

OPENBAAR VERVOER 2019-2023





INHOUDSOPGAVE

INLEIDING	3
Basis voor dit programma	5
Context	9
1. WAAROM?	11
Ambitie	11
Doelen en indicatoren	12
Opgaven	15
2. WAT?	17
Aanpak	17
Doelen	17
Projecten	36
3. HOE?	40
Financiën	40
Programmateam	43
Monitoring en evaluatie	45



INLEIDING

Dit uitvoeringsprogramma Openbaar Vervoer 2019-2023 (verder: uitvoeringsprogramma OV) bevat de uitwerking van het mobiliteitsprogramma 2019-2023. Het mobiliteitsprogramma is weer een uitwerking van de Mobiliteitsvisie 2014-2028. Met het mobiliteitsprogramma beogen wij als provincie een goede bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer en auto in een gezonde en verkeersveilige omgeving. Dit willen we bereiken door samen met onze partners vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen. Ook moeten we de verschillende vervoersvormen (bijvoorbeeld auto, bus en trein) beter op elkaar laten aansluiten.

Een programma omvat meestal een verzameling projecten; het mobiliteitsprogramma omvat een verzameling programma's. Het vertaalt de opgaven uit de mobiliteitsvisie naar doelen, indicatoren en een meerjarenbegroting. Het beschrijft in het algemeen waar we als bestuur heen willen met de mobiliteit in onze provincie. Het mobiliteitsprogramma geeft geen concrete uitwerking in plannen, prioriteiten en eisen; daar zijn de uitvoeringsprogramma's voor bedoeld. Zo geeft dit uitvoeringsprogramma OV aan wat we de komende jaren willen bereiken, hoe we dat gaan aanpakken en wat dat gaat kosten.

BELANG VAN OV IN UTRECHT

Met een goed OV systeem kunnen inwoners en bezoekers zich verplaatsen van en naar werk, school of een activiteit. Ook draagt goed OV bij aan de bereikbaarheid van de regio. De rol van het OV in het regionale en landelijke mobiliteitssysteem (dat wil zeggen: de hele structuur van spoor-, weg- en waterwegen) binnen de provincie Utrecht is groot en wordt groter.

Goed OV in de provincie Utrecht is ook belangrijk voor de rest van Nederland. Gelegen midden in Nederland heeft Utrecht een sterke economische positie. De economische groei in Utrecht veroorzaakt een groei van de mobiliteit. Doordat de Utrecht zo centraal ligt, komt er veel verkeer doorheen: zowel veel herkomst- en bestemmingsverkeer (dus inkomend en uitgaand verkeer) als doorgaand verkeer (dus verkeer dat niet stopt in Utrecht). Utrecht is hierin een knooppunt van wegen en treinverbindingen. Als Utrecht goed bereikbaar is met het OV, profiteert dus het hele OV en het hele mobiliteitssysteem in Nederland daarvan. Utrecht is daarin te zien als een draaischijf.

Door de algemene economische groei neemt ook de hoeveelheid verkeer en verkeersbewegingen in Nederland toe. Het directe gevolg daarvan is een grotere verkeersdruk in Utrecht. Dit betekent dus nog meer druk op het OV. Dat stelt ons voor een uitdaging: er is capaciteitsuitbreiding nodig op zowel de hoofdwegen als in het OV.

We moeten dus het mobiliteitssysteem binnen Utrecht uitbreiden en aanpassen. Tegelijkertijd moeten we de kwaliteit van het bestaande systeem verbeteren. Een grotere rol voor het OV in dat systeem is noodzakelijk om

drie redenen: vanuit het oogpunt van verduurzaming, het blijven bieden van meerwaarde voor onze inwoners en bezoekers en de ontlasting van de wegen. Technische ontwikkelingen geven impulsen aan het OV en de mobiliteit. Vooral smart mobility en ICT-ontwikkelingen kunnen de manier waarop mensen zich verplaatsen of de manier waarop ze hun mobiliteit regelen, fundamenteel veranderen.

BASIS VOOR DIT PROGRAMMA

NIEUWE ENERGIE VOOR UTRECHT

Met het coalitieakkoord 'Nieuwe energie voor Utrecht' (voor 2019 tot 2023) leggen wij accenten in het mobiliteitsprogramma 2019-2023. We willen investeren in goede bereikbaarheid van de steden en van de kleinere dorpen, want dat maakt het wonen en werken in de provincie fijner. Met goede bereikbaarheid kan het aantal inwoners en bezoekers van de provincie en ook de regionale economie groeien. Dat Utrecht centraal in Nederland ligt en op een knooppunt van wegen en treinverbindingen, biedt kansen om de ambities waar te maken.

WERKEN IN VIER ACTIELIJNEN

In dit uitvoeringsprogramma OV werken wij onze OV-ambities en doelen uit in een activiteitenplanning. Die sluit nauw aan op onze opgave in de komende vier jaar. Hierbij gaat het zowel om het uitvoeren van eerder genomen besluiten als het opstarten van nieuwe activiteiten. De invulling van deze activiteiten gebeurt via vier actielijnen, die samenhangen met de verschillende rollen en taken die we als provincie hebben:

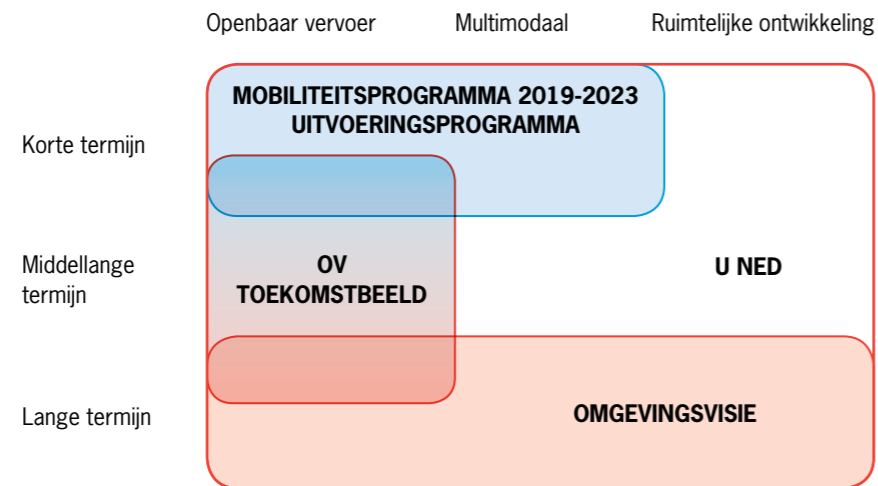
1. exploiteren: aansturen van de gecontracteerde vervoerders en regiotaxi en realiseren van verbeteringen in het OV-netwerk van bus en tram tussen nu en 2023;
2. ontwikkelen: samenwerken met andere overheden en belanghebbenden, ontwikkelen van de visie voor de (middel)lange termijn, behartigen van de belangen van Utrecht in de landelijke overleggen en voorbereiden van de nieuwe concessies (dit zijn vergunningen, die wij exclusief en onder bepaalde voorwaarden aan bepaalde vervoerders verstrekken om het OV te verzorgen in een bepaald gebied);
3. investeren en subsidiëren: verbeteren van de kwaliteit van de OV-infrastructuur en van de doorstroming in het OV;
4. beheren en onderhouden: duurzaam beheren en onderhouden van de eigen assets (onder meer voertuigen, stallingen en traminfrastructuur), zodat de assets met tevredenheid gebruikt kunnen worden door en voor de reiziger.

SAMENHANG TUSSEN DE BELEIDSPROCESSEN

Dit uitvoeringsprogramma geeft invulling aan ons OV-beleid als onderdeel van het mobiliteitsprogramma tot 2023. Daarnaast denken we na over de ontwikkeling van de mobiliteit in relatie tot de verstedelijking op de lange termijn. Er zijn daarin drie processen gaande, die samen vorm moeten geven aan onze opgave:

1. U Ned;
2. OV Toekomstbeeld Midden-Nederland;
3. nieuwe Omgevingsvisie.

De (voorlopige) resultaten van al deze beleidsprocessen werken we in de periode 2019-2023 uit; zij vormen de basis voor de activiteitenplanning in dit uitvoeringsprogramma OV. Figuur 1 laat zien hoe de beleidsprocessen met elkaar samenhangen.



Figuur 1: samenhang tussen de beleidsprocessen.

1. U NED

Utrecht groeit en blijft groeien: meer mensen, meer woningen en kantoren en meer verkeer. Het programma U Ned is een plan met de hoofdlijnen voor het bereiken van een gezonde groei in de Metropoolregio Utrecht. De Metropoolregio Utrecht omvat in dit verband de stad Utrecht met de voorsteden en het meer landelijke gebied eromheen, waar veel forenzen wonen. Goede bereikbaarheid is een belangrijk element voor gezonde groei. U Ned gaat om het bereiken van een regio die aantrekkelijk is om in te leven, met een gezonde woning- en arbeidsmarkt en waar de bereikbaarheid op orde is. OV is hierbij een belangrijke factor. Er zijn keuzes nodig die leiden tot een betere spreiding van de vraag naar mobiliteit naar ruimte, modaliteit en tijd en tot een veel betere integratie van meerdere modaliteiten.

Gemeenten in de Randstad, dus ook Metropoolregio Utrecht moeten de komende decennia veel nieuwe woon- en werkruimte bouwen. Veel mensen willen namelijk wonen op de plekken 'waar het gebeurt' (met veel voorzieningen, cultuur en werkgelegenheid). Die groep mensen groeit de komende tijd. (Internationale) bedrijven vestigen zich vervolgens graag op die plekken met veel goed opgeleide werknemers; dat maakt de stedelijke gebieden (economisch) nog sterker. Dat wonen en werken op bepaalde stedelijke plekken bij elkaar zitten, helpt verschillende overheden bij het behalen van hun doelen. Die doelen zijn bijvoorbeeld:

- het duurzaam ontwikkelen en behouden van natuur (minder bouw buiten de stedelijke gebieden);
- de mobiliteitstransitie (minder autoverkeer, duurzamer vervoer met fiets en OV);
- het creëren van schaalvoordelen voor de energietransitie ('van het gas af');
- het benutten van de voordelen van een stedelijk gebied (agglomeratiekracht);
- het versterken van de internationale concurrentiepositie.

We willen onze goede concurrentiepositie en de aantrekkelijke leefomgeving behouden en versterken. En daar is U Ned voor bedoeld, met een belangrijke rol voor het OV. Het OV komt dan ook in drie deelprogramma's van U Ned terug:

NO-REGRET-MAATREGELEN 2025

In 2018 is er een vooronderzoek (een pre-verkenning) voor OV uitgevoerd. Dat heeft een aantal maatregelen opgeleverd, de zogenoemde no-regret-maatregelen. Deze maatregelen betreffen vooral het bereikbaar houden van het Utrecht Science Park, het ontlasten van Utrecht Centraal en het uitvoeren van de plannen voor nieuwe woon- en werklocaties (vooral aan de zuidwestkant van de Metropoolregio Utrecht). We werken de maatregelen samen met gemeenten, provincie, rijksoverheid (inclusief ProRail en Rijkswaterstaat) en NS verder uit in projecten. De projecten kunnen we vóór 2025 realiseren en zijn toekomstbestendig.

De voorgestelde maatregelen voor het OV zijn:

- aanleggen van een HOV-busbaan langs de Merwedekanaalzone (in aanbouw) naar Westraven (om de Merwedekanaalzone te ontsluiten richting Utrecht Centraal en het centrum en richting Nieuwegein en IJsselstein);
- aanleggen van een OV-busverbinding tussen Overvecht en Utrecht Science Park;
- aanleggen van een busbaan tussen Utrecht Science Park en Zeist, met een nieuwe op- en afrit bij de Utrechtseweg; verder ontwikkelen van P+R Soesterberg en F+R (Fiets + Reis) Mooi Zeist, met fiets- en parkeervoorzieningen (om het overstappen tussen auto, fiets en bus makkelijker te maken).

UITWERKING MAATREGELEN 2030

We gaan aanvullende maatregelen verkennen. Het gaat om grotere OV-projecten die nodig zijn om de groei van het OV tot 2030 mogelijk te maken. Op grond van het onderzoek maken we een selectie van kansrijke maatregelen (projecten). Die projecten zijn een verdieping of vervolg op de no-regret-maatregelen (die tot 2025 lopen). Kansrijke maatregelen zijn bijvoorbeeld:

1. het ontwikkelen van een dubbelstation bij Lunetten, door ook aan de spoorlijn naar Arnhem een station te realiseren (om de reizigersstromen uit het oosten met bestemming Utrecht Science Park op te vangen);
2. het verbeteren van de OV-verbinding tussen Lunetten en onder meer Westraven (om de groeiende reizigersstromen tussen oost en west te ondersteunen) en Utrecht Science Park;
3. het versnellen van OV verbindingen tussen Utrecht en Nieuwegein (tram en/of bus);
4. het doortrekken van Tramlijn 22 naar Zeist (om de binnenstadas te ontlasten en de bereikbaarheid van het Utrecht Science Park te verbeteren);

Het onderzoek naar deze maatregelen loopt. De maatregelen 1 tot en met 3 werken we uit in de nieuwe MIRT verkenning "OV en wonen in de regio Utrecht". Voor de uitwerking van maatregel 4 starten wij een apart onderzoek binnen U Ned. De uitgewerkte maatregelen vormen de basis voor vervolgstappen, op stedelijk en regionaal niveau.

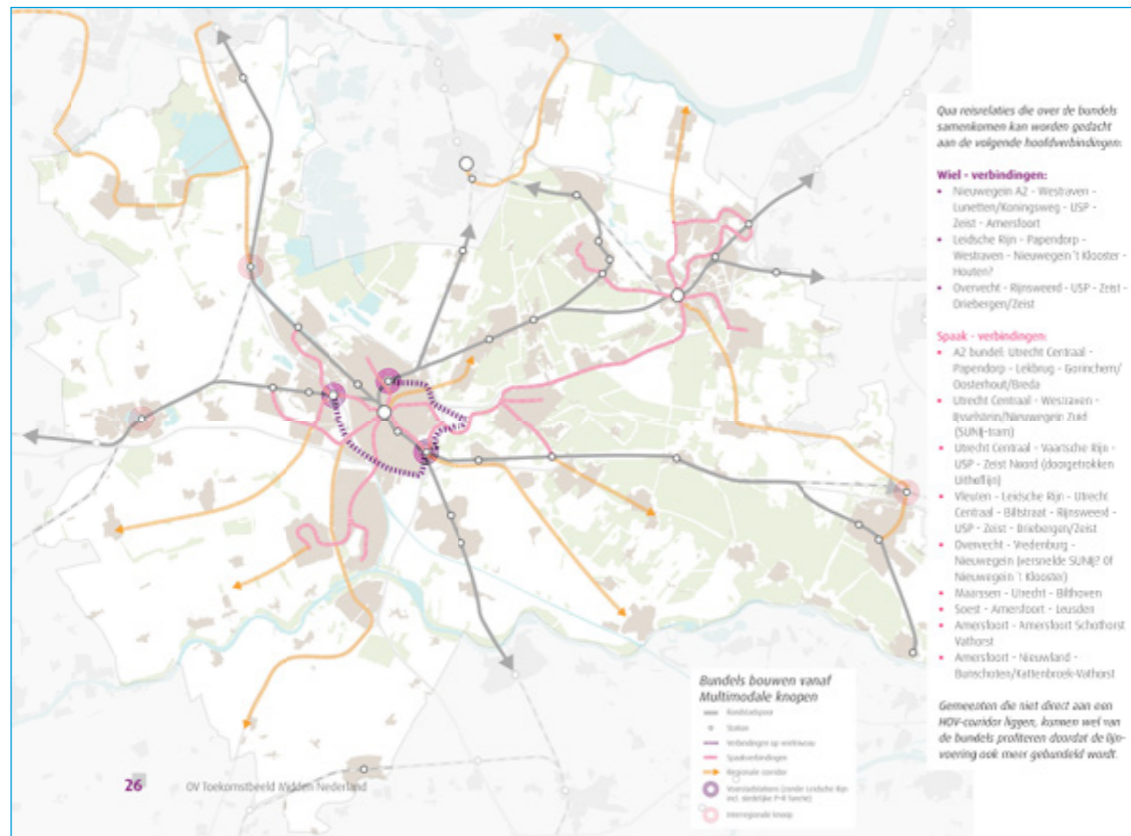
MIRT-ONDERZOEK 2040

Tot 2040 moeten we minimaal 37.000 nieuwe woningen inpassen in de Metropoolregio Utrecht. Dit is extra: er staan namelijk al 67.000 woningen in de regio Utrecht ingepland. Er komt daarom een MIRT-onderzoek (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) om te bekijken hoe we deze verstedelijking het best kunnen aanpakken en welke extra OV maatregelen hiervoor nodig zijn.

