in samenwerkingsprojecten en programma's (zoals U Ned en TBOV).
- Brede inzet vanuit uitvoeringsprogramma's (beleidsambities uitwerken in concrete activiteiten zoals doorstromingsprojecten met gemeenten).
- Vervoerplanproces en concessiebeheer (zoals jaarlijkse vervoerplannen).

Hieronder zijn de belangrijkste nieuwe infrastructurele projecten opgenomen voor de drie regio's. Lopende projecten die voor of tijdens 2025 worden gerealiseerd, staan niet in dit overzicht.

	REGIO U16	REGIO AMERSFOORT	REGIO FOODVALLEY
2025-2035 Accent op benutten	<ul style="list-style-type: none"> • Meer trams op tramlijn 22 (20x per uur) • Realisatie HOV-baan Waterlinieweg en 2e HOV-baan USP • Doorstromingsmaatregelen U-link en U-liner • Halte-en knooppuntenaanpak 	<ul style="list-style-type: none"> • Doorstromingsmaatregelen U-link en U-liner • Halte-en knooppuntenaanpak 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbetering spoorinfrastructuur voor extra sprinters (6x per uur) i.c.m. IC(E) • Doorstromingsmaatregelen U-liner • Halte-en knooppuntenaanpak
2035-2050 Accent op uitbreiden	<ul style="list-style-type: none"> • Nieuwe lightrailverbindingen Merwedelij, Papendorplijn, Binnenstad en Zeist-Noord • Opwaarderen sprinterstation Leidsche Rijn en Lunetten (inclusief nieuw station Koningsweg) naar IC-knoop. Nieuwe sprinterstations Maartensdijk en Woerden Molenvliet • Verbetering spoorinfrastructuur voor extra sprinters ('S-bahn') i.c.m. IC(E) • U-liner en U-link infrastructuur en knooppunten verbeteren (inclusief nieuwe P+R's en volledige HOV-baan Leidsche Rijn-Overvecht-USP en mogelijke ontsluiting Rijnenburg) 	<ul style="list-style-type: none"> • Nieuw sprinterstation Amersfoort De Hoef • Verbetering spoorinfrastructuur voor extra sprinters ('S-bahn') i.c.m. IC • U-liner en U-link infrastructuur en knooppunten verbeteren (inclusief nieuwe P+R) 	<ul style="list-style-type: none"> • Nieuw sprinterstation Veenendaal-Zuid • Verbetering spoorinfrastructuur voor extra sprinters ('S-Bahn') i.c.m. IC(E) • U-liner infrastructuur en knooppunten verbeteren (inclusief nieuwe P+R)

Een constructieve, resultaatgerichte samenwerking met onze partners is essentieel om de OV-ambities te realiseren. Dit doen we vanuit de taken die horen bij een wettelijke OV-autoriteit én vanuit onze bredere Omgevingswet- en mobiliteitstaken. Afwisselend hebben we als provincie verschillende rollen: coördinator, initiatiefnemer, regisseur, vergunnings- en subsidieverlener, opdrachtgever, uitvoerder, beheerder, kennisleverancier, en samenwerkingspartner. Bij de uitwerking van dit NWP naar daadwerkelijke realisatie van projecten en maatregelen voor reizigers zetten we desgewenst ons financiële, organisatorische en wettelijk instrumentarium in om tot uitvoering te komen.

7.1 UITWERKING IN SAMENWERKINGSPROJECTEN EN PROGRAMMA'S

In deze trajecten werken we samen met onze partners de benodigde OV-infrastructuur en knooppunten uit. Daarbij vindt ook de bredere afweging plaats tussen integrale beleidsdoelen (wonen, werken, leefbaarheid en OV). De besluitvorming over omvangrijke infrastructuurprojecten is veelal onderdeel van deze samenwerkingsprogramma's met het Rijk als partner. Hierdoor hebben deze programma's een sterke inhoudelijke relatie met het gepresenteerde ambitienetwerk 2035-2050 (zie 5.2) waarin "Uitbreiden" centraal staat.

U NED

In dit programma werken we samen met gemeenten, OV-partijen en het Rijk aan maatregelen op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid (zie www.programma-uned.nl). De opgave om 125.000 woningen te realiseren tot 2040 staat centraal. Er wordt gewerkt via verschillende programmalijnen voor de korte (2025), middellange (2030) en langere (2040 e.v.) termijn. Onze ambities voor het OV-netwerk in het gebied brengen we onder in dit programma.

De belangrijkste programmaonderdelen voor het OV-netwerk zijn:

- **No Regret maatregelen 2025.** Hieronder vallen verschillende infrastructurele verbeteringen, waaronder de realisatie van de busbaan Europalaan-Zuid en doorstromingsmaatregelen op de Kardinaal de Jongweg. Deze maatregelen zijn naar verwachting gereed bij de start van de nieuwe OV-concessies in december 2025.
- **MIRT-verkenning 'OV en Wonen Regio Utrecht 2030'.** Uitwerking van infrastructurele OV-maatregelen (HOV/spoor) in Utrecht zuidwest/oost om medio 2030 de belangrijkste OV-knelpunten op te lossen en de (extra) woningbouwopgave te faciliteren, met daarbij aandacht voor de verdere opgaven na 2030. Besluitvorming is eind 2022 voorzien.
- **Gebiedsonderzoeken 2040.** Hierbij werken we aan de verstedelijkingsopgave voor de periode na 2030 voor drie knopen (Leidsche Rijn-Zuilen, de A12-zone en Lunetten/Koningsweg-USP) die liggen op de kruising van spaken en het wiel. Het eind 2020 vastgestelde verstedelijkingsperspectief Utrecht Nabij is leidend. De OV-bereikbaarheid én de infrastructurele inpassing in deze gebieden is een essentiële opgave in deze projecten. De gebiedsonderzoeken worden eind 2022 afgerond.
- **Mobiliteitsstrategie 2040.** Het gaat hier om een multimodale uitwerking van het mobiliteitssysteem voor geheel Midden Nederland, aansluitend bij de ruimtelijke ontwikkelingen. In de mobiliteitsstrategie wordt de samenhang tussen de modaliteiten uitgewerkt, in bijvoorbeeld ketenmobiliteit en hubs. Het provinciale OV-netwerkperspectief vormt een belangrijke inhoudelijke bijdrage voor deze Mobiliteitsstrategie 2040, die in 2023 wordt vastgesteld.

