



OV in een hogere versnelling!

AMBITIEDOCUMENT VAN BESTUUR REGIO UTRECHT
19 MAART 2008



Colofon

Dit is een uitgave van Bestuur Regio Utrecht

Tekst:

Bestuur Regio Utrecht

Fotografie en illustratie

Bestuur Regio Utrecht

Ontwerp:

Pier 19 Grafisch ontwerpers, Utrecht

Maart 2008

In Bestuur Regio Utrecht werken negen gemeenten samen aan de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische ontwikkeling van de regio Utrecht. Het gaat om: Bunnik, De Bilt, Houten, IJsselstein, Maarssen, Nieuwegein, Utrecht, Vianen en Zeist.



OV in een hogere versnelling!

Trein, tram en bus in één samenhangend netwerk:
voor meer reizigers een hogere kwaliteit.



INHOUDSOPGAVE

| | |
|--------------|---|
| Samenvatting | 6 |
|--------------|---|

| | |
|--------------|---|
| 1. Inleiding | 7 |
|--------------|---|

| | |
|---|---|
| 1.1 Aanleiding: verbeteren bereikbaarheid | 7 |
| 1.2 Het BRU als OV-autoriteit voor stedelijk gebied | 8 |
| 1.3 Positie en doel van OV-ambitiedocument | 8 |
| 1.4 Het BRU in relatie tot de samenleving | 8 |
| 1.5 Leeswijzer | 8 |

| | |
|---|---|
| 2. De OV-ambitie in concrete doelen voor 2020 | 9 |
|---|---|

| | |
|---|----|
| 2.1 Jaarlijkse groei van OV-gebruik van 5%: ambitieus maar haalbaar | 9 |
| 2.2 10% sneller OV en een betrouwbaarheid van 90% | 12 |
| 2.3 Een 80% hogere vervoerscapaciteit | 12 |
| 2.4 Een reizigerswaardering van 7,5 of hoger | 12 |
| 2.5 Een 100% duurzaam OV-systeem | 12 |

| | |
|---|----|
| 3. Strategische koers: accent op keuzereizigers | 13 |
|---|----|

| | |
|---|----|
| 3.1 De keuzereiziger als primaire focus | 13 |
| 3.2 De concurrentiekracht van het OV benutten | 14 |

| | |
|--|----|
| 4. De strategische koers steunt op 7 pijlers | 16 |
|--|----|

| | |
|--|----|
| 4.1 Pijler 1 = Marktbewerking: er is meer nodig dan fysieke maatregelen alleen | 16 |
| 4.2 Pijler 2 = Netwerkopbouw: kiezen voor een heldere structuur met rail als basis | 17 |
| 4.3 Pijler 3 = Infrastructurele maatregelen: nieuwe infrastructuur en goed beheer | 20 |
| 4.4 Pijler 4 = Materieel: modern, schoon en rustig | 21 |
| 4.5 Pijler 5 = Hoogwaardig overstappen: knooppunt en ketens (fiets, P+R) | 21 |
| 4.6 Pijler 6 = Organisatie en Financiën: meer sturing door het BRU en meer budget | 22 |
| 4.7 Pijler 7 = Bijdrage Rijk aan regionale ambities | 24 |

| | |
|---|----|
| 5. Doorkijk vervolproces: de OV-uitvoeringsagen | 25 |
|---|----|

OV IN EEN HOGERE VERSNELLING: SAMENVATTING

Wat is de aanleiding?

Goede bereikbaarheid is van vitaal belang voor de voortgaande ontwikkeling van de centraal gelegen Utrechtse regio. De verkeersdruk op het knooppunt van Nederland neemt echter steeds verder toe. Het OV-systeem raakt overbelast, het wegennet is vol en er is nauwelijks meer ruimte voor uitbreiding.

Wat is de opgave?

Daarom vindt de Utrechtse Regio dat OV een belangrijkere bijdrage moet bieden om de bereikbaarheid (en de leefbaarheid) van de regio, nu en in de toekomst, te kunnen waarborgen. Niet alleen de auto, maar de trein, de tram en de bus zullen in en naar het verstedelijkte gebied vaker oplossingen moeten bieden. In een strak georganiseerd en feilloos werkend OV-systeem. Maar hoe?

Wat wil Bestuur Regio Utrecht bereiken?

In 'OV in een hogere versnelling' heeft het Bestuur Regio Utrecht, het samenwerkingsverband van de negen gemeenten en de OV-autoriteit voor dit gebied, de ambities ten aanzien van groei van het OV-gebruik geformuleerd: een forsere jaarlijkse OV-groei van gemiddeld 5% en daarmee 10% minder auto-gebruik in de spitsen in 2020.

Reizen met het OV moet daarom nog aantrekkelijker worden. Het moet een hogere kwaliteit hebben. Het is de visie van de regio dat we toe moeten naar een situatie waarin trein, tram en bus functioneren als een geheel. Een systeem waarin de drie vervoerwijzen als vanzelfsprekend op elkaar aansluiten en elkaar aanvullen. Eén samenhangend netwerk dus, waar reizigers graag en gemakkelijk gebruik van maken. Er moet wel wat gebeuren om meer mensen uit de auto en in het OV te krijgen en de OV-groei in de regio te kunnen verwerken.

Hoe wil Bestuur Regio Utrecht de ambities verwezenlijken?