2. OV TOEKOMSTBEELD MIDDEN-NEDERLAND

Het programma OV Toekomstbeeld Midden-Nederland schetst hoe het regionale OV-netwerk zich verder gaat ontwikkelen en verkent de Schaa sprong OV waarover het mobiliteitsprogramma schrijft. Midden-Nederland omvat de provincie Utrecht plus regio's waar veel vervoer naar toe gaat en vandaan komt: Gooi- en Vechtstreek, FoodValley en Vijfherenlanden. Uitgangspunt voor dit programma is het landelijke OV Toekomstbeeld; daarin werken de rijksoverheid, provincies, metropoolregio's en vervoerders samen. Een belangrijk aandachtspunt daarbij is de ontwikkeling van een integraal landelijk OV-netwerk. Elke provincie en regio heeft een eigen opgaven in dit programma.

Het OV Toekomstbeeld Midden-Nederland schetst een beeld op de lange termijn: het beeld van de bereikbaarheid per OV, voor alle bezoekers en inwoners van Midden-Nederland (zie figuur 5). Het laat de basis van een OV-netwerk zien. Hoe we dat vervolgens verder invullen, hangt samen met de keuzes die we maken op het gebied van de verstedelijking en mobiliteit.



Figuur 2: ontwikkelperspectief in het OV Toekomstbeeld Midden-Nederland.

De kern van de plannen voor het OV in Midden-Nederland bestaat uit vier elementen:

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 op deze corridors worden ingezet. Daarnaast blijven de ontsluitende lijndiensten bestaan op plaatsen waar er voldoende vraag is. Ook wordt de fiets belangrijker in het voor- en natransport. Voor kwetsbare reizigers die niet goed in staat zijn om naar en van de haltes te komen, zijn er mogelijkheden voor vraaggestuurd (on demand) vervoer.

2. **Een 'wiel met spaken'.** Je kunt het mobiliteitssysteem zien als 'een wiel met spaken'. Het wiel staat voor de verbindingen tussen de knooppunten op de buitenring, om het centrum heen (dat noemt men tangentiële hoofdverbindingen). De spaken staan voor de verbindingen met het centrum. Dit systeem is sterk als er sprake is van: een goede doorstroom, voldoende capaciteit en de juiste hoeveelheid haltes. In de regio Utrecht is Utrecht Centraal het belangrijkste knooppunt. Investerings in het versterken van de tram- en buscorridors van en naar Utrecht Centraal (de spaken) zijn nodig. Er is bundeling nodig in de buslijnen over de Europaweg, de Van Zijstweg, de Binnenstadsas, de Vleutenseweg en de Oudenoord. Bij de tram is bundeling nodig over de route van Tramlijn 22 en de Laan der Verenigde Naties. Ook het sneller maken van de SUNIJ-lijn en het verlengen van Tramlijn 22 naar Zeist-Noord horen hierbij. Sommige verbindingen van en naar Utrecht Centraal hebben in het centrum al de grenzen van hun capaciteit bereikt. Voor goed gebundeld OV gelden de volgende voorwaarden: de afstand tussen de haltes is lang, er is weinig kruisend verkeer en ander (meerrijdend) verkeer én er rijden geen bussen die voor vertraging of een lagere betrouwbaarheid zorgen. Dit kan bijvoorbeeld betekenen dat er minder (verschillende) buslijnen moeten gaan rijden. 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.
3. **Inzetten op centrale route(s) door Rijnsweerd/USP.** Voor Rijnsweerd/Utrecht Science Park denken wij aan verbindingen die centraal door USP lopen: aantrekkelijk OV op korte loopafstand van belangrijke bestemmingen.
4. **Doorontwikkelen regionale HOV-corridors.** De regio Amersfoort heeft een gunstige ligging aan het hoofdspoor, inclusief goede verbindingen met Amsterdam, Schiphol, de Zuidelijke Randstad en Noord- en Oost-Nederland. De bestaande scheiding tussen stads- en streekvervoer wordt minder scherp. We kijken in plaats daarvan naar de volgende mogelijkheden:
 - enkele hoogwaardige HOV-corridors in de regio, zoals naar Utrecht Science Park, Leusden, Vathorst en Bunschoten-Spakenburg;
 - HOV-verbinding tussen Veenendaal en Amersfoort;
 - belangrijke ondersteunende functie voor de stations in Schothorst, Vathorst, Hoevelaken en Nijkerk; verbindingen in het zuidelijk deel van Food Valley tussen Veenendaal Centrum en station Veenendaal de Klomp en de lijn Ede-Wageningen-Wageningen University & Research-Wageningen.
 - HOV-verbinding vanuit Ronde Venen richting Amsterdam (Schiphol, Zuid, Bijlmer) en Breukelen;
 - verbinding van het zuidwestelijke deel van de regio met Gouda, Papendorp-Utrecht Centraal, IJsselstein/Nieuwegein en op termijn Leidse Rijn Centrum.

3. NIEUWE OMGEVINGSVISIE

In de Omgevingsvisie leggen we onze ambities en beleidsdoelen voor de fysieke leefomgeving (zoals bouwen, infrastructuur, watersystemen en natuur) voor de lange termijn vast. Wij doen dit op grond van een nieuwe wet, de Omgevingswet, die op 1 januari 2021 in werking treedt. De inzet vanuit het uitvoeringsprogramma OV, programma U Ned en OV Toekomstbeeld worden meegenomen in het opstellen van de nieuwe visie.

CONTEXT

Het bereiken van onze doelen doen we niet alleen. We werken intensief samen met weg- en spoorbeheerders, vervoerders, gemeenten en reizigersverenigingen. Ieder vanuit zijn eigen opgave, samen voor het totaal. Wij als provincie hebben in het OV diverse rollen op verschillende niveaus: beleidsmatig, uitvoerend en financieel. Figuur 3 geeft een overzicht van alle belanghebbenden bij het OV.

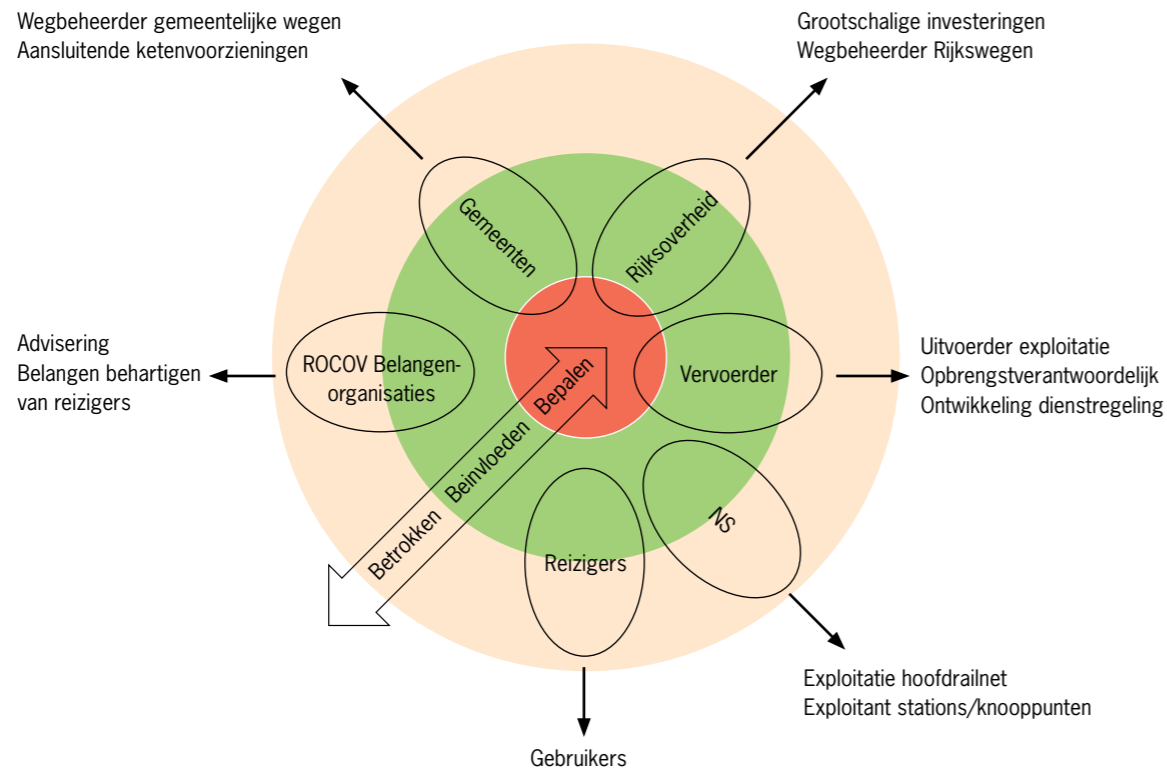
Wij stellen het provinciaal beleid op en zoeken daarbij ook aansluiting op landelijke beleidskaders. In dit kader werken wij samen met de rijksoverheid, betrokken gemeenten en andere partners aan de grote opgaven in Utrecht (in de programma's U Ned en OV Toekomstbeeld).



Wij geven de concessies (vergunningen) uit voor het OV per bus en tram. Dit gebeurt op grond van de Wet personenvervoer 2000. Wij zijn dus de opdrachtgever voor de vervoerders en stellen geld beschikbaar voor de exploitatie. Wij zijn verantwoordelijk voor aanleg, beheer, gebruik en veiligheid van het plaatselijke spoor voor de tram (op grond van de Wet lokaal spoor). Daarnaast zijn wij wegbeheerder en beheerder van diverse belangrijke OV-assets (of concreter: tramhaltes, de tramremise, de busremise voor U-OV, de verkeersleidingspost voor het tram- en busverkeer, trams en het reizigersinformatiesysteem DRIS).

We werken intensief samen met de rijksoverheid en gemeenten aan het OV. De opgave voor het OV hangt namelijk samen met de totale mobiliteit in Nederland. Bovendien zijn gemeenten en Rijk beheerder van wegen die wij gebruiken voor ons OV. De inrichting van die wegen bepaalt grotendeels de kwaliteit van het OV. Daarnaast hebben gemeenten een groot belang bij optimaal OV voor haar inwoners.

Vervoerders (bus en trein) zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van de exploitatie en medeverantwoordelijk voor de kwaliteit van de uitvoering.



Figuur 3: overzicht van de belanghebbenden van het OV.

1. WAAROM?

AMBITIE

Onze ambitie voor het OV is gebaseerd op het mobiliteitsprogramma 2019-2023, aangevuld met de accenten uit het coalitieakkoord 'Nieuwe energie voor Utrecht'.

VERSTERKEN VAN ONDERSCHIEDENDE ROL VAN OV IN STAD EN REGIO

De druk op het OV en daarmee op de kwaliteit van het OV neemt verder toe. Allereerst omdat de provincie Utrecht blijft groeien. Tussen 2014 en 2018 groeide Utrecht al met 41.000 inwoners (3%) en 45.000 arbeidsplaatsen (6%). De verwachting is dat deze groei de komende jaren doorzet. Zo worden er jaarlijks 7.000 nieuwe woningen opgeleverd, waarvan het grootste deel binnen stedelijk gebied. Door deze groei van het aantal inwoners stijgt ook de mobiliteit. Dit wordt nog eens versterkt doordat mensen vaker en met meer verschillende vervoermiddelen reizen.

Om steden en dorpen bereikbaar en gezond te houden, kiezen we voor verbetering van het OV. We bouwen woningen en bedrijven ook in de buurt van OV-knooppunten. Met de verbeteringen in het bus- en tramvervoer zal het OV een beter alternatief zijn voor de auto. Meer mensen zullen dan de auto laten staan en het OV gaan gebruiken. Dat ontlast de drukke wegen en benut de schaarse ruimte beter. Zo levert het OV een positieve bijdrage aan de bereikbaarheid op regionaal en landelijk niveau.

We willen dat reizigers het OV als een logische en prettige manier van reizen ervaren en daarmee de rol van het OV in het mobiliteitssysteem versterken. Daarbij richt het OV zich vooral op verplaatsingen op de middellange en lange afstand. Op deze afstanden kan het OV een alternatief bieden voor de auto en vult het OV de fiets goed aan. Het OV als onderdeel van dit samenhangende mobiliteitssysteem is het meest effectief als we kunnen zorgen voor:

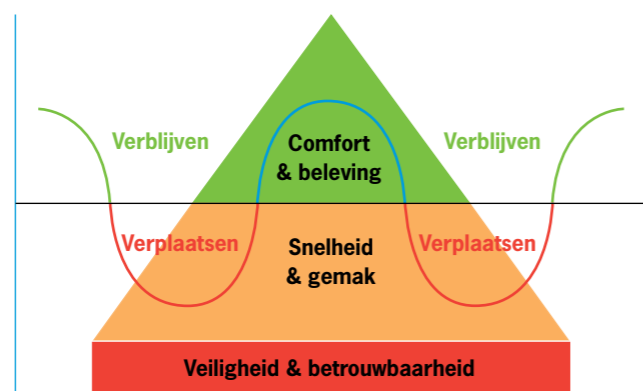
- korte reistijden (hoge gemiddelde snelheden en goede aansluitingen);
- hoge betrouwbaarheid;
- hoge frequentie van rijden;
- bijpassende voorzieningen voor de fiets;
- andere oplossingen voor de laatste kilometers.

Bij de kwaliteitsverbetering houden we ook nadrukkelijk rekening met diegenen die niet beschikken over andere vervoermogelijkheden. We zorgen voor maatwerk op de pekken waar heel weinig reizigers zijn en we dus niet kunnen zorgen voor een vaste OV-dienst. We onderzoeken alternatieve vormen van vervoer voor plekken waar en tijdstippen waarop de vraag klein is (gemiddeld minder dan zes reizigers per rit). Daarvoor gaan wij ook innovatie stimuleren en ondersteunen. We doen dat in de periode 2019-2023 door te werken aan:

- **Hoogwaardig OV-netwerk met vaker en sneller OV en meer reismogelijkheden in stad en regio.** Onderdeel hiervan is het opzetten van een snelnet voor de bus, de U-link. Ook versterken we de OV-verbinding Amersfoort Centraal-Utrecht Science Park en gaan wij de infrastructuur van de tramlijnen beter benutten, door trams sneller en vaker te laten rijden. We gaan in het hele hoogwaardige OV-net (HOV-net) investeren in verbetering van de doorstroming en in materialen en middelen om van dit (ver)nieuw(d)e HOV-net een succes te maken in stad en regio.
- **Spoornetwerk als de ruggengraat van het hoogwaardige OV-netwerk.** Voor het HOV-net zijn goede verbindingen tussen het regionale en het landelijke OV-netwerk van groot belang. Wij bewaken de Utrechtse belangen in het landelijke en regionale spoornetwerk dus goed. Doel daarbij is het uitbreiden en intensiever gebruiken van het sprinternetwerk en het behouden of uitbreiden van het aantal intercitystations in de provincie.
- **Nieuwe, toekomstbestendige OV-concessie(s) in 2023.** We inventariseren de elementen waarmee de nieuwe OV-concessie klaar is voor de toekomst. Uitgangspunten zijn meer regie bij ons en ruimte voor innovatie en flexibiliteit om in te spelen op het groeiend aantal reizigers en op andere veranderingen.
- **Experimenten met nieuwe vormen van aanvullend OV voor landelijk gebied en gebieden waar het gebruik lager ligt en voor bepaalde doelgroepen.** Samen met gemeenten zoeken we naar slimme combinaties van vervoersvormen en innovaties om gebieden met minder reizigers op een passende wijze aan te sluiten op het HOV-net en om ook vervoer te bieden voor mensen die niet zelfstandig met eigen vervoer of OV kunnen reizen. De verdere uitbouw van het flexibele vervoer hoort daarbij.
- **Stapsgewijze, samenhangende ontwikkeling van wonen, werken en bereikbaarheid voor korte, middellange en lange termijn en zoeken naar OV-verbeteringen die aansluiten op plannen in programma U Ned en landelijke traject Toekomstbeeld OV 2040.** We gaan meerdere OV-knooppunten inrichten die onderling goed met elkaar verbonden zijn. Een doel hierbij is het ontlasten van Utrecht Centraal. Een ander doel is het verbeteren van de multimodale (dus met meerdere vervoermiddelen) bereikbaarheid van Utrecht Science Park en nieuwe woon- en werklocaties.

DOELEN EN INDICATOREN

In onze ambitie staat de reiziger centraal. We streven naar een OV-systeem dat ten eerste aansluit op de wensen van de bestaande en potentiële OV-reiziger en ten tweede op een kostenefficiënte manier is ingericht. De in het OV vaak gebruikte klantwensenpiramide (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 4).



Figuur 4: klantwensenpiramide.

Het versterken van de onderscheidende rol van OV in stad en regio vraagt om inspanningen op alle elementen van de klantwensenpiramide. De focus ligt eerst op activiteiten die zorgen voor veilig en betrouwbaar vervoer (de basis). We investeren daarom in passende infrastructuur en strategische assets. Aanvullend daarop investeren we in de volgende twee lagen van de piramide. Dit om bestaande reizigers te behouden en nieuwe reizigers aan te trekken. Het resultaat is een stevige bijdrage van het OV aan de bereikbaarheid van de stad en regio.

Dit uitvoeringsprogramma OV geeft met projecten (en de bijbehorende financiële investeringen) uitwerking aan het mobiliteitsprogramma 2019-2023. We maken de ambitie concreet met de volgende twee doelen die we willen bereiken:

1. Meer OV-reizigers zijn tevreden.

Dit wordt inzichtelijk gemaakt door het meten van de reizigerstevredenheid.