ONTWIKKELBEELD REGIO AMERSFOORT CENTRAAL! & UITVOERINGSAGENDA

We hebben met gemeenten in de regio Amersfoort een gezamenlijk perspectief voor de periode 2030-2040 opgesteld. Hiermee geven wij uitwerking aan de woningbouwopgave van 40.000 woningen in de regio Amersfoort op binnenstedelijke locaties en nabij bestaande OV-knooppunten. De ambities voor HOV uit het ontwikkelbeeld van de regio Amersfoort zijn opgenomen in het NWP. Als onderdeel van de uitvoeringsagenda gaan we samen met gemeenten een verkenning uitvoeren naar de kansen van een HOV/BRT- en fietsnetwerk in samenhang met integrale aanpak multimodale corridors. Daarin werken we de beoogde ambities in dit gebied voor verbetering van verschillende hoofdverbindingen verder uit.



Valleilijn op station Amersfoort

VERSTEDELIJKINGSPERSPECTIEF FOODVALLEY & UITVOERINGSAGENDA

Samen met onder andere de provincie Gelderland, het Rijk en betrokken gemeenten is gewerkt aan een verstedelijkingsperspectief. Het perspectief gaat in op woningbouwopgave voor 40.000 nieuwe woningen in de regio Foodvalley. Voor Veenendaal en Rhenen gaat het vooral om verstedelijking nabij de spoorlocaties, inclusief de ontwikkeling van het bedrijventerrein bij het geambieerde station Veenendaal-Zuid. Aanvullend hierop bekijken we de kansen voor (H)OV en het fietsnetwerk tussen de centra en economische centra voor het gehele gebied Wageningen-Ede-Rhenen-Veenendaal. Daarin gaan we optrekken met gemeenten en provincie Gelderland.

LANDELIJK TOEKOMSTBEELD OV

De uitwerking van het Landelijke Toekomstbeeld OV en de daarbij behorende Ontwikkelagenda vindt plaats via een aantal onderdelen, waarbij zoveel mogelijk wordt aangesloten op de regionale resultaten (zie U Ned-programma) en resultaten van corridorstudies voor spoorverbindingen. Daarnaast zijn er specifieke programma's waarin Rijk en regio's samen optrekken. Voor de uitwerking van het NWP zijn dit:

- **A12-corridor:** verkenning naar toekomstige treinbediening Utrecht-Arnhem en bijbehorende infrastructurele spoormaatregelen. Dat doen we samen met ProRail, de gemeenten, NS en de provincie Gelderland. Ambities voor station Lunetten-Koningsweg en meer sprinters brengen we in in dit project.
- **Herroutering goederenvervoer Rotterdam – Noord-Duitsland:** de groei van het reizigersvervoer op het spoor in de brede Randstad wordt voor een deel belemmerd door de noodzakelijke inpassing van treinpaden voor het goederenvervoer. Dit heeft mogelijk gevolgen voor de ambities voor het spoor als ruggengraat van het OV-netwerk. Verkend wordt of de Betuweroute beter benut kan worden voor deze herroutering en of mogelijk vooruitlopend hierop beperking van goederenvervoer in bijvoorbeeld de spits haalbaar is.
- **BRT-verdieping naar kansrijke corridors in Nederland, waarbij voor Utrecht dit betreft:**
 - *BGU (Breda-Gorinchem-Utrecht)*, met daarbij voor Utrecht het accent op deeltraject Vijfheerenlanden-Vianen Lekbrug-A2-Papendorp die in het NWP als U-liner is opgenomen, met daarbij de ambitie om ook een directe buslijn naar USP te realiseren. In dit project werken we samen met lenW, provincies Noord-Brabant en Zuid-Holland en de betrokken gemeenten (in onze regio via de U10). De uitkomsten van deze verkenning worden in 2022 vastgelegd in een intentieovereenkomst met daarin een gezamenlijke agenda voor de periode tot 2030 en een doorkijk naar 2040.
 - *Onderzoek naar andere BRT-corridors.* Dit betreft een landelijke verdiepingsstudie waarin bestaande – op te waarderen – en nieuwe BRT-corridors worden verkend. Hierin werken we samen met betrokken vervoerders collega OV-autoriteiten, lenW en Rijkswaterstaat. Voor de provincie Utrecht gaat het om de volgende BRT-snelwegcorridors (in het NWP als U-liner opgenomen):
 - Vianen-USP-A28-Amersfoort;
 - Amersfoort-Woudenberg-A12-Veenendaal/Wageningen University & Research;
 - Utrecht Leidsche Rijn-A2-Breukelen-Amstelveen-Haarlem;
 - Huizen/Almere-HOV Eemnes/Hilversum-A27 USP/A1 Amersfoort Schothorst.



Station Breukelen

MOBILITEITSAANPAK SNELWEGEN UTRECHT EN AMERSFOORT

Werkzaamheden aan snelwegen hebben gevolgen voor doorstroming op U-liner-verbindingen en het onderliggend busnetwerk. Binnen de mobiliteitsaanpak werken we samen met Rijkswaterstaat aan (aanvullende) maatregelen en een passende bouwfaserings om de hinder van grote wegwerkzaamheden zo veel mogelijk te beperken. Inzet is om reizigers te verleiden meer te reizen buiten de spits en gebruik te maken van duurzame mobiliteitsalternatieven (zoals U-liner).

7.2 BREDE INZET VANUIT PROVINCIALE UITVOERINGSPROGRAMMA'S

Het OV is onderdeel van een breder mobiliteitssysteem en raakt andere uitvoeringsprogramma's zoals knooppunten, wegen en fiets. De ambities voor het OV-netwerk hebben hier invloed op en dat vraagt extra aandacht voor raakvlakken en koppelkansen. Ook de reguliere samenwerking met wegbeheerders en gemeenten valt hieronder.



OV in gemengd verkeer

PROVINCIALE UITVOERINGSPROGRAMMA'S

Met het opstellen van het NWP geven we uitvoering aan een van de acties uit het uitvoeringsprogramma OV 2019-2023. Goed OV vraagt om een brede inzet bij alle provinciale bereikbaarheidsuitvoeringsprogramma's:

- **Wegen**

Onze ambities voor hoofdverbindingen met U-link en U-liner hebben gevolgen voor onze provinciale wegen. Andersom zijn er vanuit de bredere omgeving, verkeersveiligheid of andere modaliteiten ook ambities die effect kunnen hebben op het OV. Voor een kwaliteitsslag op deze hoofdverbindingen willen we ons inzetten voor een goede OV-doorstroming en verdere verbetering van haltevoorzieningen. Op veel plekken gaat dit goed, maar soms is aanvullende inzet nodig om ook in de toekomst het OV betrouwbaar en snel te houden. Bij ingrepen vraagt dat ook om een integrale aanpak en bredere afweging.