De strategie van de regio is zich meer te richten op een specifieke doelgroep: die van de keuzereizigers, de reizigers met een alternatief. Om deze doelgroep te bereiken moet het OV op belangrijke relaties in de regio een hoger of gelijkwaardig kwaliteitsniveau bieden als de auto. De regio ambieert voor dit "dragende" OV-netwerk een sneller OV (reizen moet sneller gaan) dat betrouwbaarder is (dus op tijd rijdt), gemakkelijk in het gebruik is (overzichtelijk en frequent aanbod) en comfortabel is. En natuurlijk moet de capaciteit voldoende zijn om de reizigersgroei aan te kunnen (genoeg treinen, trams en bussen). Daarnaast richt de Utrechtse Regio zich met het aanvullend OV-netwerk op het bieden van een "Mobiliteitsgarantie": alle inwoners van de regio -ook in de kleine kernen- moeten gebruik kunnen maken van het OV.

Binnen deze strategie zijn op 7 terreinen maatregelen en veranderingen voorgesteld:

- explicietere marktwerking moet ervoor zorgen dat meer wordt ingespeeld op de wensen van de consument en dat het OV herkenbaar wordt als totaalproduct;
- heldere netwerkopbouw moet structuur aanbrengen in het OV. Rail (Randstadspoor en Sneltram) vormen hierbij de basis, ook door uitbreidingen in het railnetwerk;
- vernieuwing van infrastructuur en goed wegbeheer moet de kwaliteiten Snelheid en Betrouwbaarheid verbeteren;
- aandacht voor hedendaagse eisen aan het materieel moet meer uitstraling geven en zorgen voor een duurzaam (milieuvriendelijker) OV-systeem;
- zorg voor knooppunten en ketens (P+R) moet overstappen hoogwaardig maken;
- meer en actievere sturing en afstemming door Bestuur Regio Utrecht moet de integraliteit vergroten;
- een grotere bijdrage van het Rijk, financieel en beleidsmatig, moet de verwezenlijking van de ambities van de Utrechtse regio mede mogelijk maken en andersom: de regio levert hiermee een bijdrage aan de landelijke mobiliteitsopgave.

De komende periode worden deze voorstellen, met betrokken partijen, verder uitgewerkt tot concrete acties en maatregelen.

1.1 Aanleiding: verbeteren bereikbaarheid

Negen gemeenten werken samen aan het OV voor een bereikbare en leefbare regio.

De Utrechtse regio¹ bestaat uit de gemeenten De Bilt, Bunnik, Houten, Maarssen, Nieuwegein, Utrecht, Vianen, IJsselstein en Zeist. Deze regio heeft een uitgebreid openbaar vervoersysteem: dagelijks maken ruim 400.000 reizigers gebruik van trein, tram en bus. Utrecht is ook het landelijke spoorknoppunt.

Een uitstekende bereikbaarheid en leefbaarheid zijn randvoorwaardelijk voor een gezonde ontwikkeling in onze regio. De regio Utrecht heeft een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor economische activiteiten en biedt een aantrekkelijk woonmilieu. Dankzij de ligging en de uitgebreide verkeersvoorzieningen, is de bereikbaarheid van onze regio relatief goed.

De verkeersdruk neemt tot 2020, de planhorizon, echter verder toe; de bereikbaarheid en leefbaarheid komen nog verder onder druk te staan. Het huidige OV-systeem wordt door deze groei steeds zwaarder belast. Uitbreiding is daarmee noodzaak.

Om de regionale bereikbaarheid te verbeteren, hebben de samenwerkende gemeenten een extra OV-taakstelling. Voor de auto zijn de uitbreidingsmogelijkheden beperkt door ruimtelijke en leefbaarheidskaders. Daarmee zijn de mogelijkheden voor het faciliteren van de groeiende mobiliteitsbehoefte via het weg-systeem, met name in de spitsen, dus beperkt. Ook het Rijk heeft dit recentelijk geconcludeerd in de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Weg (LMCA Weg). Een deel van de oplossing van het probleem op de Ring Utrecht moet komen uit een hoger OV-gebruik in de regio.

Daarom zetten de gezamenlijke gemeenten in op een sterke verbetering en uitbreiding van het OV in de Utrechtse regio. We willen huidige en toekomstige inwoners en bezoekers een goed vervoersproduct – blijven – bieden.

1.2 Het BRU als OV-autoriteit voor stedelijk gebied

Bestuur Regio Utrecht is het regionale samenwerkingsverband van de bovengenoemde negen gemeenten. Deze samenwerking is functioneel: de opgaven voor het OV in deze regio zijn bij uitstek gemeentegrensoverstijgend, maar niet direct provinciaal of randstedelijk. Ook goede samenwerking met de provincie Utrecht is van groot belang voor het verwezenlijken van de ambities. Formeel is het BRU belast met het formuleren van regionaal mobiliteitsbeleid, waarvoor het Rijk de financiële middelen verstrekt. Het BRU is ook de concessieverlener voor het regionale openbaar vervoer.

De Utrechtse regio heeft haar eigen dynamiek. De regio kenmerkt zich door samenhang en verstedelijking met behoud van kleinschaligheid, een aantrekkelijke groene omgeving en een zeer hoog voorzieningenniveau. Hierdoor is er sprake van een eigen mobiliteitspatroon, versterkt door grote in- en uitgaande pendelstromen en veel doorgaand verkeer. Dit alles stelt specifieke eisen aan het OV-systeem. Het BRU als regionale vervoersautoriteit zet zich daarvoor in: samen met de eigen gemeenten, de omliggende vervoersautoriteiten, het Rijk, de vervoerbedrijven en de weg- en railbeheerders.