2. Het openbaar vervoer is efficiënt ingericht.

Dit wordt inzichtelijk gemaakt door het meten van de kostendekkingsgraad; de voorspelbaarheid van reistijden in het openbaar vervoer; de bereikbaarheid van belangrijke werklocaties met het openbaar vervoer.

Het openbaar vervoer is efficiënt ingericht



OV-reizigers zijn meer tevreden



De twee doelen van onze ambitie.

Het mobiliteitsprogramma hangt samen met drie plannen: de SVIR, het coalitieakkoord 'Nieuwe energie voor Utrecht' en het Klimaatakkoord.



STRUCTUURVISIE VERKEER, INFRASTRUCTUUR EN RUIMTE ALS LEIDRAAD VOOR DOELEN EN INDICATOREN

De hierboven vermelde doelen en indicatoren uit het mobiliteitsprogramma zijn gebaseerd op de uitgangspunten in de landelijke Structuurvisie Verkeer, Infrastructuur en Ruimte (SVIR, zie kader hieronder).

Het Rijk heeft ons in het SVIR gevraagd om in het mobiliteitsprogramma aan te geven:

- hoe we prioriteit geven aan verbindingen die een goede oplossing bieden en waarover veel reizigers vervoerd kunnen worden;
- hoe we zorgen voor betrouwbaar, vlot toegankelijk, sociaal veilig en efficiënt OV;
- hoe we mensen die niet zelf in hun vervoer kunnen voorzien, toch een vorm van vervoer kunnen aanbieden, die de bereikbaarheid waarborgt van voorzieningen die alleen in gemeenten met een centrumfunctie aanwezig zijn;
- om kwantitatieve doelstellingen op te nemen voor: groei, spitsreistijden, oplossend vermogen OV, aansluiting tussen vervoerwijzen en de rol van OV op verbindingen met weinig reizigers;
- hoe we de realisatie van deze doelstellingen monitoren.

UITVOERING COALITIEAKKOORD 'NIEUWE ENERGIE VOOR UTRECHT' BINNEN BESTAANDE DOELEN

Het coalitieakkoord 'Nieuwe energie voor Utrecht' verwoordt samen met het mobiliteitsprogramma 2019-2023 de ambities voor de ontwikkelingen in het OV-systeem voor de komende jaren. Daarbij stelt het coalitieakkoord geld beschikbaar om:

- Het aanbod van OV in totale omvang en kwaliteit op peil te houden, dit nemen we mee in de lopende concessies;
- de exploitatiekosten mee te laten groeien met het inwonersaantal, dit nemen we mee in de nieuwe concessie(s) in 2023.

REGIONALE ACTIES VANUIT HET LANDELIJKE KLIMAATAKKOORD

Behalve het SVIR en het coalitieakkoord, vormt ook het Klimaatakkoord een basis voor het mobiliteitsprogramma 2019-2023. Op 28 juni 2019 heeft het kabinet het Klimaatakkoord gepresenteerd en zijn we begonnen met de uitvoering. In dit akkoord staan meer dan 600 afspraken om de uitstoot van broeikasgassen tegen te gaan. Die worden als voorwaarden meegenomen in de uitwerking van het mobiliteitsprogramma. Dit betekent concreet het volgende voor het OV:

- Het vervoer met bus en regiotaxi moet verduurzaamd worden. Vanaf 2025 moeten alle nieuwe bussen elektrisch zijn en uiterlijk in 2030 moeten alle bussen elektrisch zijn. Dit traject is al gestart.
- Doel is dat in 2023 het aantal studenten in de hyperspits met 20% is afgenomen (gecorrigeerd voor autonome groei). Hierover gaan wij in landelijk verband in overleg. We kijken jaarlijks wat meegenomen kan worden in de (tarieven)plannen van huidige en toekomstige concessies.

OPGAVEN

In 2018 maakten bijna 60 miljoen reizigers gebruik van het regionale OV in de provincie Utrecht. De gemiddelde klantwaardering van deze reizigers was een 7,7. De grote uitdaging is om de kwaliteit van het OV op peil te houden en tegelijkertijd onze ambities en doelen te realiseren. Om dat waar te maken, zien we drie grote opgaven voor de periode 2019-2023.

Opgave 1: van stip naar startlijn: vertalen van lange termijn naar concrete stappen

In de periode tot 2023 moeten we besluiten met welke mobiliteitsoplossingen we de groei van het aantal reizigers gaan opvangen en ondersteunen. Aan de hand van die besluiten formuleren we concretere stappen voor de korte en middellange termijn. Uiteindelijk moeten we komen tot een samenhangend, toekomstbestendig OV-netwerk, met drempelloos reizen van deur tot deur.

Tot 2040 groeit Utrecht met 84.000 tot 100.000 nieuwe woningen en 80.000 extra arbeidsplaatsen. Met het Rijk en de regiopartners werken we samen in het programma U Ned. Daarin ontwikkelen we in samenhang met elkaar wonen, werken en bereikbaarheid. Dat doen we voor de korte, middellange en lange termijn. U Ned zet in op nieuwe OV-knooppunten in de voorsteden. Hierbij ontlasten wij Utrecht Centraal. Een knooppunt is een plek waar verschillende vormen van vervoer bij elkaar komen en waar stedelijke activiteiten plaatsvinden. Deze knooppunten buiten de ring moeten onderling goed verbonden worden én met de knooppunten in de stad. Op die knooppunten kunnen de OV-reizigers en automobilisten uit de regio makkelijk overstappen op het OV richting de binnenstad en Utrecht Science Park.

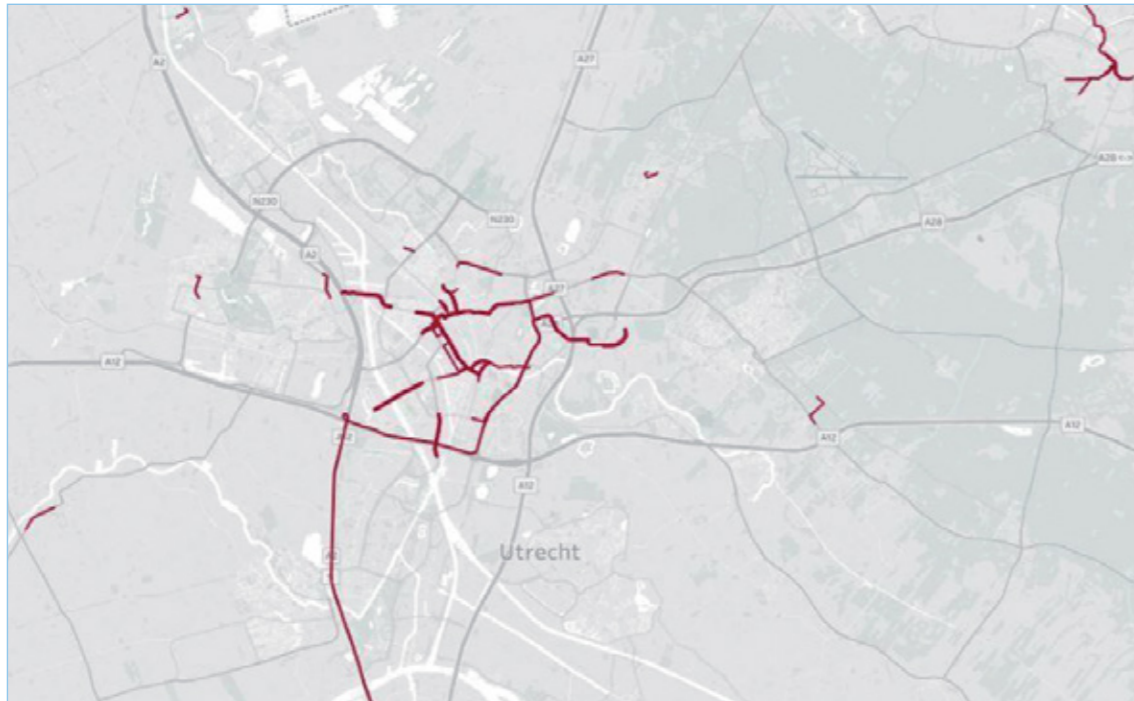
Opgave 2: dynamiek vraagt om actie: slimme inzet van beschikbare middelen op de korte termijn

Met de stappen voor de lange termijn zijn wij er nog niet. 'De winkel blijft open tijdens de verbouwing': op korte termijn zijn er ook ingrepen nodig om het OV-systeem efficiënt en aantrekkelijk te houden. Het OV-systeem loopt namelijk met dagelijks 250.000 reizigers tegen zijn grenzen aan. De grootste groei in het OV-gebruik vindt de komende jaren plaats op de drukke lijnen. Het spoor (zoals Utrecht-Amsterdam) maar ook verbindingen op het onderliggende netwerk (zoals Tramlijn 22, de Binnenstadsas, de busbaan door het gebied van het Utrecht Science Park, de Van Zijstweg en de verbinding tussen station Amersfoort en de binnenstad) lopen binnen niet al te lange tijd tegen capaciteitsgrenzen aan. Investeren in capaciteit op die drukke verbindingen is dus nodig om de groeiende stroom reizigers op te kunnen vangen.

Daarnaast hebben we nog twee aandachtspunten: de gebieden die minder goed bereikbaar zijn met het OV en de groep mensen die niet zo makkelijk gebruik kunnen maken van het OV. Zowel in het landelijk gebied als in de stad. Er zijn nieuwe ontwikkelingen in het vervoer voor bepaalde groepen reizigers. Denk aan ontwikkelingen in het doelgroepenvervoer, waar de gemeenten primair voor verantwoordelijk zijn en in het vraagafhankelijk vervoer (zoals de belbus). Deze ontwikkelingen zijn ook heel belangrijk voor bereikbaarheid in de hele provincie. Voor die vraagstukken hebben we nog geen oplossing. Daarom willen we daar de komende jaren ervaring mee opdoen binnen de lopende concessies met de bus- en tramvervoerders en regiotaxi.

Opgave 3: ombuigen van bedreiging naar kans: OV-doorstroming verbeteren en winst herinvesteren

Betrouwbaarheid en snelheid zijn essentieel voor een goede kwaliteit van het OV. Ze leiden tot een hogere reizigerstevredenheid én tot lagere exploitatiekosten. Betrouwbaarheid en snelheid hebben mede betrekking op de OV-doorstroming (het kunnen doorrijden van de bus of tram). En dus hebben ze een directe relatie met onze twee centrale doelen: meer tevreden OV-reizigers en efficiënt OV. We moeten dus de knelpunten in de OV-doorstroming actief aanpakken.



Figuur 5: overzicht van de kwetsbare OV-trajecten.

De doorstroming verslechtert. Dit gebeurt juist op drukke plekken in het netwerk met veel reizigers, zoals in en rond Utrecht en Amersfoort. Het busverkeer heeft steeds meer last van opstoppingen op de weg en bij verkeerslichten. Voor het OV zijn dit kwetsbare trajecten (zie figuur 2). De bussen staan op deze trajecten langer stil en de reistijden worden langer. Dan zijn er meer bussen en meer personeel nodig om hetzelfde aantal reizigers te vervoeren. Het OV wordt voor reizigers ook minder aantrekkelijk. Dat allemaal maakt het OV minder efficiënt. Maar het omgekeerde geldt ook: bij betere doorstroming en dus snellere bussen, blijft er geld over. Dat kunnen we gebruiken om de kwaliteit van het netwerk te verbeteren. Forse investeringen in nieuwe infrastructuur en een goede samenwerking met wegbeheerders (het Rijk, Rijkswaterstaat, gemeenten) staan hierbij voorop. Onze opgave is om een flinke versnelling aan te brengen in bovenstaande ontwikkelingen.



Het OV in de stad.



2. WAT?

AANPAK

Met dit uitvoeringsprogramma OV 2019-2023 zetten wij concrete stappen in het realiseren van onze ambities en doelen. We hanteren daarbij de volgende aanpak (zie ook figuur 6): vertalen van doelen in kwaliteitseisen (toepisen) die aansluiten bij de klantwensen. Deze eisen gelden voor het hele OV. Vervolgens zijn er diverse middelen (de knoppen) die we in meerdere of mindere mate kunnen inzetten om de kwaliteitseisen te realiseren. Dit doen we in vier actielijnen:

1. exploiteren;
2. ontwikkelen;
3. investeren en subsidiëren;
4. beheren.

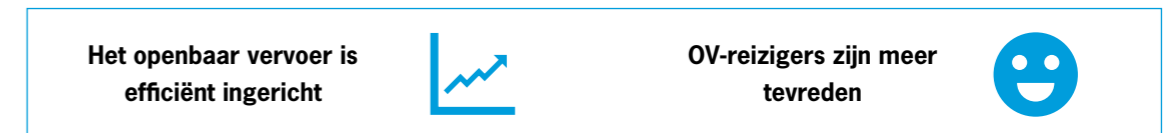


Figuur 6: stappen in het realiseren van de ambities.

DOELEN

We hebben de ambitie concreet gemaakt met de volgende twee doelen:

- het openbaar vervoer is efficiënt ingericht;
- meer OV-reizigers zijn tevreden.

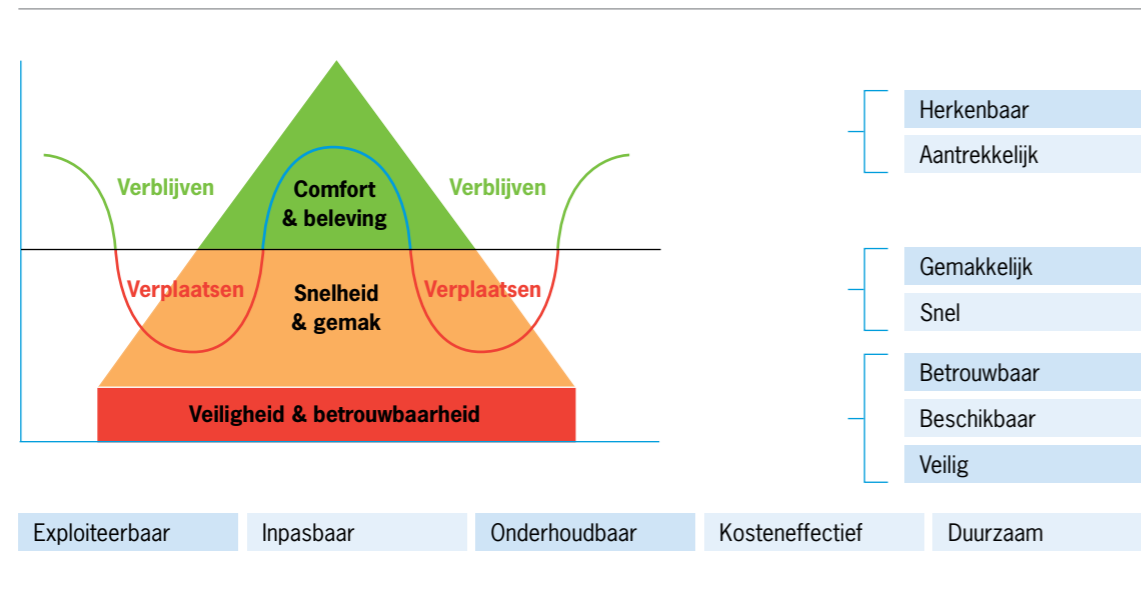


De twee doelen van onze ambitie.

KWALITEITSEISEN

Om onze doelen en opgaven te kunnen realiseren, moeten we zorgen voor een goed OV-systeem. Een goed OV-systeem voldoet aan een aantal algemene kwaliteitseisen. De klantwenspiramide kent verschillende niveaus, met bijbehorende kwaliteitseisen van de reiziger. De kwaliteitseisen op het basisniveau zijn: veiligheid, betrouwbaarheid en beschikbaarheid. Zijn die niet op orde, dan werken ze als een dissatisfier: de klant raakt gedemotiveerd om met het OV te gaan. Is de basis op orde, dan komen de kwaliteitseisen op het volgende niveau aan bod: de snelheid van het OV en het gemak waarmee de reizigers het OV kunnen gebruiken. Is ook aan deze eisen voldaan, dan is het pas van belang om te investeren in herkenbaarheid en aantrekkelijkheid.

Het OV-systeem is een collectief systeem. Het naar ieders zin maken van de basis is bijna onmogelijk. Niet alleen de reiziger stelt eisen, ook wij als provincie stellen een aantal (horizontale, dus voor alle niveaus geldende) kwaliteitseisen dan wel voorwaarden. Die maken dat het systeem werkbaar en betaalbaar is. Die werkbaarheid en betaalbaarheid zijn de voorwaarden voor een efficiënt ingericht systeem (onze doelstelling). Duurzaamheid als kwaliteitseis is een bijzondere. Het OV is, als het efficiënt ingericht en goed bezet is, van zichzelf een duurzaam product. Zero-emissie en bijvoorbeeld circulariteit zijn voor ons (op grond van het Klimaatakkoord) echter ook kwaliteitseisen. In figuur 8 is weergegeven hoe die kwaliteitseisen zich verhouden tot de klantwenspiramide.



Figuur 7: klantwenspiramide met eisen per niveau.