- **Fiets**

We willen werken aan een verbetering van de combinatie OV en fiets om meer slagkracht te krijgen op de (middel)lange afstand. We willen ons inzetten voor een OV-stallingsprogramma op knooppunten en bij overige haltes die voor de reiziger gunstig gelegen zijn in het OV- en fietsnetwerk. Ook snel-/doorfietsroutes spelen een belangrijke rol met het toenemende gebruik van de e-bike en langere fietsafstanden in het voor- en natransport. Vooral bij trein en U-liner zoeken we naar de win-win tussen fiets en OV. Ook willen we gaan werken aan een visie op deelmobiliteit om het aanbod bij knooppunten te verbeteren. Deze bouwstenen nemen we mee in onze regionale input voor het Nationaal Toekomstbeeld Fiets.

- **OV**

Het uitvoeringsprogramma OV draagt logischerwijs op vele manieren bij aan de vertaling van dit NWP naar de concrete uitvoering. Dit vindt plaats via een aantal thema's:

Programma vernieuwing doelgroepenvervoer

Momenteel werken we samen met gemeenten aan het programma 'vernieuwing doelgroepenvervoer en aanvullend OV'. Hierbij kijken we naar een nieuwe opzet voor het doelgroepenvervoer als opvolger van de Regiotaxi en verkennen we nieuwe vormen van AOV. De resultaten uit dit project betrekken we bij de uitwerking van toekomstige AOV-oplossingen in potentiële zoekgebieden.

NWP uitvoeringsagenda U-liner en U-link

Het gepresenteerde ambitienetwerk 2025-2035 (zie 5.1) met daarin de hoofdverbindingen U-liner en U-link dient verder uitgewerkt te worden. We gaan hiermee aan de slag samen met gemeenten en ROCOV in een regionale, corridorgerichte aanpak. RWS wordt hierbij ook betrokken, afhankelijk of dat in het gebied er ook gebruik gemaakt gaat worden van Rijkswegen. Behalve de uitwerking van de U-link/U-liner-verbindingen, wordt er ook gekeken hoe het overige OV hierop kan aansluiten, hoe doorstromingsmaatregelen genomen kunnen worden, de haltevoorzieningen geoptimaliseerd kunnen worden en hoe het OV in de gehele keten versterkt kan worden (looproutes, fiets en P+R). Doel is om te komen tot een uitvoeringsagenda waarin de (toekomstige) OV-vraag en het OV-aanbod zijn uitgewerkt en vervolgstappen naar realisatie en exploitatie gezet kunnen worden. De hiervoor beschikbare subsidiemiddelen voor doorstromingsmaatregelen en betere haltevoorzieningen willen we hierin betrekken.

Samenwerking met onze gemeenten is hierbij cruciaal, omdat zij weten wat lokaal speelt, leeft en haalbaar is. We nemen de ruimte om dit traject verder uit te lijnen en goed af te bakken wat ieders doelen en aanpak zijn. De provincie start het initiatief hiervoor eerst met een pilot, bijvoorbeeld in de Lopikerwaard. Met deze pilot werken we toe naar een aanpak die we ook in de rest van de provincie kunnen uitvoeren. De aanpak van de pilot en de eerste stappen presenteren we met de gemeenten in het najaar van 2022. Daaruit volgt ook het tijdpad en de aanpak voor de rest van de corridors, zodat we gereed staan om in 2025 de verdere implementatie van U-link en U-liner in samenhang met het onderliggende OV-systeem, fiets en P+R samen met gemeenten en nieuwe vervoerders vorm te geven.

NWP uitvoeringsagenda spoor

De samenhang tussen het bus-, tram- en spoornetwerk wordt in dit NWP versterkt met het spoor als ruggengraat van het OV-netwerk. De afstemming met de spoorsector (ProRail als infrabeheerder, NS als huidige vervoerder van het landelijke, internationale en het regionale Randstadspoorproduct) én met lenW als concessieverlenende OV-autoriteit vindt bestuurlijk vooral plaats via de regionale en landelijke spoortafels. Daar sluiten wij aan om onze ambities te realiseren. We stellen als provincie Utrecht een eigen spooragenda op: een agenda waarin we onze spoorambities uit het NWP de komende periode gezamenlijk met de spoorsector kunnen uitwerken en de resultaten hiervan kunnen inbrengen bij de bestuurlijke besluitvormingstafels hierover. In deze spooragenda leggen we ook een link met ons programma Knooppunten en onze regionale OV-ambities, in het bijzonder de BRT-ontwikkeling (U-liner) op landelijke spoor/snelwegcorridors.

• Multimodale Knopen

In het uitvoeringsprogramma Knooppunten zetten we ons in voor een goede overstap binnen het OV-systeem voor de reiziger, versterken van overstappen naar andere modaliteiten (ketens), en integrale gebiedsontwikkeling bij knooppunten. Het NWP geeft richting aan de functie die knooppunten vervullen in het OV-netwerk. We werken aan een herziening van het knooppuntenprogramma, waarin we de ervaringen tot nu toe en de actuele (beleids)ontwikkelingen een plek geven. Concrete producten waaraan gewerkt wordt zijn onder meer:

- verstedelijkingsprogramma (verdichtingsonderzoek locaties);
- Verbetering treinstations (samen met gemeenten, NS en ProRail);
- provinciale P+R-visie en de ontwikkeling van hubs aan HOV-assen en stations.

REGIONAAL MOBILITEITSPROGRAMMA (RMP)

Het RMP is een landelijk instrument om op regionaal niveau toekomstbestendige bereikbaarheidsoplossingen te realiseren die bijdragen aan een transitie naar een duurzaam en zorgeloos mobiliteitssysteem. De provincie Utrecht werkt het RMP samen met gemeenten uit voor onze regio. Het provinciale mobiliteitsprogramma wordt, inclusief OV, gekoppeld aan het bereiken van de klimaatafspraken. Het NWP vormt hiervoor een belangrijke bouwsteen.



Elektrische bussen in Utrecht

7.3 VERVOERPLANPROCES EN CONCESSIEBEHEER

Het NWP is adaptief en biedt een richting voor de ontwikkeling van de exploitatie. Op basis van de ontwikkeling van het aantal reizigers willen we in jaarlijkse exploitatieplannen werken aan een stapsgewijze verbetering van het OV-netwerk. Dat vraagt om aanpassingen binnen en buiten onze OV-concessies.