¹ Deze gemeenten vormen samen het Bestuur Regio Utrecht (BRU)

1.3 Positie en doel van OV-ambitiedocument

Dit ambitiedocument legt de koers vast voor het OV binnen de Utrechtse regio tot 2020. Uitwerking door het BRU in concrete maatregelen is voorzien in de reguliere OV-werkzaamheden en in komende studies en projecten. Zo is dit ambitiedocument leidend voor het (infrastructurele) OV-maatregelenpakket van de zogenaamde Pakketstudie². Het vormt ook de Utrechtse inbreng in de Landelijke Mobiliteitsvisie. Zowel het maatregelenpakket als de Landelijke Mobiliteitsvisie verschijnen in 2008.

In 2010 komt het uiteindelijke OV-plan van het BRU gereed. Hierin worden het volledige OV-maatregelenpakket en de OV-consequenties van de ruimtelijke opgaven opgenomen, met een doorkijk naar 2040.

1.4 Het BRU in relatie tot de samenleving

Als overheidsorganisatie heeft Bestuur Regio Utrecht oog voor de relatie met de samenleving. Mensen zijn meer dan individuele gebruikers van het vervoersaanbod. Zij zijn ook burger, bewoner, ondernemer, belangenbehartiger en belastingbetaler. Het BRU kijkt daarom naar de maatschappelijke en bestuurlijke context en naar de publieke opinie. Zijn de beleidsvoornemens uit te leggen aan en acceptabel voor de doelgroep? Is er voldoende draagvlak in de (regionale) samenleving voor dit beleid? En hoe kunnen mensen erop vertrouwen dat het BRU, als OV-autoriteit, garant staat voor kwaliteit en continuïteit van het openbaar vervoersysteem in de regio?

Aftasten van beleidsvoornemens bij onder meer consumentenorganisaties kan bijdragen aan geloofwaardig overheidshandelen en heldere communicatie, evenals samen optrekken met andere overheden. Wij willen actief en herkenbaar naar buiten treden met wat we te bieden hebben, en daarbij werken aan realistische verwachtingen en positieve beeldvorming. Dit OV-ambitiedocument is bedoeld om daaraan een bijdrage te leveren, voordat we de maatregelen verder uitwerken en een OV-plan opstellen.

1.5 Leeswijzer

In dit document staat wat onze regionale OV-ambitie is. Er wordt in beschreven welk beeld we hebben van het regionale OV in 2020 en er wordt een aantal concrete doelen geformuleerd. Vervolgens gaan we in op de strategische koers die moet worden uitgezet voor de ontwikkeling van het OV. Deze koers steunt op 7 pijlers en is gericht op het behalen van de doelen in 2020. Tot slot beschrijven we de vervolgstappen.



² In de Pakketstudie worden naast maatregelen voor het regionale OV ook maatregelen voor de auto, de fiets, goederen en mobiliteitsmanagement meegenomen.

2. DE OV-AMBITIE IN CONCRETE DOELEN VOOR 2020

2.1 Jaarlijkse groei van OV-gebruik van 5%: ambitieus maar haalbaar

Het BRU streeft er naar dat in 2020 meer spitsreizigers (10%) dan nu kiezen voor het OV en daardoor de auto laten staan. Weliswaar groeit het OV-gebruik in de regio nu al, maar ook het auto-gebruik groeit. De ambitie is dus te komen tot een aanzienlijk forsere groei van het OV-gebruik in de komende jaren. Zoals in figuur 2.1 weergegeven gaat de OV-groeiambitie³ daarmee van een jaarlijks gemiddelde van 2,5% naar 5%.

Hoe is het OV-gebruik nu en welke ontwikkeling heeft zich hierin voorgedaan?

Om te kunnen beoordelen hoe ambitieus of realistisch de OV-ambitie is, is het goed te weten hoe het OV-gebruik in onze regio nu is en hoe zich dit de afgelopen periode heeft ontwikkeld.

De kaart op de volgende pagina laat alle OV-corridors in de regio Utrecht zien, waarop via één of meerdere lijnen per werkdag meer dan 6.000 passagiers (in beide richtingen) worden vervoerd. Niet meegenomen zijn de spoorlijnen rond Utrecht, hierop worden in onze regio dagelijks tussen de 14.000 (Utrecht-Hilversum) en 65.000 (Utrecht-Breukelen) reizigers vervoerd.