KWALITEITSEIS	OMSCHRIJVING
veilig	het systeem is fysiek en sociaal veilig tijdens aanleg, tijdens gebruik (voor omgeving, personeel en reizigers) en bij beheer en instandhouding
beschikbaar	het systeem is beschikbaar gedurende de exploitatietijd (gepubliceerde dienstregeling)
betrouwbaar	het systeem biedt een betrouwbare en voorspelbare dienstregeling aan de reizigers
snel	het systeem biedt snel en hoogfrequent vervoer met korte wachttijden, concurrerend met andere vervoerwijzen en passend bij de functie van de verbinding in het netwerk
gemakkelijk	het systeem is gebruiksvriendelijk voor alle gebruikers, met toegankelijke haltes, gemakkelijk instappen, betaalgemak en juistheid, actualiteit en beschikbaarheid van reisinformatie
aantrekkelijk	<ul style="list-style-type: none"> - de reiziger voelt zich comfortabel en er zijn voldoende voorzieningen - de haltes en reizigersinformatie zijn hoogwaardig vormgegeven, schoon, heel en goed onderhouden - de voertuigen zien er aantrekkelijk uit van binnen en van buiten
herkenbaar	het systeem heeft een uniforme uitstraling en is herkenbaar volgens de geldende richtlijnen van de provincie Utrecht
exploiteerbaar	het systeem is logistiek uitvoerbaar en zorgt voor een hoge beschikbaarheid aan de reiziger
inpasbaar	het systeem is ingepast in en onderdeel van het systeem dat het verbindt
onderhoudbaar	het systeem kan efficiënte (gemakkelijk en snel) en veilige onderhouden worden met zo min mogelijk hinder voor de omgeving
kosteneffectief	het systeem is efficiënt en effectief ingericht en draagt optimaal bij aan de kostendekkingsgraad
duurzaam	het systeem draagt bij aan de duurzaamheids-, milieu-, gezondheids- en klimaatdoelstellingen van de provincie Utrecht

Tabel 1: omschrijving van de eisen uit de klantwenspiramide.



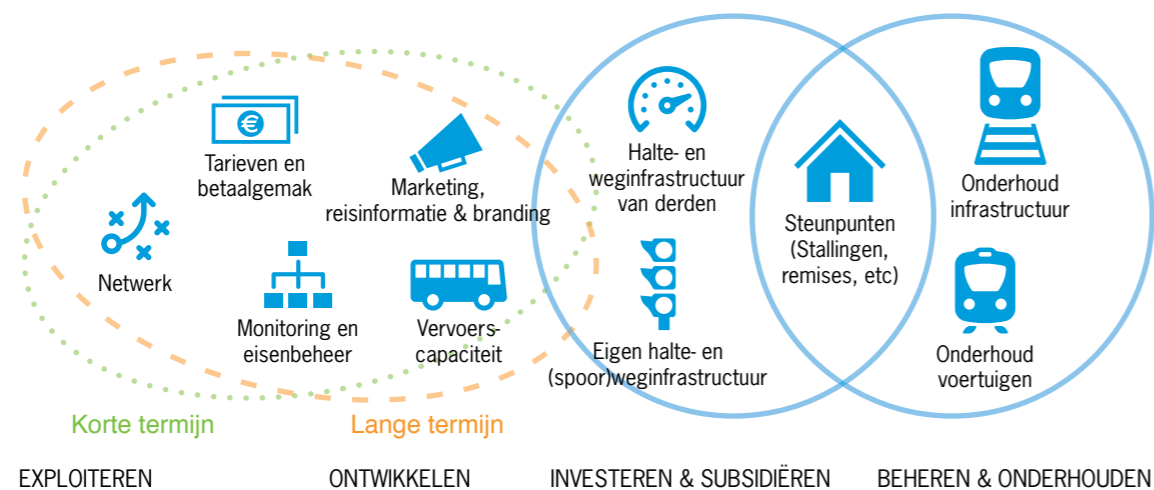
DE KNOPPEN

Het realiseren van de kwaliteitseisen betekent voor ons schaken op meerdere borden tegelijk: wij zijn opdrachtgever, wegbeheerder en beleidsmaker. We hebben dus veel mogelijkheden om naar een optimaal functionerend OV toe te werken. We hebben daarvoor een aantal knoppen waaraan wij in meerdere of mindere mate kunnen draaien. De mate waarin we dat kunnen doen, wordt bepaald door de kwaliteitseisen die we stellen en de financiële voorwaarden waaraan we moeten voldoen. Tabel 2 geeft een beschrijving van de knoppen.

KNOPPEN		BESCHRIJVING
	marketing, reisinformatie en branding	meer reizigers verleiden tot het gebruik van het OV
	monitoring en eisenbeheer	professioneel beheer voeren op de gemaakte afspraken en uitvoering en het monitoren van de doelen en prestaties
	netwerk	steeds beter en hoogwaardiger netwerk dat op korte termijn aansluit bij het verplaatsingspatroon en op lange termijn bij de ruimtelijke en mobiliteitsontwikkelingen; daar waar het reguliere product niet meer past, een alternatief bieden
	tarieven en betaalgemak	een betaalbaar product voor de reiziger en de provincie, de juiste prijs voor de juiste reiziger
	vervoerscapaciteit	daar waar het reguliere product niet meer past, een alternatief bieden
	eigen halte- en (spoor) infrastructuur	betere doorstroming voor het OV en goede toegankelijke halteplaatsen
	halte- en weginfrastructuur van derden	meer bijdragen aan betere doorstroming voor het OV en goede, toegankelijke halteplaatsen op infrastructuur van derden.
	steunpunten (stallingen, remises, etc.)	belangrijke ondersteunende infrastructuur om een exploitatiebaar en kosteneffectief OV-systeem mogelijk te maken
	beheer en onderhoud infrastructuur en voertuigen	goed en duurzaam onderhouden van de infrastructuur om storingen te voorkomen

Tabel 2: omschrijving van de knoppen.

ACTIELIJNEN



Figuur 8: actielijnen met de beschikbare knoppen.

We draaien in dit uitvoeringsprogramma OV aan de verschillende knoppen in vier actielijnen (zie ook figuur 9).

ACTIELIJN 1 EXPLOITEREN EN VERBETEREN VAN LOPENDE CONTRACTEN EN CONCESSIONS

Wij zijn opdrachtgever voor het dagelijks laten rijden van ruim 600 bussen en trams die circa 250.000 reizigers van A naar B vervoeren. Daarnaast rijden er, in ons beheer, regiotaxi's. De subsidiekosten hiervoor bedragen per jaar ruim € 80 miljoen voor het OV en € 6 miljoen voor de regiotaxi. Het tram- en busvervoer wordt uitgevoerd door vervoersbedrijven die daarvoor van ons een vergunning (concessie) hebben gekregen. Voor het vervoer met de regiotaxi hebben wij contracten gesloten met regiotaxibedrijven. De basis voor de bepalingen in de concessies is een programma van eisen. In dat programma van eisen staan de eisen (voortkomend uit de kwaliteitseisen) voor het vervoer. In de huidige concessies en contracten (tot en met 2023) ligt het accent op de uitvoering van de concessie en tussentijdse ontwikkeling.

ACTIELIJN 2 ONTWIKKELEN VAN BOUWSTENEN VOOR NIEUW OV-NETWERK

De enorme taak die we hebben in het OV, vraagt om grote investeringen en om visie. Daarbij is het belangrijk dat we meedoen en invloed uitoefenen in landelijke netwerken op het gebied van OV en spoor. De genoemde kwaliteitseisen vragen om een blik op de toekomst, dus een langetermijnvisie. Die visie ligt op dit moment vast in het OV Toekomstbeeld Midden-Nederland en U Ned. Op basis van deze visies maken we keuzes voor de middellange termijn. En uiteindelijk beleid voor de korte termijn, met concrete handvatten voor het opstellen van het programma van eisen voor de nieuwe concessie(s) in 2023. Dat programma van eisen geeft aan hoe wij het OV en de samenwerking met de vervoerders na 2023 zien. Voor deze nieuwe concessie(s) schrijven we in de komende periode de aanbesteding uit. Onze keuzes in deze actielijn 2 vormen de basis (bouwstenen) voor nieuwe investeringen.

ACTIELIJN 3 SUBSIDIEREN VAN EN INVESTEREN IN NIEUWE INFRASTRUCTUUR

Investeren in infrastructuur betekent investeren in capaciteit, snelheid en betrouwbaarheid: dus in de basis van de klantwenspiramide. Het doel is om het OV sterker te laten concurreren met de auto. Niet alleen op de weg maar ook op de halte. De afgelopen jaren was de investering in Tramlijn 22 het meest opvallend. De investeringen in aanpassingen aan onze eigen infrastructuur (die we moeten doen om onze doelen en de stapsgewijze verbetering van het OV te bereiken) staan grotendeels al vast. Die zijn onderdeel van het provinciale meerjareninvesteringsplan (MIP). Daarnaast investeren we door middel van subsidies mee in het verbeteren van de gemeentelijke infrastructuur en haltes. Hiervoor is in totaal bijna € 24 miljoen beschikbaar in de periode 2019-2023.

ACTIELIJN 4 BEHEREN EN ONDERHOUDEN VAN EIGEN OV-INFRASTRUCTUUR

Wij beheren belangrijke OV-assets (dit zijn bezittingen: materialen en middelen). Vooral het tramsysteem is van grote waarde. Maar ook de nieuwe busremise, de verkeersleidingspost voor het busverkeer en het systeem voor dynamische reisinformatie op de haltes (DRIS) zijn heel waardevol. Een goede kwaliteit van de assets is een voorwaarde om het OV goed te laten functioneren. Daarvoor is dagelijks beheer en onderhoud nodig en uiteindelijk vervanging. We bekijken continu hoeveel onderhoud er nodig is om het risico op storingen te beperken. We leggen vast welke prestaties daarvoor nodig zijn. Deze prestaties koppelen we aan eisen (volgend uit de kwaliteitseisen). Die eisen leggen we vast in de beheervisie en in de plannen voor beheer en onderhoud. Jaarlijks besteden we ongeveer € 17,5 miljoen aan het onderhoud van de eigen voorzieningen.

UITWERKING ACTIELIJNEN

ACTIELIJN 1 EXPLOITEREN EN VERBETEREN VAN LOPENDE CONTRACTEN EN CONCESSIONS



Openbaar vervoer in de provincie.

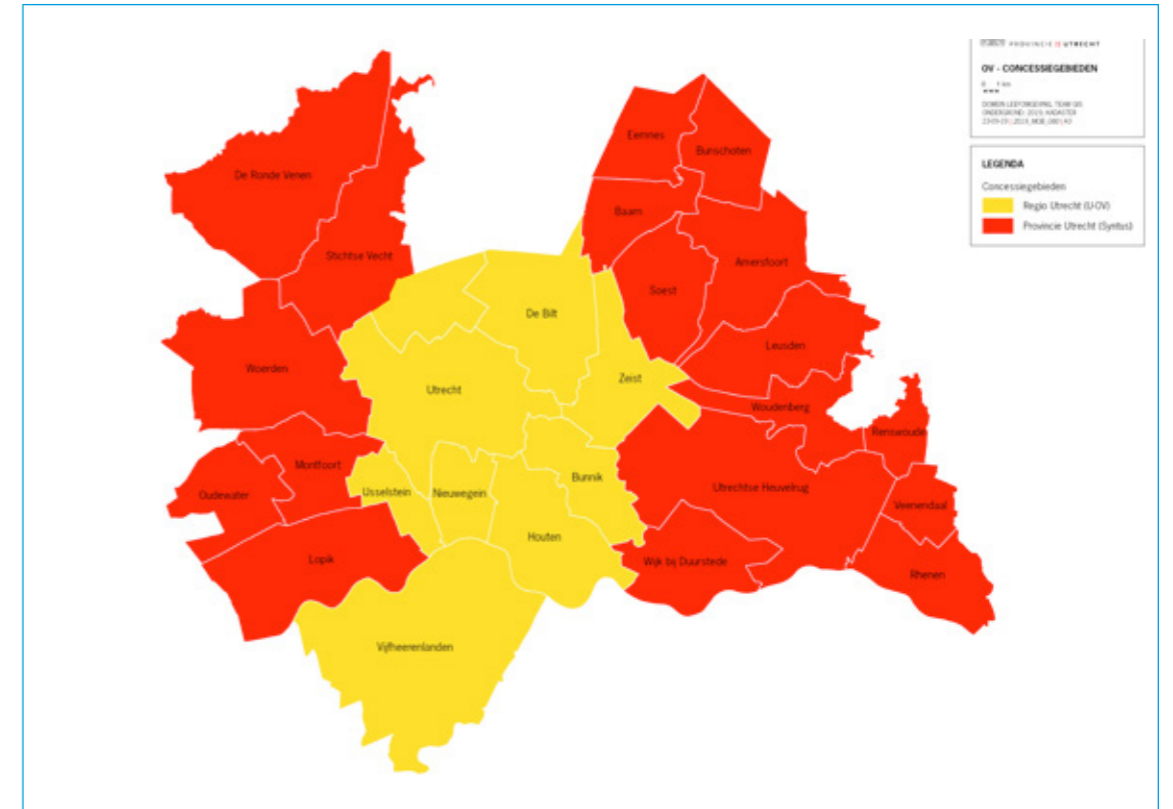
Vervoersbedrijven verzorgen in onze opdracht het OV, op grond van een concessie of een contract. De exploitatie daarbinnen gebeurt op verschillende manieren. Deze onderwerpen komen hier aan de orde.

CONCESSIES EN CONTRACTEN

We zijn opdrachtgever in het OV: wij verlenen de OV-opdracht aan vervoerders, in de vorm van concessies en contracten.

Concessies: U-OV en Syntus

Een concessie is een vergunning die wij (op grond van de Wet personenvervoer 2000) aan een bepaalde vervoerder geven om het OV in een bepaald gebied te exploiteren. Ons OV-netwerk is opgedeeld in: Tram en Bus Regio Utrecht (hierna: U-OV, van vervoerder Qbuzz) en Streekvervoer Provincie Utrecht (hierna: Syntus). In figuur 10 staat een overzicht van de gebieden waarin de twee vervoerders werken.



Figuur 9: vervoersgebieden van U-OV en Syntus.

De vervoerders vervoeren dagelijks bijna 250.000 reizigers, van wie 75% in het U-OV gebied en 25% in het Syntus-gebied. Beide vergunningen lopen tot eind 2023. Daarna geven we nieuwe concessies uit. De rolverdeling tussen ons en de vervoerder verschilt in de twee concessies. Syntus is zelf verantwoordelijk voor de opbrengsten uit het vervoer en heeft de taak om het OV in het gebied verder te ontwikkelen. In het geval van U-OV bepalen de opbrengsten wat de bestedingsruimte is voor het verder ontwikkelen van het OV. Het ontwikkelen doen we samen met U-OV. In dat gebied lopen namelijk veel projecten (zoals de bouw van Tramlijn 22 en de verbouwing van Utrecht Centraal); de projecten met U-OV moeten daarop aansluiten en dat is onze verantwoordelijkheid. De exploitatiesubsidies van U-OV en Syntus samen zijn meer dan € 80 miljoen per jaar.

Contracten: regiotaxi's

Wij beheren (in opdracht van de gemeenten) drie contracten met regiotaxi's. Deze regiotaxi's vormen enerzijds een voorziening voor mensen die niet in staat zijn om met het OV te reizen (op grond van de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo)). Anderzijds zijn ze een aanvulling op het reguliere OV. De drie regiotaxi's zijn regiotaxi Veenweide, regiotaxi Utrecht en regiotaxi Eemland Heuvelrug. Zij werken in het gebied dat grotendeels gelijk is aan het gebied van U-OV en Syntus. Gemiddeld gaat het om 2.500 ritten per dag. De totale kosten van de drie regiotaxi's bedragen € 17,4 miljoen. De gemeenten, de provincie en de reizigers dragen de kosten. De provincie draagt € 6 miljoen bij. Besloten is om het beheer van deze regiotaxi's in 2023 bij de gemeenten te leggen. Dan bouwen we dus ook de provinciale bijdrage stapsgewijs af. Met het geld dat daardoor vrijkomt, starten we projecten voor nieuwe vormen van aanvullend OV. Dit is belangrijk voor de nieuwe concessie.

Werkvelden binnen de exploitatie

Binnen actielijn 1 'exploiteren' vallen twee werkvelden:

- het concessie- en contractmanagement;
- projecten binnen de lopende concessies en contracten.

CONCESSIE- EN CONTRACTMANAGEMENT

Met de concessiehouders U-OV en Syntus stellen we jaarlijks plannen om onze doelen te bereiken. Dit zijn per vervoerder een vervoerplan, een tarievenplan, een marketingplan en een plan voor een aanpak voor de sociale veiligheid. Daarnaast monitoren we of de vervoerders de afgesproken prestaties leveren; jaarlijks stellen we daar een rapport van op. Dat komt verderop aan de orde onder het kopje 'monitoring en evaluatie'.

Vervoerplan

In het jaarlijkse vervoerplan nemen wij en/of de vervoerder verbeteringen, wijzigingen en maatregelen op, die bijdragen aan het bereiken van onze doelen. We herhalen de doelen:

- de centrale doelstellingen: efficiënt OV en tevreden reizigers;
- de subdoelstellingen: ontlasten van Utrecht Centraal en verbeteren van de bereikbaarheid van Utrecht Science Park en nieuwe woon- en werklocaties.