In onderstaand overzicht zijn de belangrijkste exploitatieprogramma's en concessie-activiteiten opgenomen waarin we de OV-ambitienetwerken verder uitwerken aan de hand van het NWP:

- **Afstemming met omliggende vervoerautoriteiten**

Belangrijk wordt de interactie tussen de verschillende vervoerders om het OV-ambitienetwerk te realiseren. Dit betreft vooral de randen van de concessies, maar meerdere gebieden kennen corridors waar (H)OV-lijnen van de provincie Utrecht andere concessies inrijden of juist andersom: lijnen die vanuit omliggende concessies tot diep in de provincie Utrecht doorrijden. Dit speelt met name in de regio Amersfoort, Foodvalley (Gelderland), de BGU-corridor/Zuid-Holland en de Noordvleugel (regio Amsterdam/Gooi/Almere). De 'concessie-grensoverschrijdende' lijnen mogen voor de reiziger niet leiden tot een minder aantrekkelijk vervoersproduct of het uitblijven van kwaliteitsverbetering. Onze inzet – samen met onze vervoerders – richt zich op het uitbouwen en verbeteren van de samenwerking met onze omliggende wegbeheerders, vervoerders en OV-autoriteiten. Dit betreft zowel de jaarlijkse afstemming rondom vervoerplannen en de afstemming rondom nieuwe concessies als het uitwerken van gezamenlijke projecten. De provincie Utrecht zal hiertoe ook structureel overleg voeren met al onze OV-autoriteiten over grensoverschrijdende lijnen en de (beleidsmatige) afstemming in plannen en uitvoering.

- **Jaarlijkse vervoerplanproces voor de provinciale concessie(s)**

In het jaarlijkse vervoerplanproces vindt de vertaling van het NWP plaats naar een dienstregeling die past bij de actuele reizigersvraag. Dit plan wordt bestuurlijk door GS getoetst en vastgesteld, na overleg met reizigers(organisaties), omliggende vervoerders en gemeenten. De interactie tussen het vervoerplanproces en de daadwerkelijke ontwikkeling en beschikbaarheid van de (OV-)infrastructuur is cruciaal. Door uitwerking in het jaarlijkse vervoerplanproces spelen we hierop in en sluiten we aan op actuele vervoerskundige en ruimtelijke ontwikkelingen. De nieuwe concessies worden - op basis van de NvU - ook flexibel ingericht, waardoor er voldoende ruimte wordt geboden om dit binnen de provinciale kaders en ambities mogelijk te maken.



Utrecht Centraal



AFKORTINGEN

In dit document worden de volgende afkortingen gehanteerd:

AOV	Aanvullend openbaar vervoer
BRT	Bus Rapid Transit
(H)OV	(Hoogwaardig) Openbaar Vervoer
IC	Intercity (trein)
ICE	Internationale Hogesnelheidstrein (Amsterdam-Duitsland)
IenW	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
KiM	Kennisinstituut voor Mobiliteit
NS	Nederlandse Spoorwegen
NvU	Nota van Uitgangspunten
NWP	OV-netwerkperspectief
RMP	Regionaal Mobiliteitsprogramma regio Midden-Nederland
RWS	Rijkswaterstaat
TBOV	Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040
U Ned	Samenwerkingsprogramma van Rijk, provincie en gemeenten voor de regio Utrecht
USP	Utrecht Science Park (voorheen De Uithof)
WMO	Wet maatschappelijke ondersteuning



BIJLAGEN

BIJLAGE 1.

INHOUDELIJKE BOUWSTENEN

In de afgelopen periode is in een aantal gerichte OV-studies reeds gewerkt aan het toekomstige netwerk. Het NWP bouwt voort op deze afgeronde onderzoeken. We beschrijven ze kort:

OV TOEKOMSTBEELD MIDDEN-NEDERLAND (2019)

Een ontwikkelperspectief voor het OV uit 2019 waarin de gewenste ontwikkelingsrichting van het regionale OV-netwerk geschetst wordt en de schaa sprong wordt verkend. De belangrijkste vier conclusies, waar in dit NWP een nadere uitwerking aan wordt gegeven zijn:

1. Inzetten op bundeling: verdere bundeling van het OV is nodig om meer kwaliteit te kunnen leveren, met minimale hinder en gevolgen voor de omgeving. Daarbij horen investeringen in veiligheid, betrouwbaarheid, snelheid en comfort. Bussen kunnen met hogere frequenties en met grotere eenheden worden ingezet.
2. Een 'wiel met spaken': Utrecht Centraal is een belangrijk knooppunt. Investerings in het versterken van de tram- en buscorridors van en naar Utrecht Centraal (de spaken) zijn nodig. Om Utrecht Centraal te ontlasten, is het belangrijk dat er nieuwe knooppunten komen op de buitenring in de voorsteden Lunetten (Koningsweg), Overvecht en Leidsche Rijn. Dit moet gebeuren in combinatie met HOV-verbindingen tussen die stations, die niet door het centrum gaan (het wiel).
3. Inzetten op centrale route(s) door Rijnsweerd/USP: voor Rijnsweerd/USP is het belangrijk om te werken aan verbindingen die centraal door USP lopen: aantrekkelijk OV op korte loopafstand van belangrijke bestemmingen.
4. Doorontwikkelen regionale HOV-corridors: de bestaande scheiding tussen stads- en streekvervoer wordt minder scherp. Verschillende regionale verbindingen hebben de potentie om door te ontwikkelen naar HOV-corridors, zoals verbindingen naar USP, Amersfoort Vathorst, Bunschoten-Spakenburg, Veenendaal en Amsterdam (Schiphol, Zuid, Bijlmer).

SAMEN OV VERSNELLEN IN UTRECHT EN OV IN DE BINNENSTAD (2020-2021)

Recent zijn twee OV-studies uitgevoerd: 'Samen OV versnellen' en de daarmee samenhangende studie 'OV in de binnenstad' door de gemeente Utrecht en provincie Utrecht, met betrokkenheid van de U10. Beide studies zijn bedoeld om meer grip te krijgen op de samenhangende keuzes in het OV-netwerk en de bredere ruimtelijke consequenties, waarin de verdere uitwerking van 'het wiel met spaken' centraal stond. De belangrijkste lessen vanuit beide trajecten zijn:

1. Samenhang in het netwerk is groot: zoeken naar evenwichtige samenstelling van robuuste maatregel-pakketten is daarom van belang.

2. Lightrail/metrotram op de Merwedelijn biedt ruimte aan gezonde verstedelijking en biedt kansen bij hoog ambitieniveau voor een regionale OV-schaalsprong.
3. Papendorplijn als onderdeel van een integraal netwerkconcept in Zuidwest vraagt om goede koppeling met verstedelijking en mobiliteitssysteem.
4. Structurele ingreep binnenstadsas biedt de meeste kansen voor behoud kwaliteit voor bestemmingsreizigers en verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit.
5. Snelle route buitenom met de Waterlinielijn: potentie afhankelijk van ruimtelijk programma en bediening station Lunetten Koningsweg.