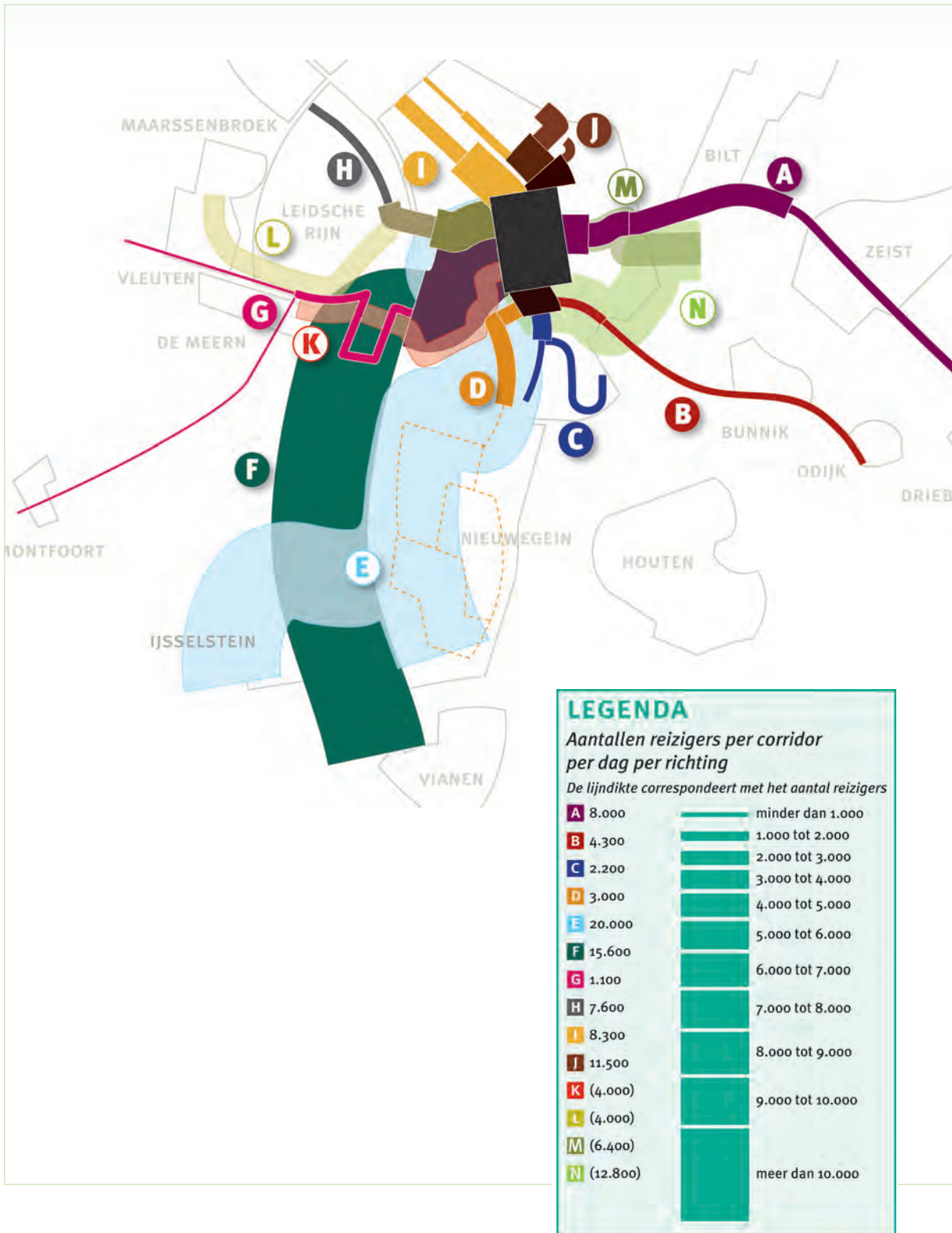
Vanaf 1990 tot 2000 is het OV-gebruik vrijwel stabiel gebleven. Over het gehele netwerk deed zich een algemene licht dalende trend (-1%) voor, maar dankzij de introductie van de Studentenkort, de autoluwe binnenstad van Utrecht en de (ruimtelijke) ontwikkelingen in De Uithof werd deze dalende trend in onze regio afgezwakt.

Vanaf 2001 is er sprake van een duidelijk stijgende lijn (gemiddeld 2% groei), die vanaf 2004 tot heden tussen de 3,5 tot 4% bedraagt. Naast de groei door de oplevering van woningen in Leidsche Rijn, zijn verklarende factoren de economische ontwikkelingen in de regio, toenemende congestie op het wegennet, hogere parkeertarieven in Utrecht en verbeteringen in het openbaar vervoer zelf (beter presteren NS, regionale OV-marketing, uitbreiding dienstregeling, vernieuwing van materieel en meer aandacht voor de sociale veiligheid). De afgelopen periode groeide het OV-gebruik in de Sneltram en het Stadsvervoer (incl. Leidsche Rijn) het sterkst, maar ook op de BRU-concessies Heuvelrug en Zuidwest is sprake van een groeiend gebruik.



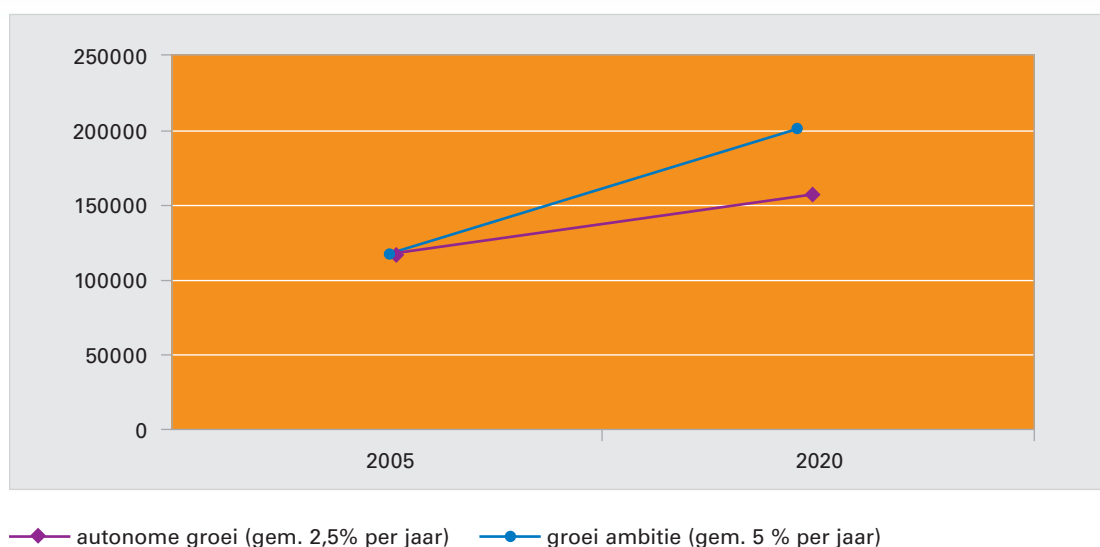
³ Dit betreft alle OV-reizigers in de regio, die zowel binnen de regio als van/naar de regio, gebruik maken van bus, tram en trein. Doorgaande OV-reizigers in de regio zijn niet meegenomen.