We hebben de uitgangspunten voor de plannen al eerder genoemd: het versterken van belangrijke buslijnen (waaronder U-link), het beter ontsluiten van belangrijke regionale overstapknopen (zoals station Vaartsche Rijn) en het verbeteren van snelbuslijnen van en naar Utrecht Science Park. Voor het opstellen van de vervoerplannen geven wij inhoudelijke, financiële en procesmatige uitgangspunten mee. Om de groei van het aantal reizigers op te kunnen vangen, gaan wij extra investeren in de dienstregeling. In de periode 2021-2023 gaat het om in totaal € 8 miljoen voor de uitbreiding van de dienstregeling.

Tarievenplan

Het Utrechtse Tarievenhuis en de bepalingen in de concessie vormen de basis voor het tarievenplan. Wij stellen de reizigerstarieven vast, op voorstel van de vervoerders. In het tarievenplan leggen we ook de indexering en eventuele tariefwijzigingen voor het volgende jaar vast.

Marketingsplan

In het marketingplan staan de promotieactiviteiten en acties. Die zijn vooral gericht op het onder de aandacht brengen van de reismogelijkheden om daarmee nieuwe reizigers te trekken, zoals de komst van Tramlijn 22 en U-link. Het doel van de activiteiten is het verhogen van de klanttevredenheid en van de hoeveelheid klanten en dus de inkomsten (opbrengsten).

Plan voor sociale veiligheid

Het plan voor de sociale veiligheid omvat de maatregelen die reizigers een veilig gevoel moeten geven en incidenten moeten voorkomen. Onderdeel van deze aanpak zijn onder meer de inzet van veiligheidspersoneel, coördinatie met hulpdiensten en andere beheersmaatregelen. We evalueren het plan jaarlijks en stellen het waar nodig bij.

PROJECTEN BINNEN DE LOPENDE CONTRACTEN EN CONCESSIES

De concessies die tot 2023 lopen zijn niet statisch. Samen met de vervoerders kijken we voortdurend naar verbeteringen die we binnen de concessie kunnen uitvoeren, aanvullend op de hierboven beschreven reguliere werkzaamheden. Het gaat hier vaak om meerjarige projecten en proeven waarvoor financiële middelen binnen of buiten de concessie worden gevonden. Deze bijzondere projecten willen wij graag uitlichten.

Uitbreiding tram

Vanaf 2020 worden de mogelijkheden voor reizen met de tram in Utrecht uitgebreid. Ten eerste komt er een nieuwe sneltram, Tramlijn 22. Tramlijn 22 gaat rijden tussen Utrecht Centraal en Utrecht Science Park. Dit is een nieuwe, snellere verbinding. We bouwen de frequentie van deze tram stapsgewijs op naar zestien keer per uur. We benutten daarmee de beschikbare infrastructuur zo goed mogelijk. Ten tweede gaat de sneltram tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein/IJsselstein doorrijden naar Utrecht Science Park. Dit gebeurt vanaf begin 2021. Daarna gaan wij onderzoeken op welke termijn en onder welke voorwaarden deze tram ook in het weekeinde kan gaan rijden.

Verduurzaming en vergroting wagenpark

In de concessie U-OV worden in 2020 stapsgewijs 142 bussen vervangen. Dat doen wij samen met concessiehouder Qbuzz. Deze bussen zijn duurzamer en hebben meer zitplaatsen. Het project verduurzaming en vergroting wagenpark is in de zomer van 2020 afgerond.

Stapsgewijze opbouw snelnet met U-link

In de komende jaren geven we met het snelnet U-link een kwaliteitsimpuls aan het busnetwerk. We streven naar een aantrekkelijk, comfortabel en herkenbaar snelnet, om stad en regio met elkaar te verbinden. We gaan het bestaande net veranderen en gaan:

- meer snelle lijnen opzetten, waarop de bussen met hoge frequentie rijden;
- zorgen voor betere reisinformatie en meer betrouwbare en voorspelbare aankomsttijden, door de reisregie meer bij de vervoerder te leggen.

Voor de herkenbaarheid van deze belangrijke buslijnen introduceren wij lijnkleuren en het merk U-link. Beide vervoerders doen mee aan U-link en de eerste fase voor het realiseren van U-link richt zich op zes buslijnen in en rondom de stad Utrecht in 2020. In deze fase ligt de focus op hogere frequenties op weekdagen. In 2021 en 2022 trekken we daar de weekeinden bij. Ook gaan we dan de verbinding tussen Utrecht Science Park en station Amersfoort verbeteren. Hiermee werken we concreet aan meer kwaliteit voor de reizigers. Ook doen we belangrijke leerervaring op voor de nieuwe concessie(s) in 2023.

Proef gratis vervoer ouderen met krappe beurs

Wij starten met beide vervoerders met een proef voor gratis OV in de daluren voor ouderen met een krappe beurs. De ervaringen met deze proef nemen we mee in de nieuwe concessie(s) in 2023. De proef start halverwege 2020 en loopt een jaar. Bij succes verlengen we de proef tot 2023.

Proef rijden op regelmaat

Betrouwbare reistijden zijn belangrijk om reizigers te verleiden om gebruik te maken van het OV. Begin 2021 starten wij een proef (op een of meerdere bus- en/of tramlijnen). Daarbij gaan we niet uit van vertrek- en aankomsttijden, maar van regelmaat tussen de voertuigen. Hiermee ontstaat een betere verdeling over het uur en kortere wachttijden tijdens de spits. We doen de proef met bus- en/of tramlijnen waar de punctualiteit op dit moment laag is of een betere verdeling van capaciteit wenselijk is. De ervaringen met deze proef nemen we mee in de nieuwe concessie(s) in 2023.

Nieuwe vormen van aanvullend OV en doelgroepenvervoer

We gaan de regiotaxi afbouwen en nieuwe oplossingen zoeken voor plekken waar te weinig reizigers zijn om een reguliere lijndienst in te zetten. Dit doen wij samen met de gemeenten. Daarnaast zoeken we naar nieuwe oplossingen met de twee vervoerders. We gaan de experimenten met de flexbus (dit is een bus die alleen rijdt als een of meerdere reizigers daarvoor een reservering hebben gedaan) in Woerden en Eiland van Schalkwijk evalueren. De leerervaringen betrekken we in de uitbreiding van flexibele vervoeroplossingen. De verwachting is dat de eerste projecten met nieuwe vormen van aanvullend OV en doelgroepenvervoer starten in 2020.

NAAM ONDERDEEL	EXPLOITEREN EN VERBETEREN VAN LOPENDE CONTRACTEN EN CONCESSIONS
opdracht	Verlenen van de OV-opdracht aan vervoerders, in de vorm van concessies en contracten en toezien op de uitvoering én tussentijdse verbetering ervan.
omschrijving aanpak	Wij zijn opdrachtgever voor het dagelijks laten rijden van ruim 600 bussen en trams die circa 250.000 reizigers van A naar B vervoeren. Daarnaast rijden er, in ons beheer, regiotaxi's. De basis voor de bepalingen in de concessies is een programma van eisen, voortkomend uit de kwaliteitseisen voor het vervoer. In de huidige concessies en contracten (tot en met 2023) ligt het accent op de uitvoering van de concessie en tussentijdse ontwikkeling waaronder uitbreiding van het tramnetwerk en de verduurzaming en vergroting van het wagenpark.
uitgaven	€ 517.300.000 (periode 2019-2023)
resultaat	Vervoersbedrijven verzorgen in onze opdracht het OV, op grond van een concessie of een contract waarmee er ca. 250.000 OV reizigers worden vervoerd en 2.500 regiotaxi ritten worden uitgevoerd. Binnen deze contracten en concessies wordt het netwerk verder versterkt en vervoer verduurzaamt.

ACTIELIJN 2 ONTWIKKELEN VAN BOUWSTENEN VOOR NIEUW OV-NETWERK

Nieuwe ontwikkelingen vragen de nodige voorbereidingstijd. In de periode 2019-2023 leggen wij een belangrijke basis voor het OV-netwerk van de toekomst. Zo werken we samen met partners aan de verbetering van landelijke (spoor)netwerken, de voorbereiding van nieuwe concessie(s) en de tussentijdse doorontwikkeling van het OV-netwerk. Deze drie werkvelden staan dan ook centraal binnen actielijn 2 'ontwikkelen'.

SAMEN WERKEN AAN LANDELIJKE NETWERKEN

Er moet meer samenhang komen in het OV-beleid op de verschillende niveaus (landelijk, provinciaal en lokaal) en tussen de verschillende vervoerswijzen (bus, tram, trein). Dat wordt de (lastige) opdracht voor de beleidsmakers de komende jaren. Bestaande samenwerkingsverbanden (landelijk en in de regio) worden intensiever en wij zijn een (geografisch en inhoudelijk) belangrijke speler in deze verbanden. Wij willen meer gaan bepalen welke onderwerpen er op de agenda staan. Ook moeten we de belangen van de provincie Utrecht op veel plaatsen behartigen. We gaan actief de samenwerking opzoeken in de ontwikkeling van landelijke spoornetwerken.

Belangen behartigen in landelijke netwerken

De OV-taak is veelomvattend, met veel nieuwe ontwikkelingen en ook soms grote financiële belangen. Daarvoor is een goed functionerend landelijk deskundigennetwerk en samenwerking tussen de veertien decentrale OV-autoriteiten (DOVA, twaalf provincies en twee metropoolregio's) van belang. Het veld bestaat verder uit de vervoerders en andere marktpartijen, de andere overheden (gemeenten en Rijk) en betrokken maatschappelijke organisaties. Kennisuitwisseling tussen al deze partijen biedt waardevolle bouwstenen voor de nieuwe concessie(s) in 2023.

Belangrijke samenwerkingsverbanden waarin wij deelnemen, in aanvulling op de trajecten OV Toekomstbeeld en U Ned, zijn:

- interprovinciaal overleg;
- samenwerkingsverband DOVA, waaronder OV-data;
- landelijke en regionale Spoortafels.

Ontwikkelen van het spoornetwerk

Wij hebben zelf geen spoortrajecten in beheer. Maar het spoor vormt wel de ruggengraat van het OV-systeem in de provincie Utrecht. Het is dus voor het functioneren van het OV in de regio van groot belang dat er een goed functionerend spoor ligt. Ook is het belangrijk dat er een goede samenhang is tussen het spoor en ander vervoer, bijvoorbeeld door betere verknoping op de stations met het andere OV, de fiets en de auto én door zoveel mogelijk te bouwen rondom stations.

Vanuit het landelijke OV Toekomstbeeld wordt er gewerkt aan de verdere ontwikkeling van het landelijk spoorstelsel. Van daaruit werken wij de komende tijd aan het spoor, waarbij onder andere de volgende onderwerpen aan bod komen:

- vaker laten rijden van treinen (frequentieverhoging) in regionale treindiensten;
- ontwikkelen van een samenhangend netwerk van trein- en busverbindingen (door betere aansluitafspraken, regionale branding, één tarief voor alle vervoerswijzen en gecombineerde reisinformatie);
- afstemmen van de capaciteitsverdeling in de situatie dat er zowel een trein als een bus op een traject rijdt (dat heet paralleliteit en doet zich bijvoorbeeld voor tussen Utrecht en Amersfoort);
- regionale coördinatie in het veiliger maken van overwegen (Landelijk Verbeterprogramma Overwegen LVO en programma Niet-Actief Beveiligde Overwegen NABO);
- uitvoeren van diverse studies naar corridors op het spoor (Utrecht-Leiden; Almere-Gooi-Utrecht inclusief herontwerp station Hilversum-Sportpark; Utrecht-Breda; Utrecht-Amersfoort-Zwolle; Amersfoort-Hilversum-Amsterdam; Breukelen-Utrecht-Rhemen/Arnhem; Soesterlijn; Woerden-Houten(-Gelderlands);
- doorontwikkelen van het internationale spoor (doorontwikkeling ICE);
- belangen behartigen in de aangrenzende regionale spoorconcessies Valleilijn en Merwedelingelijn;
- voorbereiden van nieuwe infrastructuurprojecten (op basis van de keuzes in de programma's U Ned en OV Toekomstbeeld);
- samenwerken en monitoren.

Vorbereiden nieuwe concessie(s)

In 2023 lopen de huidige OV-concessies af. Dit betekent dat wij de komende jaren de nieuwe concessieverlening voorbereiden. Op landelijk niveau speelt de discussie of de klassieke OV-concessie nog wel van deze tijd is. Dit gezien ontwikkelingen als smart mobility en ketenreizen (reizen met verschillende vervoermiddelen na elkaar). Deze ontwikkelingen zijn relevant voor de uitgangspunten van de nieuwe aanbesteding. Voor het inrichten van de nieuwe concessie(s) kijken we ook naar de ervaringen met de twee lopende concessies. Die verschillen qua vorm en qua rolverdeling tussen provincie en vervoerder.

We zetten in op duurzaam OV. In 2028 willen we met emissieloze bussen rijden. Daarom hebben we het nationale Bestuursakkoord Zero Emissie Bus in 2016 ondertekend. In dat akkoord staat de ambitie dat de bussen in 2030 volledig emissievrij (bij de uitlaat) zijn. En dat er vanaf 2025 alleen nog zero-emissie bussen instromen in de OV-concessies. We beschrijven hieronder de stappen in het proces naar de nieuwe concessie(s).

Stap 1 naar nieuwe concessie(s): evaluatie van lopende concessies

Om de nieuwe concessie(s) goed in de markt te kunnen zetten, evalueren we eerst de twee huidige concessies. Onderdeel van de evaluatie is hoe de exploitatie van het OV is verlopen, welke aspecten wij moeten vasthouden of juist loslaten en of wij met deze concessies voldoende konden inspelen op actuele ontwikkelingen. Een ander punt is of onze manier van sturen heeft geleid tot de juiste resultaten. Het resultaat van de evaluatie geeft input voor het opstellen van een nota van uitgangspunten.

Stap 2 naar nieuwe concessie(s): nota van uitgangspunten

De nota van uitgangspunten (NvU) is de eerste fase van de concessieverlening. In de NvU beschrijven wij de uitgangspunten en doelstellingen voor de nieuwe concessie(s). Aanbesteden is een manier om een contract met een vervoerder te sluiten. Dit contract en het aanbod van de vervoerder moeten passen bij de doelen die wij willen bereiken. Belangrijke onderwerpen zijn:

- het concessiegebied (één of meerdere concessies);
- de scope van de concessie (wel of geen aanvullende vormen van vervoer, wel of geen assets in eigendom of beheer);
- de rolverdeling tussen ons en de vervoerder;
- de verdeling van risico's in relatie tot de vrijheid om ontwikkelingen in gang te zetten;
- de vervoerkundige hoofdkeuzes;
- de manier van aanbesteden;
- de flexibiliteit;
- de financiële speelruimte;
- de looptijd (maximaal vijftien jaar).

Stap 3 naar nieuwe concessie(s): programma van eisen

Het programma van eisen (PvE) geeft de minimumeisen aan waaraan de vervoerder moet voldoen. Dit zijn zowel eisen aan het netwerk van OV (hoe vaak en waar bussen/trams moeten rijden) als eisen aan informatie en monitoring, duurzaamheid, personeel en voertuigen. Het PvE is onderdeel van het contract. Het PvE wordt in twee stappen gemaakt: 1. het ontwerp-PvE dat voor inspraak naar gemeenten, het Regionaal Overleg Consumentenorganisaties Openbaar Vervoer (ROCOV) en vervoerders gaat en 2. het definitieve PvE.

Stap 4 naar nieuwe concessie(s): aanbesteding

Via een Europese aanbesteding nodigen we vervoerders uit om een goed bod in te dienen. Gedeputeerde Staten bepalen welke inschrijver de concessie krijgt. De procedure van publiceren van de aanbesteding tot en met de definitieve beslissing duurt ongeveer negen maanden.

Stap 5 naar nieuwe concessie(s): implementatie

De nieuwe concessiehouder heeft ongeveer anderhalf jaar nodig om zich voor te bereiden op zijn werkzaamheden. De nieuwe concessie start in december 2023. De implementatie vraagt ook om inzet van onze kant: het begeleiden van de uitvoering en het opstellen van een overeenkomst voor het gebruik van de traminfrastructuur.

Doorontwikkelen regionaal en stedelijk OV

OV Toekomstbeeld Midden-Nederland en U Ned schetsen globaal een nieuw provinciaal OV-systeem. We werken deze contouren uit in vier projecten.

Project 1: perspectief 2023-2033/2038

We zijn de inhoudelijke keuzes uit het programma U Ned en het OV Toekomstbeeld Midden-Nederland concreter aan het maken. De eerste stap is het bepalen hoe het netwerk in de periode 2023-2033/2038 (afhankelijk van de lengte van de concessieperiode 10 of 15 jaar) zou kunnen verbeteren. Dit is de inhoudelijke basis voor de concessies in 2023 en voor de tussentijdse ontwikkeling van het OV. Belangrijke onderwerpen die hierbij aan bod komen zijn:

- regionaal: ruimtelijke ontwikkeling, werkzaamheden en andere bepalende ontwikkelingen;
- de ontwikkelingen in het vervoer in de periode 2023-2033/2038;
- de eisen aan de kwaliteit van het OV-netwerk;
- de vervolgstappen voor het beoogde kwaliteitsnetwerk U-Link (eventueel R-net);
- de aanvullende OV-systemen voor de first en last mile (de eerste en de laatste kilometer van de reis, waar geen OV meer is);
- doorstromingsmaatregelen in de periode 2023-2033/2038;
- consequenties voor de exploitatie in de periode 2023-2033/2038.