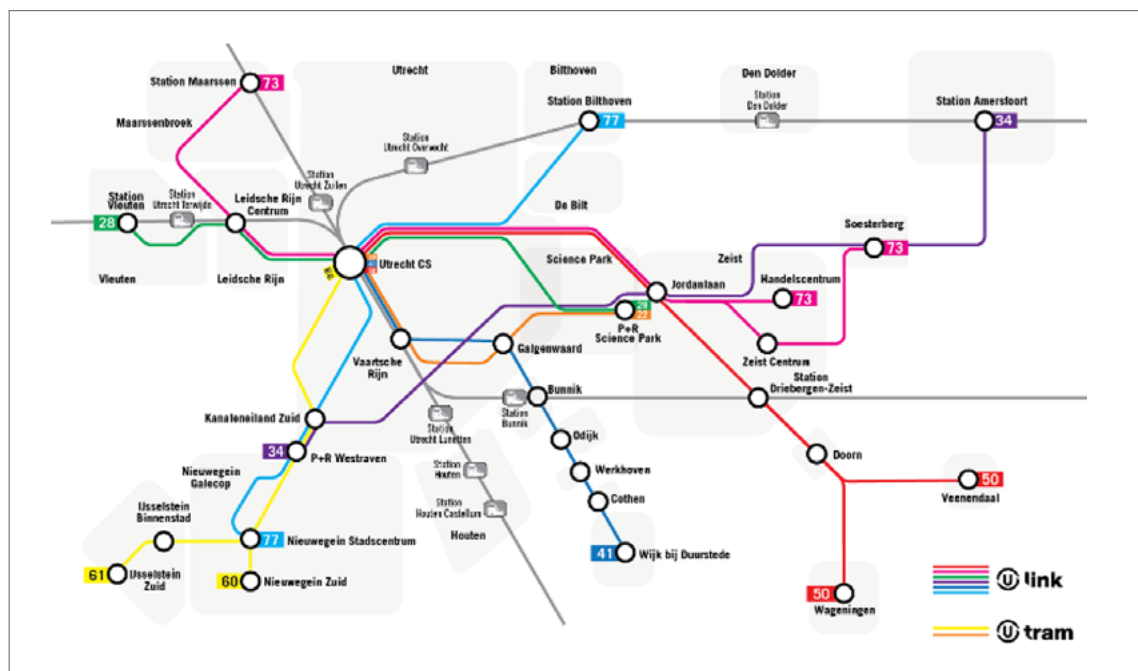
RESULTATEN DEELSTUDIES HOV USP – ZEIST – AMERSFOORT (2020-2021)

In het programma U Ned werken wij samen met Rijk en regio aan de opgaven op het gebied van wonen, werken, leefbaarheid en bereikbaarheid. Onderdeel van het programma was een onderzoek naar het doortrekken van de tram naar Zeist en mogelijk verder en een studie naar de inpassing van een HOV-baan tussen Zeist en USP. De belangrijkste lessen vanuit deze studies zijn:

1. Op basis van het aantal te verwachten reizigers kan er gesteld worden dat er potentie lijkt te zijn voor een tramverbinding tussen USP en Zeist.
2. Voor de verbinding tussen Zeist en Amersfoort lijkt niet voldoende reizigerspotentie te zijn om een tramverbinding te realiseren, maar de potentie is wel voldoende groot om een kwaliteitsimpuls voor de busverbinding te realiseren.
3. De studie laat zien dat gecombineerd gebruik van een HOV-baan A28 door zowel bus als tram beperkingen heeft. Dit stelt de provincie Utrecht voor de opgave om bij de keuze voor de aanleg van een HOV-baan tussen USP en Zeist te kiezen of we deze willen benutten voor de bus of voor (een doorgetrokken) tram.
4. De uitkomsten van de studie laten zien dat de keuze voor alleen een busbaan op het gebied van bereikbaarheid voor het openbaar vervoer meerwaarde biedt. De reistijd wordt korter en de betrouwbaarheid neemt toe.
5. Op het landschap hebben de mogelijke tracés een grote impact. Ook als gekozen wordt voor een tracé dat parallel aan de A28 loopt is de impact groot.

START VAN U-LINK ALS EERSTE STAP IN HOV (EIND 2019)

In 2020 is gestart met de uitrol van U-link, met de versimpeling van een aantal belangrijke corridors en het samenvoegen van bestaande buslijnen tot aantrekkelijke busverbindingen voor bestaande reizigers en om automobilisten een goed alternatief bieden. Het gaat hier veelal om drukke verbindingen van en naar Utrecht Centraal en de belangrijke verbinding tussen Westraven en USP. De zes verbindingen van U-link lopen niet alleen in het stadsgewest Utrecht maar verbinden ook omliggende gebieden zoals Amersfoort en Utrechtse Heuvelrug. Enkele rechtstreekse verbindingen kwam hiermee te vervallen. Voor het merendeel van de reizigers stonden daar meer reismogelijkheden tegenover door de hogere frequenties. De aanpak van U-link ging gepaard met de introductie van nieuwe en grotere bussen die ook voorzien werden van een eigen herkenbare huisstijl.



Routekaart van U-link

START UITHOFLIJN EN VERNIEUWING REGIONAAL TRAMSISTEEM (EIND 2019)

Het tramsysteem in Utrecht is fors uitgebreid en vernieuwd. De nieuwe tramlijn 22 vormt nu de verbinding tussen Utrecht Centraal en USP met een frequentie van maximaal 16x per uur. Met deze tramlijn is de drukke buslijn 12 vervangen in Utrecht en is ruimte ontstaan voor reizigersgroei op de verbindingen van en naar USP. Voor treinreizigers uit het zuiden en Leidsche Rijn is een nieuwe overstapmogelijkheid ontstaan op station Vaartsche Rijn. Begin 2021 is ook op het traject tussen Utrecht Centraal en IJsselstein/Nieuwegein gestart met nieuw trammaterieel. Hiervoor zijn perrons verlaagd en verlengd. Tegelijkertijd is onderhoud uitgevoerd op delen van het tracé. Dankzij deze ingreep profiteren reizigers van nieuw modern materieel, meer capaciteit en een betrouwbare dienstregeling. Op korte termijn rijden de meeste trams in het stationsgebied door en vervalt het eindpunt Jaarsbeursplein en Centrumzijde voor doorgaande reizigers.