Figuur 2.1 Huidige OV gebruik (exclusief trein)



Figuur 2.2 De OV-ambitie in groeiontwikkeling 2005/2020

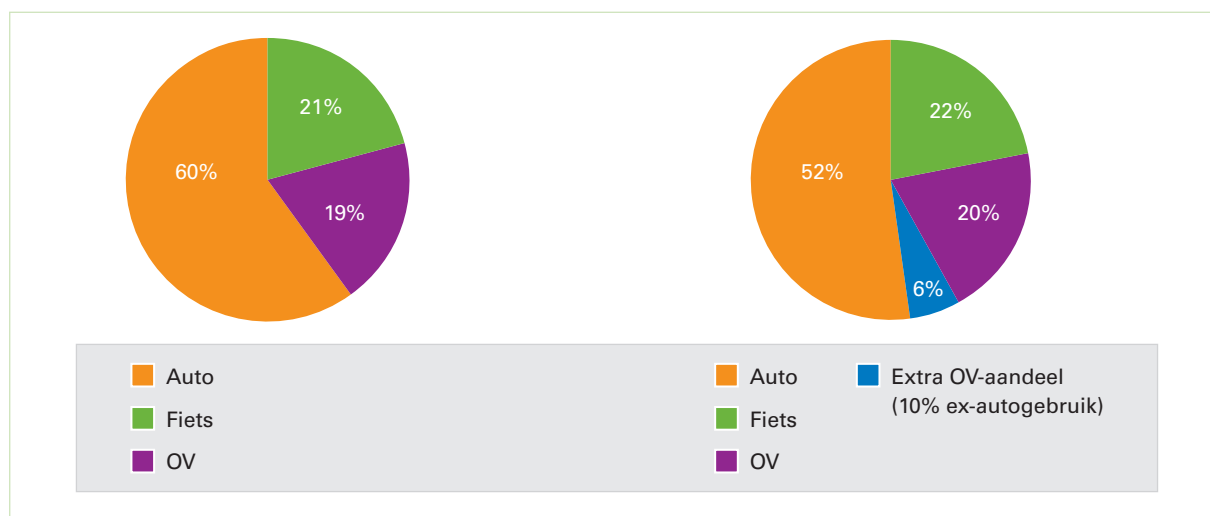
Aantal OV-verplaatsingen in de ochtendspits



Een deel van deze groei (+ 40.000 spitsreizigers) komt voort uit autonome ontwikkelingen: de toename van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in de regio, en de effecten van lopende OV-projecten. Het grootste deel van de OV-groei (+45.000 spitsreizigers) wordt gerealiseerd door het hogere OV-aandeel, ten koste van het autoaandeel. In 2020 zit ruim een kwart van de mobilisten in het OV; zonder extra OV-ambitie zou dit met het huidige beleid 20% zijn. Door verwezenlijking van de OV-ambitie zakt het autoaandeel van 60% in de huidige situatie naar een aandeel iets boven de 50%; zonder aanvullend OV-beleid heeft de auto een aandeel van 58%. Dit is voor de ochtendspits weergegeven in figuur 2.2 en 2.3⁴.

Figuur 2.3 Verdeling per modaliteit 2005 (huidig)

Figuur 2.4 Verdeling per modaliteit 2020 (ambitie)



⁴ Bron: OV-marktanalyse Regio Utrecht (Goudappel Coffeng 2007) en aanvullende analyse Bestuur Regio Utrecht

Ook buiten de spitsen moet het OV-gebruik toenemen met minimaal 5% jaarlijkse groei ten opzichte van het basisjaar 2005. Hiermee wordt de beschikbare capaciteit ook in de daluren beter benut.

Het niveau van de geformuleerde ambitie is hoog, maar met inzet van de juiste middelen achten we deze wel realiseerbaar. Ook het Rijk heeft in de LMCA Regionaal OV onlangs geconcludeerd dat een dergelijke OV-groei in de grote stedelijke gebieden mogelijk moet zijn. Voor het landelijke spoor hanteert dit kabinet al een groeiambitie van 5%. De Utrechtse regio sluit met haar OV-ambities hierbij aan.

2.2 10% sneller OV en een betrouwbaarheid van 90%

Het BRU wil het OV ook sneller maken. In 2020 moet de gemiddelde OV-reistijd binnen de regio zijn verkort met 10% ten opzichte van de huidige reistijden⁵. Dit is inclusief wacht- en overstaptijden. Op de verbindingen van en naar de regio kan door de verbeteringen in het landelijke spoorwagennet (meer en snellere intercityverbindingen in een hoge frequentie van 6x per uur) eveneens sprake zijn van een reistijdverkorting; dit valt echter buiten het regionale kader.