Project 2: kaderboek kwaliteit (nieuwe) infrastructuur

Voor een veilig, toegankelijk, duurzaam, efficiënt en comfortabel (H)OV-netwerk is kwalitatief goede infrastructuur (inclusief haltes en ketenvoorzieningen) nodig. We werken deze infrastructuur uit in het kaderboek kwaliteit infrastructuur. Dit kan worden gebruikt binnen de provincie door de eigen organisatie, vervoerders en weg/railbeheerders bij het ontwikkelen, (mede)bekostigen en beheren van de infrastructuur. We maken voor het kaderboek gebruik van diverse bestaande bouwstenen, zoals landelijke richtlijnen (van het CROW) en het programma van eisen voor het tramsysteem en voor het HOV. Daarbij betrekken wij ook recente ervaringen met nieuwe infrastructuur, zoals de nieuwe tram- en busbanen in Utrecht en andere aanpassingen op (H)OV-routes.

We werken ook de haltevoorzieningen (meubilair, bewegwijzering, huisstijl en ketenvoorzieningen) uit. Dat is in het bijzonder van belang voor kwaliteitsverbetering op de haltes van Tramlijn 22 en voor koppeling en herkenbaarheid met de SUNIJ-lijn/U-link. De kwaliteit van infrastructuur is verbonden met meerdere aspecten in de omgeving (andere manieren van vervoer, diverse wegbeheerders, de openbare ruimte). Daarom werken we in dit project nadrukkelijk samen met andere partijen met hun (mogelijk) conflicterende belangen.

Project 3: onderzoek naar nieuwe busstallingen en laadplaatsen in relatie tot ZE-busvervoer

Gezien de ontwikkelingen in het busvervoer en in het bijzonder van schone bussen (zero-emissie of ZE-bussen), gaan we andere eisen stellen aan de busstallingen (remises) en/of laadplaatsen. De locatie hiervan heeft grote invloed op de kosten. Het lang duurt (ruim twee jaar) om deze assets te implementeren. En in 2023 krijgen we de nieuwe concessies. Dus we moeten nu bekijken welke assets we in eigen beheer willen hebben in de nieuwe concessie. We gaan eerst inventariseren welke nieuwe stallingen en laadplaatsen op welke plaatsen nodig zijn. Daarna onderzoeken we welke rolverdeling of eigendomssituatie (vervoerder - provincie) daar het best bij past.

Bij dit onderzoek betrekken wij zoveel mogelijk leerervaringen in binnen- en buitenland. Samen met de Hogeschool Utrecht nemen we deel aan het Europese INTERREG-project E-Bussed. Daarin werken we samen met zes andere Europese regio's aan de implementatie van ZE-bussen. Dat kent een actieplan op diverse thema's. Denk aan onder meer laadinfrastructuur, techniek, businessmodellen, duurzame opwekking elektriciteit, ervaringen van reizigers en personeel. Verder kijken we naar ervaringen in concessies in andere regio's en ervaringen met nieuwe technologieën (zoals waterstofbussen).

Project 4: verkenningen in programma doorstroming OV (tram en bus)

Een goede doorstroming is een voorwaarde voor betrouwbaar OV: het leidt tot een betere kwaliteit en daardoor een hogere reizigerstevredenheid én tot lagere exploitatiekosten. Maar er zijn de laatste jaren steeds meer opstoppingen op de weg en bij verkeerslichten, juist op cruciale plekken in het netwerk (zoals in en rond de steden Utrecht en Amersfoort). De mate van doorstroming verschilt sterk per dag en per uur. Het is daarom voor de chauffeurs steeds moeilijker om volgens de dienstregeling te rijden. Reizigers raken ontevreden. In het programma doorstroming OV verkennen wij samen met wegbeheerders en vervoerders nieuwe maatregelen. Onze focus ligt hierbij op de drukke OV-trajecten (acht keer of vaker per uur een bus en/of tram). Wij inventariseren de knelpunten en zoeken bij voorkeur naar oplossingen die voor alle vormen van OV verbetering opleveren. Het leidende principe hierbij is dat de bussen en/of trams minder vaak onnodig stilstaan.

NAAM ONDERDEEL	ONTWIKKELEN VAN BOUWSTENEN VOOR NIEUW OV-NETWERK
opdracht	De basis leggen voor het OV-netwerk van de toekomst.
omschrijving aanpak	<p>In de periode 2019-2023 leggen wij een belangrijke basis voor het OV-netwerk van de toekomst via de volgende 3 sporen:</p> <ul style="list-style-type: none">• verbetering van landelijke (spoor)netwerken door participatie in bestaande samenwerkingsverbanden waarin wij de Utrechtse belangen behartigen.• voorbereiding van nieuwe concessie(s) door het evalueren van de bestaande concessies, het opstellen van een nota van uitgangspunten, het opstellen van een programma van eisen, aanbesteding van de nieuwe concessies en tot slot de implementatie.• tussentijdse doorontwikkeling van het regionaal en stedelijk OV-netwerk volgend uit het OV Toekomstbeeld Midden-Nederland en U Ned. Daarbij gaan wij ook nieuwe infrastructuur verkennen samen met gemeentelijke wegbeheerders en vervoerders.
uitgaven	€ 4.400.000 (periode 2019-2023)
resultaat	Start van een nieuwe OV-concessie(s) met vernieuwd regionaal en stedelijk OV-netwerk en selectie van kansrijke nieuwe infrastructuur projecten.

ACTIELIJN 3 SUBSIDIËREN VAN EN INVESTEREN IN NIEUWE INFRASTRUCTUUR

Uit actielijn 2 'ontwikkelen' komen nieuwe projecten voort met de bijbehorende financiële investeringen. Het gaat soms om aanpassingen aan de eigen infrastructuur en soms om aanpassingen aan de infrastructuur van andere wegbeheerders. Uit actielijn 4 'beheren' komen vervangingen in de eigen infrastructuur voort, ook met de nodige investeringen. Al deze infrastructuur projecten krijgen een plek binnen actielijn 3 'investeren en subsidiëren'.

SUBSIDIËREN VAN AANPASSINGEN IN INFRASTRUCTUUR VAN DERDEN

Soms zijn er voor onze OV-projecten aanpassingen nodig aan de infrastructuur van derden. Twee voorbeelden:

A: uitvoeren van doorstromingsmaatregelen

Jaarlijks bekijken we, wij samen met de betrokken gemeenten, de doorstroming van het OV (programma doorstroming OV). Daar komen maatregelen uit voort. Soms betekent dat een aanpassing aan de infrastructuur van derden. Ook nemen wegbeheerders (bijvoorbeeld gemeenten) soms zelf het initiatief voor een aanpassing om de doorstroming van het OV te verbeteren. De verantwoordelijk wegbeheerder (bijvoorbeeld de gemeente) voert al deze projecten uit. Die komen voor subsidie in aanmerking. Hiervoor is een subsidieregeling in ontwikkeling.

B: verbeteren, aanpassen en verplaatsen van OV-haltes

In ons jaarlijkse vervoerplan kunnen we ook voorstellen waarvoor verandering aan, verplaatsing van of aanleg van OV-haltes nodig is. Die haltes liggen op wegen van derden. De verantwoordelijke wegbeheerder voert deze projecten uit. De kosten die dit meebrengt, komen (deels) voor rekening van ons, als concessieverlener. De verplaatsing van een halte die om andere redenen gebeurt, bijvoorbeeld als een gemeente besluit tot een herinrichting van de gemeentelijke wegen, valt hier niet onder. De kosten zijn dan voor de betreffende wegbeheerder. In de periode 2019-2023 zijn extra middelen beschikbaar voor het opwaarderen en bijplaatsen van fietsklemmen en overkappingen bij alle haltes waar dit nodig is. Dit is onderdeel van het uitvoeringsprogramma knooppunten en het uitvoeringsprogramma fiets.



Nieuwe OV-infrastructuur voor tram en bus.

INVESTEREN IN EIGEN INFRASTRUCTUUR

Naast derden, beheren wij zelf ook (strategische) assets. Met investeringen in deze eigen infrastructuur vervullen wij onze rollen van concessieverlener (zorgen voor een gelijke situatie voor alle potentiële concessiehouders) en van beheerder van de railinfrastructuur en verhuurder van diverse OV-assets. In het meerjareninvesteringsplan (MIP) nemen we alle OV-projecten op die eigen investeringen vergen. Provinciale Staten besluiten over het beschikbaar stellen van een uitvoeringskrediet voor de projecten in het MIP in zijn geheel. Grote en complexe projecten worden wel samen met alle andere projecten meegenomen in het MIP. Dat gebeurt op grond van de Nota investeren, waarderen en exploiteren. Maar Provinciale Staten besluiten per groot project apart over het toekennen van een krediet.

Belangrijke projecten die voor de komende tijd geprogrammeerd staan in het MIP en waarvoor Provinciale Staten krediet hebben verstrekt:

- Nieuwe tramremise: we bouwen een nieuwe werkplaats op de bestaande locatie en passen het opstelterrein aan. Dit betreft een vervanging maar ook een capaciteitsuitbreiding (vanwege Tramlijn 22).
- Nieuwe busstalling: we bouwen een nieuwe, duurzame busstalling in Westraven. Op en rondom deze locatie ontwikkelt de gemeente Utrecht de Merwedekanaalzone, waarbij elektrische bussen worden ingezet.
- Vernieuwing regionaal tramsysteem: de trams op de SUNIJ-lijn worden vervangen en het tracé en de tramhaltes op de SUNIJ-lijn worden vernieuwd.
- Nazorg nieuwe Tramlijn 22: Tramlijn 22 rijdt sinds december 2019 tussen Utrecht Centraal en Utrecht Science Park.
- Vervangingsinvesteringen: diverse verouderde systemen worden vervangen.

NAAM ONDERDEEL	INVESTEREN IN EN SUBSIDIËREN VAN NIEUWE INFRASTRUCTUUR
opdracht	Realiseren van en bijdragen aan projecten die volgen uit ontwikkeling en het beheer en onderhoud.
omschrijving aanpak	Jaarlijks bekijken we, wij samen met de betrokken gemeenten, de doorstroming van het OV (programma doorstroming OV). Daar komen maatregelen uit voort die of door derden uitgevoerd moeten worden of door ons. Ook zijn soms grote projecten nodig voor de vervanging van eigen infrastructuur of investeren we in nieuwe ondersteunende infrastructuur, zoals een tramremise en belangrijke busstallingen. Met investeringen in deze eigen infrastructuur vervullen wij onze rollen van concessieverlener (zorgen voor een gelijke situatie voor alle potentiële concessiehouders) en van beheerder van de railinfrastructuur en verhuurder van diverse OV-assets.
uitgaven	Subsidies: € 23.700.000 (periode 2019-2023). Kapitaallasten/investeringsruimte: € 125.000.000 (periode 2019-2023).
resultaat	Lopende projecten en nieuwe infrastructuurprojecten volgend uit actielijnen 2 en 4 worden binnen deze actielijn gerealiseerd.



Onderhoud aan de trams in Nieuwegein.

ACTIELIJN 4 BEHEREN EN ONDERHOUDEN VAN EIGEN OV-INFRASTRUCTUUR

We hebben sommige OV-assets in eigendom en beheer (vooral de tramvoorzieningen) en andere OV-assets alleen in beheer (busvoorzieningen). We onderhouden de assets goed om ze goed te laten functioneren, dat is immers een voorwaarde voor een goede kwaliteit van het OV. Ook houden we toezicht op het veilig gebruik en onderhoud van de assets. De regionale uitvoeringsdienst (RUD) vervult hierin een belangrijke rol en valt daarom buiten dit uitvoeringsprogramma OV. Aanvullend hierop is er volgens de Wet lokaal spoor (WLS) een onafhankelijk adviesorgaan (safety board), dat de veiligheid monitort en incidenten onderzoekt.

OV-ASSETS

De belangrijkste OV-assets in ons bezit en ons beheer hebben betrekking op het tramsysteem. Het Trambedrijf Beheer en Onderhoud (TBO) is de beheerder (op grond van de WLS). De assets zijn onder te verdelen in de volgende arealen (type assets):

- (Rail)infrastructuur: de trambaan met onderbouw en voorzieningen zoals wissels, bovenleiding, tractiestations en veiligheidssystemen.
- Rijdend materieel. In 2020 zijn er drie series in beheer en onderhoud: 24 SIG-trams uit 1983, 27 nieuwe 33-meter CAF-trams en 22 41-meter CAF-trams. Na de zomer 2020 zullen de SIG-trams die nog rijden op de SUNIJ-lijn, worden vervangen door CAF-trams.
- Haltevoorzieningen: alle haltes met bijbehorende voorzieningen langs de tramlijn, inclusief pauzevoorzieningen voor het personeel.
- Tramremise: de werkplaats en het opstelterrein voor de trams.
- Telematica: alle IT-voorzieningen, zoals de glasvezelverbindingen met de wissels en de onderstations, de camerasystemen op de haltes en de apparatuur van het operationeel controlecentrum (OCC) ofwel de verkeersleidingspost.

Een deel van het lokale spoor valt op basis van de WLS onder onze taken en bevoegdheden. Het lokale spoor in de provincie Utrecht omvat de infrastructuur van de sneltramlijn Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein (SUNIJ-lijn) en van de tramlijn Utrecht Centraal-Utrecht Science Parc (Tramlijn 22).

Naast de assets voor het tramsysteem hebben we assets voor het busvervoer in beheer. Het gaat ten eerste om alle DRIS-voorzieningen (reisinformatie) binnen de provincie, de pauzevoorziening op busstation Breukelen en de nieuwe busstalling Westraven. Het OCC dient tevens als verkeersleidingspost voor het busvervoer. Daarnaast hebben we als wegbeheerder de haltes, busbanen en verkeersregelinstallaties (vaak met prioriteit voor het OV) in beheer en onderhoud. Voor het goed functioneren van de assets is dagelijks beheer en onderhoud nodig en aan het einde van de levensduur moeten we de assets vervangen.

PRESTATIES, RISICO'S EN ONDERHOUD

Het beheer en onderhoud van de OV-assets is risicogestuurd. Dat wil zeggen dat op basis van het afwegen van prestaties, risico's en kosten wordt bekeken welke onderhoudsactiviteiten we uitvoeren. De prestatie-indicatoren voor de assets volgen uit kwaliteitseisen die we aan het OV-systeem hebben gesteld; ze zijn vastgelegd in de beheervisie. Ze hebben betrekking op de veiligheid, beschikbaarheid en betrouwbaarheid van het OV. Risico's zijn verstoringen die deze prestaties bedreigen. Voor de uitvoering van het beheer en onderhoud sluiten we contracten af met diverse partijen. Mochten er toch storingen optreden, door interne of externe factoren, dan is de organisatie erop ingericht om die zo snel mogelijk te verhelpen.

VERGUNNINGVERLENING WIJT

De Wet lokaal spoor (WLS) geeft strenge veiligheidsregels voor op en rond het lokale spoor. Zo is het verboden om zonder vergunning werkzaamheden uit te voeren of zaken te plaatsen bij de lokale spoorweg. De beheerder heeft de bevoegdheid om namens Gedeputeerde Staten die vergunning te verlenen: de WijT-vergunning (Wijziging in de buurt van de Tramweg). Doel van de WijT-vergunning is de veiligheid en doelmatigheid van het tramsysteem te borgen. Met de omgeving en stakeholders rond het tramsysteem worden contacten onderhouden om de inpassing van het systeem in de omgeving te optimaliseren (omgevingsmanagement).

BEHEERVISIE, BEHEERPLAN EN MEERJARENONDERHOUDSPAN VOOR DE TRAM

De WLS ziet toe op de integrale veiligheid van het tramvervoersysteem: de traminfrastructuur, het materieel (de trams) en alle bijbehorende installaties moeten voldoen aan stringente veiligheidseisen. Wij moeten ervoor zorgen dat zowel de vervoerder (concessiehouder) als de beheerder van de infrastructuur (TBO) de integrale veiligheid borgt. Op grond van de WLS moeten we minstens één keer in de vier jaar een beheervisie vaststellen.

De prestatienormen worden in de beheervisie uitgewerkt door middel van specifieke indicatoren. De beheervisie vormt de basis voor de jaarlijkse afspraken over het beheer van het lokale spoor, de inspectiemomenten en de benodigde financiële middelen. Formeel valt alleen de rail(infrastructuur) onder de beheervisie. Maar wij kiezen ervoor om het tramvervoersysteem als een geheel te benaderen, om zo de veiligheid en betrouwbaarheid van het systeem tramvervoersysteem duurzaam te borgen. Daarom nemen we in de beheervisie ook de trams, de stallingsterreinen, de remise, het OCC enzovoort mee.