Tramlijn 22

KNOOPPUNTEN DRIEBERGEN ZEIST EN LEIDSCHER RIJN (ZOMER 2019)

De afgelopen jaren zijn twee knooppunten verbeterd. Knooppunt Driebergen Zeist is voorzien van een nieuw trein- en busstation. Dit ging samen met het aanpakken van de stationsomgeving om ook reizigers een goede overstap te bieden tussen trein, bus en de fiets. Verder is in Leidsche Rijn met de bouw van het centrum een nieuwe knoop toegevoegd waarop het netwerk ook is aangepast.

AFRONDING HOV-BRIL STADSGEWEST UTRECHT (BEGIN 2021)

In Utrecht is in de afgelopen 20 jaar gewerkt aan de 'HOV-bril'. Het gaat om verschillende verbindingen van en naar Utrecht om belangrijke woon- en werkgebieden met elkaar te verbinden. Op deze verbindingen is gewerkt aan de realisatie van tram- of busbanen om te zorgen voor goede OV-kwaliteit met korte reistijden. Rond de eeuwwisseling is gestart met de aanleg van een busbaan door de binnenstad. Het gaat hier om een busroute Utrecht Centraal-USP door het centrum waar ook bussen uit omliggende kernen gebruik van maken. Daarna is de Noordradiaal aangelegd om Leidsche Rijn te ontsluiten. Deze route is aangevuld met de Zuidradiaal, waarvan de laatste stukken stapsgewijs zijn opgeleverd in 2019 en 2021. Door de nieuwe infrastructuur is het OV in Utrecht in staat gebleken korte reistijden te bieden in een veel drukker stad. De positie ten opzichte van de auto is sterk verbeterd.



HOV-bril (Noordradiaal, Zuidradiaal, Binnenstadsas en Om de Zuid/Tramlijn 22)



Bussen rijden op de HOV-baan richting Papendorp



HOV-baan richting station Vleuten

EERSTE ERVARINGEN MET FLEXVERVOER (VANAF 2019)

In de afgelopen jaren is op diverse plekken gestart met flexibel vervoer. Dit is een vorm van OV waarbij niet volgens een dienstregeling of vaste route wordt gereden, maar waar op afroep een vorm van collectief vervoer beschikbaar is. Het gaat om lijnen waarvan kleinere aantallen reiziger gebruik maken. Belangrijke projecten zijn Eiland van Schalkwijk, Woerden, De Ronde Venen en Utrecht-Noord. Vaak ging de introductie gepaard met uitbreiding van het aanbod, door toevoeging van haltes en het uitbreiden van het OV-aanbod. De coronacrisis heeft een gedegen evaluatie tot heden in de weg gestaan.



U-flex in Houten

Op basis van CBS-data (december 2019) is inzichtelijk gemaakt voor gemeenten binnen de provincie Utrecht waar de meeste mensen werken. De percentages geven het aandeel van inwoners weer die in een bepaalde gemeente of regio werken. Dit geeft geen volledig inzicht in de dagelijkse verplaatsingen van personen, omdat bijvoorbeeld studenten hier niet in voorkomen en de mate van thuiswerken onbekend is. Ook geeft het geen inzicht in het OV-aandeel binnen deze woon-werkrelaties. Wel geeft het inzicht in de oriëntatie van gemeenten en samenhangende kerngebieden binnen de daily urban systems met relatief veel verplaatsingen.

	INTERN	GEMEENTE	GEMEENTE	REGIO	REGIO	REGIO
	Binnen woonplaats	Utrecht	Amersfoort	Metropool Regio Amsterdam	Foodvalley	U10
Amersfoort	36,30%	10,90%	36,30%	18,70%	6,40%	18,80%
Baarn	24,50%	8,50%	10,40%	29,20%	2,80%	14,20%
De Bilt	21,60%	28,60%	3,80%	14,60%	1,60%	65,40%
Bunnik	15,50%	25,40%	2,80%	9,90%	1,40%	66,20%
Bunschoten	50,90%	3,50%	10,50%	8,80%	4,40%	6,10%
Eemnes	15,60%	4,40%	4,40%	44,40%	0,00%	4,40%
Houten	22,60%	26,80%	5,40%	10,00%	1,90%	69,00%
IJsselstein	18,30%	24,60%	2,90%	9,10%	0,60%	68,60%
Leusden	21,80%	10,20%	21,80%	12,90%	8,20%	19,70%
Lopik	23,00%	16,20%	1,40%	4,10%	0,00%	40,50%
Montfoort	21,90%	19,20%	1,40%	6,80%	0,00%	43,80%
Nieuwegein	23,00%	31,50%	3,20%	10,10%	0,90%	69,10%
Oudewater	28,00%	12,00%	2,00%	2,00%	0,00%	24,00%
Renswoude	17,90%	3,60%	7,10%	3,60%	57,10%	7,10%
Rhenen	21,50%	4,30%	2,20%	5,40%	50,50%	12,90%
De Ronde Venen	29,40%	5,00%	0,90%	44,00%	0,50%	14,70%
Soest	24,90%	11,30%	13,60%	19,70%	2,80%	24,90%
Stichtse Vecht	19,70%	27,40%	2,90%	21,60%	0,30%	60,00%
Utrecht (gemeente)	46,10%	46,10%	2,80%	18,90%	1,20%	59,80%
Utrechtse Heuvelrug	25,40%	14,80%	4,30%	9,60%	8,10%	58,40%
Veenendaal	37,30%	5,20%	3,90%	8,20%	54,80%	13,00%
Vijfheerenlanden	31,00%	13,10%	2,20%	7,30%	0,70%	58,00%
Wijk bij Duurstede	23,10%	14,90%	5,00%	4,10%	1,70%	66,10%
Woerden	35,50%	17,40%	1,10%	11,70%	0,40%	61,90%
Woudenberg	22,70%	7,60%	12,10%	4,50%	16,70%	24,20%
Zeist	26,60%	22,70%	4,60%	11,30%	2,10%	66,70%

Tabel B3-1: Percentage van inwoners per gemeente dat werkt in gemeente/regio (Banen van werknemers naar woon-werkregio, CBS, 2019)

In de meeste gemeenten is het percentage inwoners dat ook werkt in de woongemeente het grootst. In Bunschoten werkt een absolute meerderheid van de inwoners in de eigen gemeente. Rond de gemeente Utrecht is te zien dat veel inwoners uit De Bilt, Bunnik en Nieuwegein in de gemeente Utrecht werken. Vaak is dit aandeel groter dan een kwart van de inwoners van die gemeenten. Vier gemeenten zijn heel sterk gericht op bestemmingen in de Metropool Regio Amsterdam: Baarn, Eemnes, De Ronde Venen en Stichtse Vecht. In mindere mate geldt de sterke Amsterdamse OV-oriëntatie ook voor de overige inwoners uit gemeenten in de regio U10 en regio Amersfoort. Voor veel inwoners van de gemeenten Renswoude, Rhenen en Veenendaal is de Foodvalley de werkbestemming.