Daarnaast moet de betrouwbaarheid van het OV-systeem zo worden vergroot, dat 90% van de OV-reizen op tijd is. Momenteel ligt dit percentage tussen de 80 en de 85 voor individuele ritten; voor ketenverplaatsingen zelfs lager. Met het vergroten van de betrouwbaarheid van het OV-systeem geeft het BRU een scherpere invulling aan de in het geactualiseerde RVVP geformuleerde ambitie dat 85% van de OV-reizen - dus met overstappen - volgens geplande dienstregelingstijden rijdt.

2.3 Een 80% hogere vervoerscapaciteit van het OV

Het OV-systeem moet tot 2020 de capaciteit hebben om de beoogde groei goed te faciliteren. Het BRU wil dat alle reizigers in het eerstkomende voertuig op een goede, comfortabele wijze kunnen worden vervoerd. Wachten op een volgend voertuig, omdat het eerst vertrekkende voertuig te vol is, mag niet meer voorkomen. Hiervoor is in 2020 een uitbreiding noodzakelijk van gemiddeld 80% van de spitsvervoerscapaciteit van het OV-systeem in de regio. Per OV-lijn of per corridor kan de benodigde capaciteitsuitbreiding sterk verschillen.

2.4 Een reizigerswaardering van 7,5 of hoger

Het BRU streeft ernaar dat in 2020 reizigers het OV in de regio op de belangrijkste kernkwaliteiten waarderen met een 7,5 of hoger. Nu ligt de waardering in de jaarlijkse OV-Klantenmonitor nog rond de 7,0.

2.5 Een 100% duurzaam OV-systeem

Het BRU wil dat in 2020 het OV-wagenpark in de regio voor 100% gebruik maakt van milieuvriendelijke aandrijftechnieken.

⁵ In het kader van de regerende OV-monitor worden de criteria snelheid en betrouwbaarheid verder geoperationaliseerd.

3. STRATEGISCHE KOERS; ACCENT OP KEUZEREIZIGERS

Om de ambitie te bereiken moeten we maatregelen treffen. Niets doen is geen optie. Deze maatregelen zijn gebaseerd op een solide fundament; de strategische koers die het BRU wil volgen.

3.1 De keuzereiziger als primaire focus

Het BRU wil het OV-aanbod vooral meer afstemmen op de verplaatsingsbehoefte van keuzereizigers. Keuzereizigers, reizigers die kunnen kiezen uit diverse vervoermiddelen, vormen een diverse doelgroep (zie kader). We richten ons op het vasthouden en vergroten van het OV-gebruik door de huidige keuzereizigers en het aanboren van een nieuwe groep OV-keuzereizigers (studenten/jongeren van nu zijn toekomstige keuzereizigers).

Wie is de keuzereiziger?

Er zijn verschillende indelingen naar keuzereizigers mogelijk, maar primair verstaan we hieronder mobilisten in de leeftijdsgroep 25-75 jaar. Deze doelgroep is veelal werkzaam (voltijds of in deeltijd) en maakt daardoor woon-werkverplaatsingen en zakelijke verplaatsingen in de regio en daarbuiten. Ook bezoekt deze groep stadscentra voor sociaal-recreatieve en culturele activiteiten en opleidingsdoeleinden. Keuzereizigers bezitten een of meer (lease-)auto's per huishouden. Ze zijn relatief welvarend, maar beschikken over weinig tijd. Ze maken beperkt gebruik van het regionale OV, ondanks dat sprake is van een hoog mobiliteitspatroon. Voor korte afstanden en in voor- en natransport wordt vooral de fiets gebruikt. De trein (met name de Intercity) wordt betrekkelijk veel gebruikt, omdat deze goed aansluit bij de door deze doelgroep gewaardeerde kernkwaliteiten snel, betrouwbaar, gemakkelijk en comfortabel. De helft van de doelgroep maakt wel (beperkt) gebruik van het OV, waarvan een deel intensief (dagelijks voor woon-werkverkeer). De andere helft maakt nooit gebruik van OV. Slechts een beperkt deel heeft een concrete reden om voor de auto in plaats van voor het OV te kiezen (verknocht aan de auto, afkeer van het OV). Bij ruim 80% zijn de redenen vooral van praktische aard (OV vormt geen alternatief, auto is geschikter) of gaat het om gewoontegedrag (het niet maken van een bewuste keus).

Wat de keuzereiziger wil:

Keuzereizigers vormen een kritische doelgroep, omdat het reizigers zijn die de auto als alternatief hebben. Om hen tot (meer) OV-gebruik te verleiden, moet het OV-aanbod kunnen concurreren met de auto en een hoge kwaliteit hebben, die ook als zodanig wordt (h)erkend.

Uit onderzoek blijkt dat de volgende kernkwaliteiten voor de huidige keuzereizigers belangrijk zijn:

- Snel
- Betrouwbaar
- Gemakkelijk
- Comfortabel

In figuur 3.1 is weergegeven hoe deze kernkwaliteiten zijn vertaald naar kenmerken van het OV-systeem. In het blauwe deel staan 'gevoelswoorden' die bij de kernkwaliteiten horen. In het paars staan corresponderende elementen van het OV-systeem.