Jaarlijks stellen we een beheerplan op voor het tramsysteem. Het beheerplan beschrijft enerzijds of aan de prestaties uit de beheervisie is voldaan en anderzijds welke activiteiten (bijsturing, extra activiteiten) we het jaar daarna nemen. De basis voor het beheersplan vormen de prestatie-indicatoren uit de beheervisie. De jaarlijkse begroting van de onderhoudsactiviteiten aan de tram staan in het meerjarenonderhoudsplan (MOP). Ook geven we in het MOP alvast een vooruitblik op de drie jaren daarna. Het onderhoudsbudget varieert per jaar, afhankelijk van de onderhoudsbehoefte.

CONTRACTMANAGEMENT ONDERHOUDSCONTRACTEN

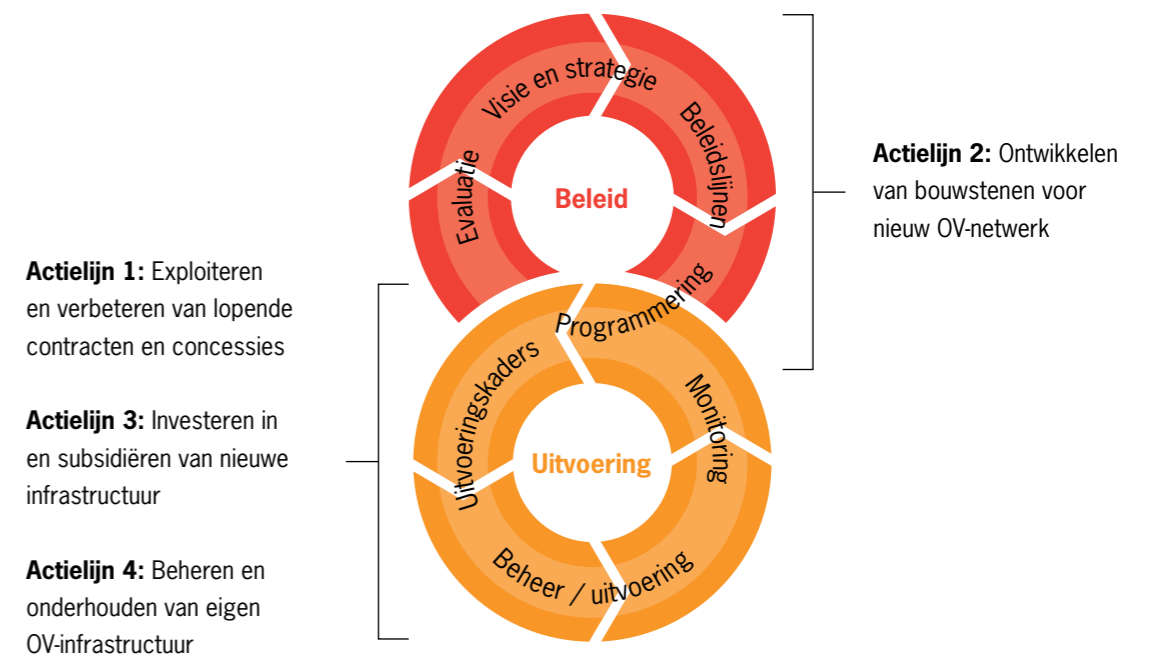
Het onderhoud en beheer van de OV-assets wordt grotendeels uitbesteed aan derden via onderhoudscontracten. De aanbestedingen en het contactbeheer vormen een deel van de werkzaamheden binnen deze actielijn 4 'beheren'. Het betreft onder meer de onderhoudscontracten voor de infrastructuur, de voertuigen, het DRIS (Dynamische Reizigers Informatie Systeem) en de haltevoorzieningen en voor het schoonmaakcontract. Bij het verlenen van de nieuwe concessie(s) in 2023 kunnen we ervoor kiezen om een deel van de

onderhoudscontracten bij de nieuwe concessiehouder onder te brengen. Een daarmee samenhangende keuze gaat over wie de eigenaar wordt van de trams. De trams zijn nu in ons eigendom, maar het kan efficiënter zijn om die onder te brengen bij de vervoerder. Onderzoek naar de best passende eigendomssituatie is onderdeel van de voorbereiding van de nieuwe concessie(s). De keuze komt in de nota van uitgangspunten (zie actielijn 2).

NAAM ONDERDEEL	BEHEREN EN ONDERHOUDEN VAN EIGEN OV-INFRASTRUCTUUR
opdracht	Wij beheren belangrijke OV-assets voor de tram en de bus. Een goede kwaliteit van deze assets is een voorwaarde om het OV goed te laten functioneren.
omschrijving aanpak	Wij stellen een beheervisie vast en zorgen ervoor dat zowel de vervoerder als de beheerder van de infrastructuur de integrale veiligheid borgt. Jaarlijks stellen we ook een beheerplan op voor het tramsysteem. De basis voor het beheersplan vormen de prestatie-indicatoren uit de beheervisie. Naast de assets voor het tramsysteem hebben we assets voor het busvervoer in beheer. Voor het goed functioneren van de assets wordt risicogestuurd beheer en onderhoud uitgevoerd en aan het einde van de levensduur vervangen we de assets. Het onderhoud en beheer van de OV-assets wordt grotendeels uitbesteed aan derden.
uitgaven	€ 86.500.000 (periode 2019-2023).
resultaat	Met onze inspanningen dragen we zorg voor een kwalitatief sterk en goed functionerend OV.

DE ORGANISATIE IN ACTIE

In de veranderende samenleving moeten we beleid steeds aanpassen aan nieuwe ontwikkelingen. Tegelijkertijd heeft iedereen wel houvast nodig, om de doelen te kunnen bereiken. Het proces van beleid maken moet dus helder zijn. Wij noemen onze beleidscyclus 'de beleidsacht', omdat die de vorm van een acht heeft (zie figuur 9). Met dit uitvoeringsprogramma OV en de vier actielijnen doorlopen we alle elementen van de beleidsacht.



Figuur 10: beleidscyclus (beleidsacht).

PROJECTEN

PROJECTEN BINNEN HET UITVOERINGSPROGRAMMA OV

In de actielijnen 1 tot en met 4 worden diverse activiteiten uitgevoerd om de OV-doelen te halen (zie onder 'Uitwerking actielijnen'). Deze activiteiten omvatten concrete projecten of een verzameling van projecten. De resultaten van actielijnen kunnen elkaar beïnvloeden. Zo bieden de projecten uit actielijn 2 'ontwikkelen' de basis voor nieuwe infrastructuurprojecten in het meerjareninvesteringsplan (MIP) en/of subsidietrajecten. Dit is een continu proces. De belangrijkste activiteiten worden jaarlijks opgenomen in de begroting, met het beoogde resultaat. Tabel 3 geeft een overzicht van alle projecten die lopen in de verschillende actielijnen.

	PLANNING									
	2019-1	2019-2	2020-1	2020-2	2021-1	2021-2	2022-1	2022-2	2023-1	2023-2
ACTIELIJN 1: EXPLOITEREN EN VERBETEREN VAN LOPENDE CONTRACTEN EN CONCESSIONS										
1.1. Concessie- en contractmanagement										
Concessies U-OV en Syntus										
Contracten Regiotaxi										
1.2. Projecten binnen lopende concessies en contracten										
Uitbreiding tram										
Start tramlijn 22										
Frequentie naar 16x per uur en kortere reistijd										
Doorrijden met de tram van Nieuwegein/IJsselstein naar USP										
Onderzoek naar invoering weekendbediening op tramlijn 22										
Verduurzaming en vergroting wagenpark										
Stapsgewijze opbouw snelnet met U-link										
Start U-link op zes buslijnen op werkdagen										
Uitbreiding (weekend)bediening										
Uitwerking verbeteringslag HOV Utrecht - Amersfoort										
Proef gratis vervoer ouderen met krappe beurs										
Uitwerking proef, van één jaar										
Evaluatie, mogelijke verbeteringslag en verlenging										
Proef rijden op regelmaat										
Nieuwe vormen van aanvullend OV en doelgroepenvervoer										

	PLANNING									
	2019-1	2019-2	2020-1	2020-2	2021-1	2021-2	2022-1	2022-2	2023-1	2023-2
ACTIELIJN 2: ONTWIKKELEN VAN BOUWSTENEN VOOR NIEUW OV-NETWERK										
2.1. Samen werken aan landelijke netwerken										
Belangen behartigen in landelijke netwerken										
Ontwikkelen van het spoornetwerk										
2.2. Voorbereiden nieuwe concessie(s)										
Stap 1 naar nieuwe concessie(s): evaluatie van lopende concessies										
Stap 2 naar nieuwe concessie(s): nota van uitgangspunten										
Stap 3 naar nieuwe concessie(s): programma van eisen										
Stap 4 naar nieuwe concessie(s): aanbesteding										
Stap 5 naar nieuwe concessie(s): implementatie										
2.3. Doorontwikkelen regionaal en stedelijk OV										
Project 1: perspectief 2023-2033/2038										
Project 2: kaderboek kwaliteit (nieuwe) infrastructuur										
Project 3: onderzoek naar nieuwe busstallingen en laadplaatsen in relatie tot ZE-busvervoer										
Tussentijdse resultaten, bouwstenen voor nota van uitgangspunten (2.2)										
Afronding onderzoeksprogramma nieuwe busstallingen en laadplaatsen										
Project 4: verkenningen in programma doorstroming OV (tram en bus)										
1e tranche: verkenningen kansrijke OV-verbetermaatregelen (Utrecht)										
2e tranche: verkenningen kansrijke OV-verbetermaatregelen (n.t.b.)										
3e tranche: verkenningen kansrijke OV-verbetermaatregelen (n.t.b.)										
4e tranche: verkenningen kansrijke OV-verbetermaatregelen (n.t.b.)										

	PLANNING									
	2019-1	2019-2	2020-1	2020-2	2021-1	2021-2	2022-1	2022-2	2023-1	2023-2
ACTIELIJN 3: INVESTEREN IN EN SUBSIDIËREN VAN NIEUWE INFRASTRUCTUUR										
3.1. Subsiidiëren van aanpassingen in infrastructuur van derden										
Subsidies verbetering doorstroming en/of halteinfrastructuur										
3.2. Investeren in eigen infrastructuur										
Actualisatie OV-studies/projecten Meerjareninvesteringsplan Mobiliteit (MIP)										
Projectuitvoering (w.o. projecten: tramlijn 22, busstalling Westraven, Vervanging Dynamische Reisinformatie)										

	PLANNING									
	2019-1	2019-2	2020-1	2020-2	2021-1	2021-2	2022-1	2022-2	2023-1	2023-2
ACTIELIJN 4: BEHEREN EN ONDERHOUDEN VAN EIGEN OV-INFRASTRUCTUUR										
4.1 Uitvoeren beheer en onderhoud										
Opstellen beheersvisie tram										
Opstellen jaarlijks beheerplan										
Opstellen meerjarenonderhoudsplan (MOP)										
Contractmanagement onderhoudscontracten										
Vorbereiding										
Realisatie										

Tabel 3: projecten in de vier actielijnen

OV-OPGAVEN IN ANDERE UITVOERINGSPROGRAMMA'S

Er zijn zeven uitvoeringsprogramma's opgesteld, voor elke sector een. Ze hebben onderling raakvlakken in de uitvoering, zowel inhoudelijk als financieel. Hieronder geven we een kort overzicht van de uitvoeringsprogramma's en de relatie met het OV.

OV en het uitvoeringsprogramma fiets

Drempelloos rijden van deur tot deur vraagt om slimme combinaties van mobiliteitsvormen. Zo levert de fiets een belangrijke bijdrage aan het vergroten van het bereik van het OV-netwerk. Goede voorzieningen bij de haltes op knooppunten en andere belangrijke centrale haltes vergroten de aantrekkelijkheid van het OV en daarmee de concurrentiekracht ten opzichte van de auto. De fietsvoorzieningen op haltes worden dan ook nauw afgestemd op het OV-netwerk. Financiering hiervoor is onderdeel van het uitvoeringsprogramma fiets. Het gaat hier zowel om het investeren in eigen fietsstallingen bij haltes als het subsidiëren van extra fietsvoorzieningen bij gemeentelijke haltes.

OV en het uitvoeringsprogramma knooppunten

Een soepele overstap tussen verschillende vormen van vervoer zorgt voor een snel, betrouwbaar en aantrekkelijk OV-netwerk op lokaal, regionaal en landelijk niveau. Door de vaak goede bereikbaarheid zijn OV-knooppunten ideale locaties voor verstedelijking. De prioriteit voor het verbeteren van een knooppunt hangt af van de functie van het knooppunt en het belang hiervan binnen het OV-netwerk. Nieuwe ontwikkeling binnen dit netwerk kunnen ervoor zorgen dat de rol van een knooppunt verandert of dat nieuwe knooppunten ontstaan. Tegelijkertijd bieden knooppunten kansen voor het verbeteren van verbindingen. Dit is een voortdurend proces waarin knooppuntontwikkeling en netwerkontwikkeling in de komende jaren samen opgaan, passend bij de actuele en verwachte reizigersaantallen- en bewegingen. Het verbeteren van lokale knooppunten tot grote knooppunten wordt aangestuurd en gefinancierd vanuit het uitvoeringsprogramma knooppunten.

OV en het uitvoeringsprogramma provinciale wegen

Verschiede provinciale wegen hebben een belangrijke functie voor de OV-lijnen tussen stad en regio. Op deze wegen is vaak ook sprake van OV-voorzieningen zoals haltes en prioriteit voor het OV. Dat laatste wil zeggen dat bijvoorbeeld het verkeerslicht op groen springt als de bus aankomt. Een van de drukste verbindingen in Utrecht is de N237 tussen Utrecht en Zeist. Daar reizen dagelijks bijna 10.000 OV-reizigers over in de bus. Deze en andere wegen zijn dus van groot belang. De instandhouding van deze wegen valt onder het uitvoeringsprogramma provinciale wegen.

Verbetering en uitbreiding van de OV-voorzieningen valt onder dit uitvoeringsprogramma OV. Projecten die kunnen helpen aan het verbeteren van de OV-doorstroming of van het OV-netwerk, worden opgenomen in het meerjareninvesteringsplan en vervolgens uitgevoerd. Na oplevering is de instandhouding van de nieuwe voorzieningen onderdeel van het uitvoeringsprogramma provinciale wegen. In het besluit over deze nieuwe investeringen wordt rekening gehouden met de mogelijke impact op onderhoudsbudgetten.

Een belangrijk raakvlak tussen wegen en OV gaat over de provinciale bushaltes en abri's. Het onderhouden en het vervangen hiervan is een onderdeel van het uitvoeringsprogramma provinciale wegen. Bij de nieuwe abri-aanbesteding wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de ontwikkelingen in het uitvoeringsprogramma OV. Denk aan de introductie van U-link en de wens om de abri's herkenbaarder en met meer comfort uit te voeren. Hierbij is het budget binnen het uitvoeringsprogramma provinciale wegen leidend.

OV en het uitvoeringsprogramma smart mobility

Nieuwe slimme mobiliteit is sterk verweven met technologische ontwikkelingen in het OV. In het verleden is (in voorlopers van het programma smart mobility) nauw samengewerkt aan het ontwikkelen van nieuwe vormen van flexibel vervoer. Een voorbeeld hiervan is U-flex in Houten-Zuid/Eiland van Schalkwijk. Dit is een vraaggestuurd OV-concept. Vanuit het uitvoeringsprogramma OV gaan wij verder werken aan nieuwe vormen van aanvullend vervoer en concepten voor het vergroten van de betrouwbaarheid (zoals rijden op regelmaat). Het programma smart mobility is de aanjager van pilots en verbeteringen, bovenop de reguliere OV-taak. Daarvoor stelt het programma financiële middelen, kennis en een netwerk beschikbaar. Tegelijkertijd zoeken wij naar kansen om bredere pilots met win-winkansen voor het OV te integreren in de reguliere OV-taak. Denk hierbij aan de ontwikkeling van Mobility as a Service (MaaS) en mogelijke integratie hiervan in de nieuwe concessie(s) vanaf 2023. Voorwaarde daarvoor is dat het een beproefd concept is en past binnen de beschikbare middelen voor het uitvoeren van de OV-taak.

OV en het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid

Het raakvlak tussen verkeersveiligheid en OV richt zich in eerste instantie op de snelheid van weggebruikers en op de weginrichting. Aanpassen van de weg en verlagen van de maximale snelheid zijn logische keuzes om de veiligheid te verhogen of de oversteekbaarheid en bereikbaarheid van haltes te verbeteren. Het is wel belangrijk om bij deze aanpassingen de aantrekkelijkheid en de betaalbaarheid van OV-lijnen in het oog te houden. Deze kwestie ligt in beginsel bij het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid. Bij het kiezen voor een oplossing worden naast de investeringskosten ook de jaarlijkse exploitatielasten en effecten op de reistijd (maatschappelijk effect) expliciet meegewogen. Het resultaat kan een oplossing zijn die een grotere investering vraagt. Maar die leidt op langere termijn tot lagere structurele lasten van het gehele mobiliteitssysteem.