Hieronder is een korte beschrijving opgenomen van de 'Verbindingswijzer' en het provinciale verkeersmodel Stravem.

1. RESULTATEN BEREIKBAARHEIDSANALYSE MET DE VERBINDINGSWIJZER

In opdracht van de provincie Utrecht heeft Movares met de Verbindingswijzer de voorgestelde ambitiewerken doorgerekend (Hoofdstuk 5). De Verbindingswijzer is een tool die inzichtelijk maakt hoeveel arbeidsplaatsen bereikt kunnen worden door de inwoners in een bepaald gebied (zones van 200x200m) in een bepaalde tijd. Het geeft daarmee een indicatie van de bereikbaarheid (hoeveel arbeidsplaatsen zijn er binnen bijvoorbeeld 60 minuten te bereiken?), maar deze tool maakt niet inzichtelijk hoe groot deze stromen zijn. Er is voor gekozen om alleen naar arbeidsplaatsen te kijken om deze analyse beheersbaar te houden. Arbeidsplaatsen zijn een belangrijke indicator voor OV-gebruik (uiteraard voor woon-werkverkeer), maar arbeidsplaatsen zijn ook een goede indirecte indicator voor reizen met een ander reismotief: bijvoorbeeld naar studielocaties (onderwijs), horeca- of winkellocaties (sociaal-recreatief) of medische clusters (medisch bezoek).

De inwonersaantallen, arbeidsplaatsen en het voetgangersnetwerk zijn in alle scenario's gelijk gehouden; gevarieerd is er met het OV-netwerk: de ambitienetwerken zijn vertaald naar een globale dienstregeling en vergeleken met de dienstregeling begin 2020 (pre-corona dienstregeling).

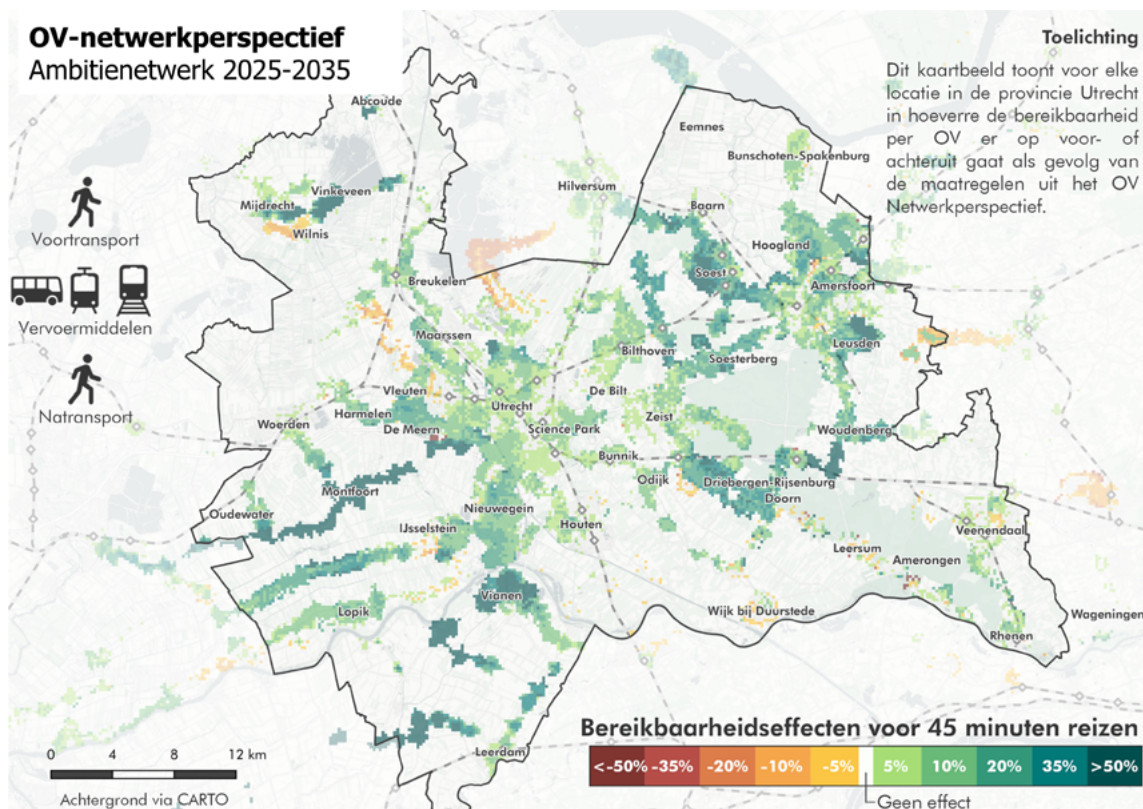
De bereikbaarheidseffecten zijn in onderstaande tabel A weergegeven, waaruit blijkt dat de bereikbaarheid met het ambitienetwerk 2025-2035 (benutten) verbetert. Vooral het aantal arbeidsplaatsen wat bereikbaar wordt binnen de 45 minuten neemt toe.

Dit is ook verklaarbaar, omdat de voorgestelde maatregelen juist inzetten op het verbeteren van de regionale OV-bereikbaarheid: hier kan het versnelde regionale OV een beter alternatief vormen voor de auto. Maar ook bij de 15-minuten-grens, is er een duidelijk positief zichtbaar. Aanvullend hierop is er een doorrekening gemaakt waarbij specifiek gekeken is naar de combinatie OV met de fiets in het vortransport (maximaal 10 minuten). Dan blijken de positieve bereikbaarheidseffecten nog groter.

De bereikbaarheid neemt in het ambitienetwerk 2035-2050 (uitbreiden) nog verder toe, maar dit effect is provinciebreed beperkter dan die tussen de huidige situatie en het voorgestelde ambitienetwerk 2025-2035. De effecten kunnen per gebied natuurlijk wel verschillend uitpakken, zowel positief als negatief. Dit is inzichtelijk gemaakt in de kaarten.