Figuur 3.1 Kernkwaliteiten van het OV systeem

| Snel | Betrouwbaar | Gemakkelijk | Comfortabel |
|---|--|--|--|
| Vlot Soepel Tijdwinst | Zekerheid Vertrouwen Punctueel Herkenbaar | Helder Eenduidig Simpel Plezierig | Aangenaam Relaxed Modern |
| keten & knooppunten | voldoende capaciteit | communiceerbaar | verzorgd |
| gestrekte lijnen & directe routing | uitvoering dienstregeling | productformules | stil&schoon |
| hoge frequentie | actuele reisinformatie | duidelijke informatie | veilig |
| korte reistijd | bijsturing | franchiseorganisatie | airco |
| vrije infrastructuur & doorstromingsmaatregelen | gegarandeerd aanbod | vaste lijnen en vaste frequenties | aanvullende voorzieningen (internet aansluiting etc) |
| | | tariefdifferentiatie | service |

3.2 De concurrentiekracht van het OV-systeem benutten

Het OV kan niet voor alle keuzereizigers altijd een alternatief vormen. Wel kan het OV met de auto concurreren op:

1. de langere afstanden (verder dan 30 km, dus op relaties van en naar de regio);
2. relaties naar het Utrechtse stadscentrum en andere gebieden met een stringent parkeerbeleid;
3. relaties tussen de grote woongebieden en grotere werklocaties in de regio (vooral in de spitsen).
4. relaties van/naar locaties met voldoende hoge dichtheid aan potentiële in- en uitstappers (inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers).

Het BRU wil het OV-aanbod meer richten op bovenstaande type relaties en ervoor zorgdragen dat de gewenste kernkwaliteiten worden geboden, zodat bij dit type verplaatsingen keuzereizigers een afgewogen keuze (kunnen) maken tussen auto en OV, en opdat de keuze vaker gunstiger uitvalt voor het OV.

Het BRU kiest hierbij voor de volgende strategische koers:

1. Rail en dragend busnet als ruggengraat van het OV; snel, frequent en betrouwbaar

De regionale OV-deelsystemen Randstadspoor, Sneltram en het dragend busnet vormen de ruggengraat van het OV; ruim 80% van de OV-reizigers maakt gebruik van deze deelsystemen. Het dragend busnet bestaat uit de Utrechtse stadslijnen, de BusPlus⁶ lijnen en de (inter-)regionaal verbindende lijnen. BusPlus lijnen zijn de zwaardere lijnen binnen het verstedelijkte gebied in de regio. De (inter-)regionaal verbindende lijnen (inclusief spitslijnen) zijn concessiegebied overschrijdend en hebben vooral een functie naar buiten onze regio. Rail en het dragende busnet gaan in een hoge frequentie rijden, zodat de reiziger in principe geen rekening hoeft te houden met vertrektijden om te voorkomen dat hij lang moet wachten.

⁶ BusPlus is een werktitel, geen productnaam

Er wordt veel geïnvesteerd in eigen OV-infrastructuur (busbanen, busstroken en traminfrastructuur) en dus in een kortere reistijd, waardoor de snelheid en betrouwbaarheid toenemen.

Deze dragende OV-systemen zijn juist ook gericht op de keuzereiziger. Met uitzondering van de stadsbuslijnen kennen ze relatief grote halte-afstanden en zijn ze gericht op het snel en rechtstreeks overbruggen van langere afstanden en het verwerken van grote reizigersstromen.

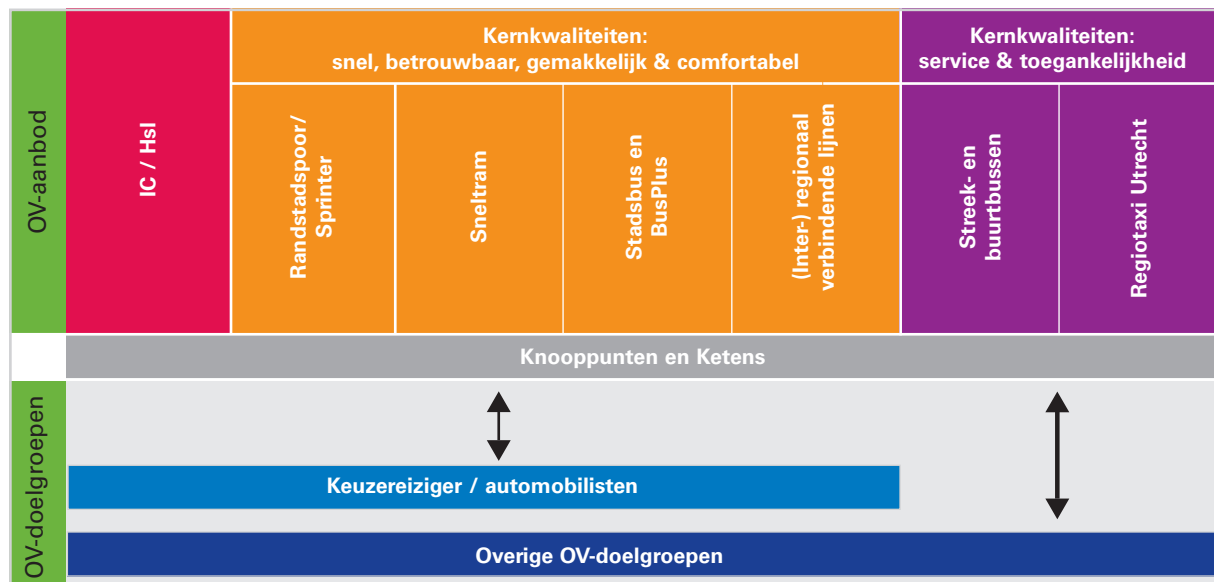
2. Aanvullend OV; mobiliteitsgarantie voor iedereen