3. HOE?

Dit uitvoeringsprogramma is er op gericht om onze doelen, efficiënt vervoer en tevreden reizigers in de provincie Utrecht gaan bereiken verbeteren. Voor de periode 2019 tot en met 2023 zijn daarvoor de onderstaande middelen beschikbaar. De beschikbare budgetten zijn indicatief verdeeld naar jaarschijven. De daadwerkelijk bestedingen worden aangepast en vastgesteld via de planning en control cyclus en het daarbij behorende Meerjarige Investerings Planning Mobiliteit.

FINANCIËN

Het mobiliteitsprogramma 2019-2023 is vertaald naar een begroting en een meerjarenperspectief.

KOSTEN OV 2019-2023

In de periode 2019-2023 (prijspeil 2019) bevat de begroting globaal de volgende bedragen op jaarbasis:

- exploitatie van de concessies: circa € 80,6 miljoen;
- beheer van de regiotaxi: circa € 17,6 miljoen;
- bijdrage aan OV infrastructuur van derden: circa € 2,5 miljoen;
- uitvoering van het meerjarenonderhoudsplan (MOP): circa € 17,3 miljoen;
- uitvoering van het meerjareninvesteringsplan (MIP) (kapitaallasten en investeringen): € 25 miljoen.

Aanvullend daarop zijn met ingang van de begroting 2019 de volgende structurele posten opgenomen:

- stelpost prijscompensatie: circa € 1,8 miljoen;
- kosten van beleidstaak uitvoering OV: circa € 1,7 miljoen.

UITBREIDING VIJFHEERENLANDEN

Met ingang van 1 januari 2019 valt de nieuwe gemeente Vijfheerenlanden binnen onze OV-taak. Deze uitbreiding is in 2019 met incidentele middelen opgelost. Vanaf 2020 wordt de post 'exploitatie van concessies' structureel verhoogd met € 1,7 miljoen.

GEVOLGEN COALITIEAKKOORD 2019-2023

Het coalitieakkoord 2019-2023 legt nieuwe accenten in het mobiliteitsprogramma. Hiervoor zijn extra middelen opgenomen in de begroting 2020 en het meerjarenperspectief 2021-2023. Zie tabel 4.

	2020	2021	2022	2023
exploitatie van de concessies				
- extra dienstregelingsuren	0	2.000	3.000	3.000
- proef gratis OV voor ouderen met een krappe beurs	500	500	0	0
bijdrage aan OV infrastructuur van derden				
- verbeteren van OV-doorstroming	0	2.600	6.800	1.800

Tabel 4: extra middelen in de begroting 2020 en het meerjarenperspectief 2021-2023 (x € 1.000).

In tabel 5 staat een overzicht van de uitgaven per jaar. Hierbij is onderscheid gemaakt naar de verschillende activiteiten in dit uitvoeringsprogramma (prijspeil 2019).

OMSCHRIJVING	2019	2020	2021	2022	2023	TOTAAL
Uitvoeringsprogramma OV						
1. Exploiteren en verbeteren van lopende contracten en concessies						
1.1. Concessie U-OV en Syntus						
Exploitatie concessie (netto)	83.217	82.800	84.800	85.300	85.300	421.417
1.2. Contracten Regiotaxi						
Exploitatie concessie (bruto)	17.556	17.600	17.600	17.600	17.600	87.956
1.3. Stelpost prijscompensatie						
Stelpost prijscompensatie	-	1.984	1.984	1.984	1.984	7.936
2. Ontwikkelen van bouwstenen voor nieuw OV-netwerk						
2.1. Samen werken aan landelijke netwerken						
Verkenningen (studiefase)	-	150	150	150	150	600
2.2. Voorbereiden nieuwe concessie(s)						
Kosten beleids/ taakuitvoering OV	-	150	300	100	100	650
2.3. Doorontwikkelen regionaal en stedelijk OV						
Verkenningen (studiefase)	300	850	750	600	650	3.150

OMSCHRIJVING	2019	2020	2021	2022	2023	TOTAAL
3. Investeren in en subsidiëren van nieuwe infrastructuur						
3.1. Subsidiëren van aanpassingen in infrastructuur van derden						
Bijdragen OV	2.500	2.500	5.100	9.300	4.273	23.673
3.2. Investeren in eigen infrastructuur (MIP)						
Kapitaallasten investeringen OV	7.825	22.508	24.336	24.336	24.036	103.041
Investeringsruimte OV	17.175	2.492	664	664	964	21.959
4. Beheren en onderhouden van eigen OV-infrastructuur						
4.1. Uitvoeren beheer en onderhoud						
Beheer en Onderhouden OV	17.300	17.300	17.300	17.300	17.300	86.500
5. Programma OV overkoepelend						
5.1. Programma OV overkoepelend (concessies/monitoring)						
Kosten beleids/taakuitvoering OV	1.120	970	820	1.020	1.020	4.950
5.2. Programma OV overkoepelend (tramprojecten en beheer)						
Kosten beleids/taakuitvoering OV	1.195	681	581	581	581	3.619
Totaal	148.188	149.985	154.385	158.935	153.958	765.451
Waarvan						
Exploitatie concessie (netto)	83.217	82.800	84.800	85.300	85.300	421.417
Kapitaallasten investeringen OV	7.825	22.508	24.336	24.336	24.036	103.041
Exploitatie regiotaxi (bruto)	17.556	17.600	17.600	17.600	17.600	87.956
Beheer en Onderhouden OV	17.300	17.300	17.300	17.300	17.300	86.500
Bijdragen OV	2.500	2.500	5.100	9.300	4.273	23.673
Investeringsruimte OV	17.175	2.492	664	664	964	21.959
Kosten beleids/taakuitvoering OV	2.315	1.801	1.701	1.701	1.701	9.219
Stelpost prijscompensatie	-	1.984	1.984	1.984	1.984	7.936
Verkenningen (studiefase)	300	1.000	900	750	800	3.750

Tabel 5: uitgaven uitvoeringsprogramma OV (x € 1.000)

DYNAMIEK IN UITGAVEN: 'RESERVE CONCESSIONS OV'

De subsidie voor de exploitatie van de concessies is niet een vast bedrag. Voor de concessie van Syntus passen we elk jaar de landelijke index toe op het subsidiebedrag. In de concessie van U-OV is de provincie (grotendeels) opbrengstverantwoordelijk. De aanpassing van de subsidie gebeurt daar op basis van inzet, indexering van de kosten, opbrengsten en indexering van de reizigerstarieven. In de begroting nemen we de aanpassingsbedragen op als 'Stelpost prijscompensatie'. De effecten van deze vorm van aanpassen zijn soms groter of kleiner dan als we de index van het CPB (circa 1,75%) zouden toepassen.

Om schommelingen in de exploitatiesubsidies op te vangen, is in de begroting 2019 de 'Reserve concessies OV' opgenomen, die de plussen en minnen verreken (de effecten egaliseert). Doel van deze reserve is het:

"Efficiënt inrichten OV en vergroten tevredenheid OV-reizigers. Door egaliseren financiële effecten van de exploitatiesubsidie OV inclusief Regiotaxi met betrekking tot indexering, reizigers (opbrengsten)groei (U-OV) en afrekeningen c.q. bijstellingen."

Als de werkelijke lasten hoger zijn dan de begrote lasten, is er een negatief verschil (een tekort); dit tekort wordt dan uit de reserves gehaald. Als er een positief verschil (een overschot) is, dan wordt dit overschot aan de reserves toegevoegd. De spelregels voor deze egalisatie staan in de kadernota 2019. Deze regels gelden ook voor de regiotaxicontracten. De ervaring met deze aanpak is positief. De meevallers zijn benut om kleine schommelingen als gevolg van indexering op te vangen. Als in de komende periode blijkt dat het saldo van de reserve onvoldoende is, volgt een voorstel voor een aanvullende storting. Daarbij zullen we in eerste instantie kijken naar de reserve mobiliteitsplan en reserve BDU inzake BRU zoals opgenomen in de begroting. Want daarin zijn egalisatie-effecten van vóór 2019 afgewikkeld.

UITWERKING SUBSIDIEREGELING

Voor een bijdrage aan infrastructuur van derden is in de periode 2019-2023 € 23,7 miljoen beschikbaar. Dit is bedoeld voor kleine en grote aanpassingen aan de infrastructuur van derden (actielijn 3). Het gaat hier om aanpassingen die voortkomen uit het jaarlijkse vervoerplan en om projecten voor verbetering van de doorstroming in het OV. Voor 2019 zijn de beschikbare middelen ingezet voor diverse projecten via een begrotingssubsidie in de najaarsnota 2019. Deze subsidies zijn gericht op verbeteringen in de infrastructuur in 2020. Die verbeteringen moeten een bijdrage leveren aan een groter bereik met het OV en een efficiënter netwerk. Zo worden nieuwe haltes neergezet, bestaande haltes verplaatst en routes verlegd naar meer centrale plekken. Voor de periode 2020-2023 werken we aan de nieuwe subsidieregeling, als onderdeel van een subsidieregeling voor de hele mobiliteit. Specifiek voor het OV gaan wij de subsidie afstemmen op het belang voor het OV en de voordelen voor reizigers en de exploitatie.

PROGRAMMATEAM

Het programmateam voor dit uitvoeringsprogramma OV bestaat uit de teams binnen het domein mobiliteit:

- Expertiseteam OV (EOV) voor exploitatie en beleid;
- Trambedrijf Projectmanagement (TPM);
- Trambedrijf Beheer en Onderhoud (TBO).

De inzet die nodig is vanuit deze teams is opgenomen in tabel 6. Deze inzet is inclusief de OV-bijdrage aan het opstellen en de uitvoeren van het meerjareninvesteringsplan (MIP) en het meerjarenonderhoudsplan (MOP). Onder deze tabel staat elk team toegelicht.

	EOV	TBO	TPM	TOTAAL
algemeen: aansturing & communicatie	3,00	1,00	1,00	5,00
actielijn 1. exploiteren en verbeteren van lopende contracten en concessies	13,75	-	-	13,75
actielijn 2. ontwikkelen van bouwstenen voor nieuw OV-netwerk	7,75	-	-	7,75
actielijn 3: subsiëren van en investeren in nieuwe infrastructuur	2,25	19,75	23,75	45,75
actielijn 4: beheren en onderhouden van eigen OV-infrastructuur	0,25	19,75	-	20,00
totaal	27,00	40,50	24,75	92,25
inzet buiten EOv, TBO en TPM				
inkoopondersteuning				1,00
juridische ondersteuning				1,50
GIS				0,50
totaal				3,00

Tabel 6: overzicht van de inzet van het programmteam voor het uitvoeren van de actielijnen (in fte's).

TEAM EOv

Team EOv werkt vooral in de actielijnen 1 'exploiteren' en 2 'ontwikkelen'. Ongeveer de helft van het team werkt aan concessie- en contractbeheer en lopende projecten binnen de concessie. Daarnaast ligt de focus op het ontwikkelen van het OV voor de lange termijn, het voorbereiden van de nieuwe concessie en het voorbereiden van nieuwe OV-infrastructuur. Vooral voor de laatste werkzaamheden komt er uitbreiding, met invulling van vacatures en een uitbreiding van 2 fte. De inzet voor communicatie ligt vooral bij EOv. De inzet vanuit EOv voor andere uitvoeringsprogramma's is niet opgenomen in tabel 6.

TEAM TBO

Team TBO is nog in ontwikkeling. De medewerkers werken gemiddeld de helft van de tijd aan werkzaamheden in actielijn 4 'beheren'. De overige werkzaamheden zijn gerelateerd aan de realisatie van Tramlijn 22 en organisatie rondom deze nieuwe assets. Deze werkzaamheden vallen onder actielijn 3 'investeren en subsidiëren'. Hoe de verhouding tussen de werkzaamheden in de toekomst is, hangt af van de keuzes voor de nieuwe concessie(s) in 2023 en de toekomstige tramprojecten.

TEAM TPM

Team TPM werkt op dit moment onder meer aan de realisatie van Tramlijn 22, de vernieuwing van het regionale tramsysteem en de vervanging van het DRIS-systeem. Het gaat om de uitvoering van de projecten zoals vastgelegd in het MIP. De verwachting is dat team TPM na de ingebruikname van Tramlijn 22 en na de nazorg wordt afgebouwd. Eventuele resterende werkzaamheden krijgen dan een plek in andere teams. Hoe dat precies gebeurt, hangt samen met de verdere ontwikkeling van team TBO. Voor nu zijn in tabel 6 alle medewerkers van TPM geplaatst in actielijn 3.

MONITORING EN EVALUATIE

De beleidsindicatoren uit het mobiliteitsprogramma 2019-2023 worden centraal gemonitord. Specifiek voor dit uitvoeringsprogramma OV gaat het om de indicatoren in tabel 7.

DOELSTELLING	INDICATOR	STREEFWAARDE
meer OV-reizigers zijn tevreden	gemiddelde klantwaardering	waardering van ten minste 7,5
het OV is efficiënt ingericht	kostendekkingsgraad	kostendekkingsgraad van streekconcessie 50% en van stadsconcessie 64%
	robuuste rij- en spreidingstijden	langzaamste rijtijden wijken maximaal 60% af van de snelste rijtijden ¹
	bereikbaarheidsindicator OV met economische kerngebieden als bestemming	indicator voor bereikbaarheid van economische kerngebieden is minimaal 30 kilometer per uur

Tabel 7: doelstellingen, indicatoren en streefwaarden.

JAAR- EN TRENDRAPPORTAGE OV

Om veranderingen in de beleidsindicatoren beter te kunnen verklaren, stellen we jaarlijks de jaar- en trendrapportage OV op. Deze rapportage geeft een beeld van de omvang van opgaven en van de effectiviteit van de genomen maatregelen. Voor de periode 2019-2023 wordt de jaar- en trendrapportage uitgebreid met de indicator voor 'beschikbaarheid van de (tram)infrastructuur'. De kostendekkingsgraad wordt uitgebreid met 'beheer en onderhoud'. Dit zijn belangrijke onderwerpen, waarin in 2019-2023 veranderingen te verwachten zijn als gevolg van de lopende investeringen. Aanvullend hierop nemen we een selectie op van belangrijke projectevaluaties en monitoringsresultaten. Daarmee krijgt de jaar- en trendrapportage een grotere rol in de operationele monitoring van dit uitvoeringsprogramma OV. In tabel 8 staan de thema's uit de jaar- en trendrapportage en de bijbehorende aspecten.

¹ In het mobiliteitsprogramma 2019-2023 staat bij deze indicator een tweede streefwaarde, namelijk: 'Ten minste 50% van de ritten is de rijtijd niet langer dan drie kwart van de ongehinderde rijtijd'. Maar deze indicator blijkt niet geschikt voor monitoring. In de kadernota 2021 wordt voorgesteld om de monitoring toe te spitsen op de andere streefwaarde: 'De langzaamste rijtijden wijken maximaal 60% af van de snelste rijtijden'.

THEMA	ASPECTEN
1. ontwikkelingen	overzicht van relevante ontwikkelingen
2. aanbod en prestatie	<ul style="list-style-type: none"> - omvang van de dienstregeling - materieel en milieu - rituitval - stiptheid - beschikbaarheid van de (tram)infrastructuur
3. gebruik	<ul style="list-style-type: none"> - aantal instappers - reizigerskilometers - kostendekkingsgraad - klantwaardering - klantreacties
4. veiligheid in het OV	<ul style="list-style-type: none"> - klantwaardering - incidenten
5. specials	<ul style="list-style-type: none"> - projectmonitoring *1) - monitoring van de doorstroming *2)

Tabel 8: thema's in de jaar- en trendrapportage.

***1) Monitoring van gerealiseerde projecten binnen lopende concessies en contracten**

Projectmonitoring is een periodieke monitoring na het realiseren van een project binnen actielijn 1 'exploiteren'. Belangrijke projecten voor periodieke monitoring zijn:

- ontwikkeling van Tramlijn 22;
- ontwikkeling van de U-link;
- ontwikkeling van nieuwe vormen van aanvullend OV;
- proef met gratis vervoer voor ouderen met een krappe beurs.

Deze projectmonitoring is een verdiepingsslag, boven op de reguliere monitoring op netwerkniveau. Deze nieuwe monitoring richt zich op vervoerprestaties en klantbeleving. Daarmee halen we actuele inzichten op. Die kunnen leiden tot verbetering en bijsturing in het reguliere concessie- en contractmanagement. Ze kunnen ook bouwstenen vormen voor de nieuwe concessie(s) in 2023. De exacte vormgeving van deze monitoring is maatwerk en afhankelijk van het project.

***2) Monitoring van OV-doorstroming als bouwsteen voor het doorontwikkelen van OV**

Monitoring van de doorstroming kan bouwstenen opleveren voor het verder ontwikkelen van het OV. De vervoerprestaties worden continu gemonitord. De doorstroming bepaalt deels hoe het vervoer presteert. Om die reden gaan we de verkeersdoorstroming specifiek monitoren. Een professioneel monitoringsplatform gaat knelpunten signaliseren en analyseren. Deze aanvullende monitoring helpt om de brede context van beleidsindicator 'robuuste rij- en spreidingstijden' beter in beeld te brengen, proactief input te bieden voor het verbeteren van de OV-doorstroming (actielijn 2) en een bijdrage te leveren aan de selectie van kansrijke projecten. We delen de informatie over de ontwikkelingen in de verkeersdoorstroming periodiek met de betrokken wegbeheerders.