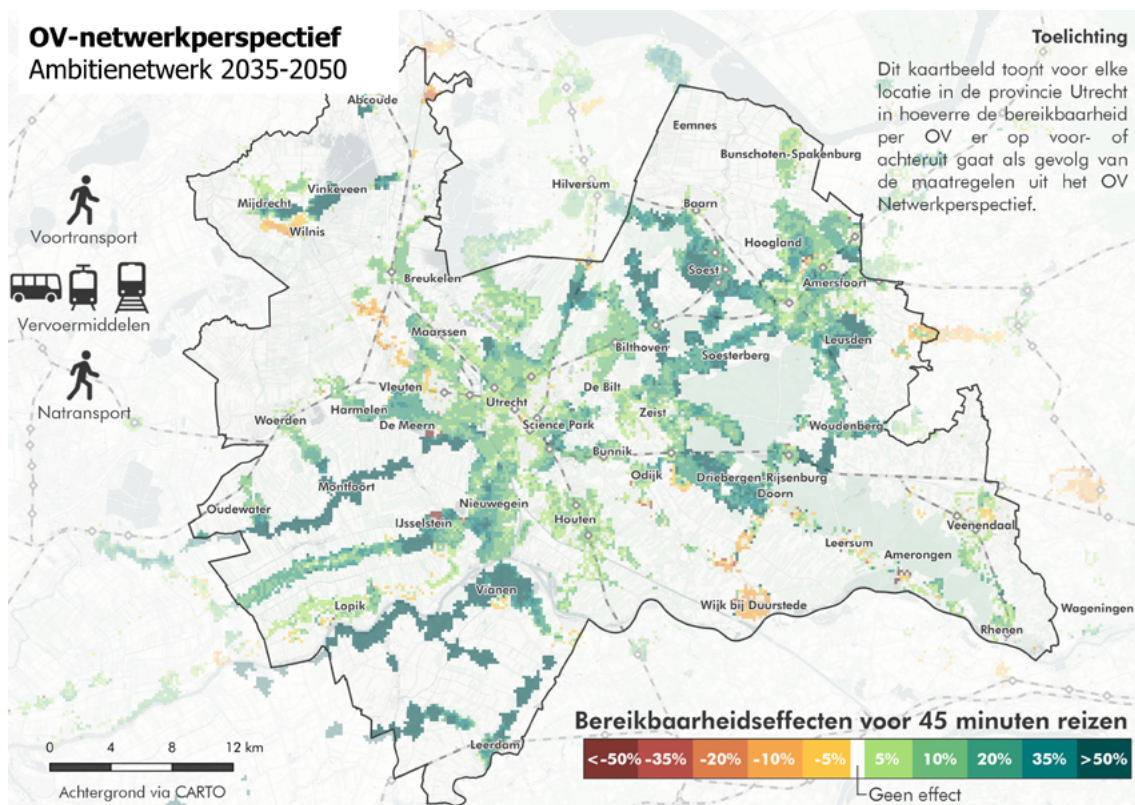
REISTIJD WONING-WERK	EXTRA ARBEIDSPLAATSEN BINNEN ZIJN/HAAR BEREIK ALS GEVOLG VAN HET AMBITIENETWERK TEN OPZICHTE VAN 2020	
	BENUTTEN ≤ 2035	UITBREIDEN ≥ 2035
15 min	+7%	+8%
30 min	+11%	+13%
45 min	+15%	+17%
60 min	+14%	+15%

Tabel A: Het aantal extra arbeidsplaatsen (%) die een gemiddelde inwoner in de provincie Utrecht kan bereiken binnen een OV-reistijd van 15, 30, 45 en 60 minuten vanuit zijn woning, als gevolg van het ambitienetwerk.



Toelichting op de kaart 2025-2035:

Duidelijk zichtbaar is dat corridors waar nu nog “gewone” (streek)bussen rijden, fors profiteren van de introductie van U-link of U-liner. Hierbij is bijvoorbeeld ook het effect zichtbaar van de gestrekte lijnvoering met minder haltes zoals duidelijk te zien is in de Ronde Venen, waar Mijdrecht en Vinkeveen profiteren en Wilnis erop achteruit gaat. Bij de aanvullende analyse waarin de fiets als voortransport is meegenomen, wordt dit voor Wilnis ook minder negatief of zelfs licht positief (afhankelijk van de locatie). Ook profiteren veel gebieden van maatregelen elders in het netwerk: doordat er nieuwe verbindingen, overstapmogelijkheden of hogere frequenties ontstaan waardoor meer arbeidsplaatsen bereikbaar worden binnen de 45 minuten. Het positieve bereikbaarheidseffect in de stad Utrecht (centrum) is relatief klein, omdat hier al veel OV-aanbod is en al veel arbeidsplaatsen bereikbaar zijn in de huidige situatie: de percentuele toename is daarom beperkt. Ook duidelijk zichtbaar is het effect van de introductie van vraagafhankelijke vervoerssystemen (rondom Kockengen en Loosdrecht), omdat deze niet zo goed te vertalen zijn naar een dienstregeling in deze tool.



Toelichting op de kaart 2035-2050:

Grotendeels zijn dezelfde effecten te zien als bij het ambitienetwerk 2025-2035. Door versnelling van de tram van/naar IJsselstein en Nieuwegein is daar sprake van een verdere verbetering. Daarbij zijn er lokaal ook negatieve effecten als gevolg van het opheffen/combineren van tramhaltes om deze versnelling mogelijk te maken. Utrecht-Oost profiteert van de komst van de IC-knoop Lunetten-Koningsweg. Het aansluiten van de U-Linerlijn op dit nieuwe knooppunt in plaats van doorrijden naar Utrecht Centraal, leidt bij Wijk bij Duurstede tot een achteruitgang van het aantal te bereiken werkplaatsen binnen de 45 minuten. Ook het nieuwe station Maartensdijk heeft een zichtbaar positief effect. (NB in dit kaartje is de buslijn door Nieuw-Loosdrecht niet vervangen door een vraagafhankelijk systeem, dit verklaart het verschil met de situatie 2025-2035)

2. RESULTATEN DOORREKENING VERKEERSMODEL:

Met het provinciale verkeersmodel Stravem is doorgerekend welke effecten het ambitienetwerk heeft op het aantal OV-reizigers, de auto en de fiets in 2030 en 2040. Ook is met het verkeersmodel inzichtelijk gemaakt wat de effecten zijn op het OV-netwerk: welke verbindingen/stations stijgen of dalen in gebruik. Het aantal OV-reizigers is in dit model gesplitst in reizigers van en naar de provincie Utrecht (vooral trein) en binnen de provincie (vooral bus en tram). De waarden van 2018 (dus pre-COVID) zijn ook opgenomen. De reeds vastgestelde plannen (zoals woningbouw, werkgelegenheid, OV-lijnen) zijn meegenomen, en ook ontwikkelingen zoals autobezit en -kosten. Hierbij is uitgegaan van dezelfde referentiesituatie als wordt gebruikt voor de MIRT-verkenning OV & Wonen 2030 en de Mobiliteitsstrategie 2040 (U Ned). Effecten van COVID-19 en niet-vastgestelde plannen buiten de provincie (zoals doortrekken Amsterdamse Noord-Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp) zijn niet meegenomen.