Voor inwoners van de regio Utrecht, die niet behoren tot de keuzereizigers, wordt een verbetering doorgevoerd in de aanvullende OV-systemen. Dit betreft streekbuslijnen en aanvullend vervoer voor specifieke doelgroepen binnen het verstedelijkt gebied en voor de kleinere kernen⁷. De OV-voorzieningen hebben een ontsluitende functie, waarvoor laagdrempeligheid, korte halte-afstanden en toegankelijkheid de belangrijkste kernkwaliteiten zijn.

3. Een samenhangend netwerk

Het BRU zorgt ervoor dat het OV van de toekomst als één samenhangend en herkenbaar systeem functioneert. Voor de reiziger zijn er geen overgangen tussen deelsystemen waarneembaar; alle onderdelen sluiten naadloos op elkaar aan. De aansluiting op andere concessiegebieden is hierbij ook belangrijk. Dit geldt ook voor het landelijk Intercitynet van NS. Utrecht Centraal is het landelijke én regionale - OV-knooppunt. Maar in 2020 zijn ook nieuwe, regionale hoogwaardige OV-knooppunten ontwikkeld om Utrecht Centraal te ontlasten en kortere routes mogelijk te maken. Aanvullende voorzieningen, zoals de informatieverstrekking en de tarievenstructuur, krijgen één uniforme uitstraling. Er komt een aantal duidelijk herkenbare productformules. De ketenmogelijkheden tussen OV en auto of fiets zijn fors uitgebreid. In figuur 3.2 is de samenhang tussen de deelsystemen uitgebeeld.

Figuur 3.2 Het totale OV systeem en de samenhangende deelsystemen



⁷ De kleinere kernen zijn Westbroek, Maartensdijk, Groenekan, Achttienhoven, Hollandse Rading, Den Dolder, Austerlitz, Huis ter Heide, Werkhoven, Schalkwijk, 't Goy, Tull en 't Waal, Tienhoven, Oud Maarsseveen, Haarzuilens, Zijderveld, Hagestein en Everdingen.

De strategische koers die in hoofdstuk 3 is beschreven wordt hier uitgewerkt in 7 pijlers.

4.1 Pijler 1 = Marktbewerking: er is meer nodig dan fysieke maatregelen alleen

Het aanbieden van openbaar vervoer is een vorm van dienstverlening. Deze moet blijvend aansluiten bij de wensen en verwachtingen van de reizigers. De reiziger moet de voorzieningen die geboden worden, kunnen (h)erkennen. Daarvoor wordt er meer nadruk gelegd op marktbewerking waarin alle aspecten van de kernkwaliteiten Snel, Betrouwbaar, Gemakkelijk en Comfortabel terugkomen. We moeten daarbij niet alleen zorgen voor een goede fysieke OV-dienstverlening, maar ook inspelen op de verwachtingen, beleving en beeldvorming van de doelgroep. Hiervoor nemen we de volgende maatregelen:

- Een regionaal merk voor het OV
- Informatie en promotie
- Tarief- en abonnementsbeleid
- Marktonderzoek

Een regionaal merk voor het OV

Het OV-systeem wordt als merk eenduidig herkenbaar door invoering van één regionale huisstijl (uitbouw "Voor U"). Hieronder vallen de verschillende deelsystemen, maar ook de bijbehorende overkoepelende servicevoorzieningen (website, klachtenservice, Vervoerswinkel etc). Vergroting van de herkenbaarheid en voortdurende aandacht voor de uitstraling van het regionale OV-systeem draagt bij aan de kernkwaliteiten Gemakkelijk en Comfortabel (vertrouwen). Daarbij is het beheren van één merk ook efficiënt en kostenbesparend.

Informatie en promotie

De mogelijkheden en ontwikkelingen in het OV-systeem (van productinformatie, korte termijn wijzigingen tot langere termijn plannen) worden naar alle doelgroepen volledig en juist gecommuniceerd. Voor de promotie- en informatievoorziening geldt dat deze volledig, helder, voldoende en actueel is. Het BRU hanteert daarom als ontwerpcriterium dat het OV-aanbod communiceerbaar (gemakkelijk uit te leggen, functioneel en acceptabel) moet zijn. Hiervoor worden communicatie-instrumenten ingezet als een overkoepelende website, uitbreiding van de dynamische reisinformatie (zoals op halten, in voertuigen, op websites en langs de weg voor P+R-gebruikers) en een schematische lijnnetkaart van het belangrijkste regionale OV-aanbod.

Tarief- en abonnementsbeleid

De OV-chipkaart biedt mogelijkheden om het gebruiksgemak te vergroten. De Utrechtse regio richt zich ook op een volledige integratie van tariefbeleid tussen trein (Sprinter) en het regionale OV, wat het reisgemak vergroot. Om het OV-gebruik verder te stimuleren richt het tarievenbeleid zich verder op toename van de abonnementenverkoop. Hierbij gaat het vooral om de keuzereizigers die wel regelmatig maar (nog) niet hoogfrequent reizen. Keuzereizigers kunnen verder gestimuleerd worden door makkelijke prijsformules en prijsacties te introduceren. Dit bevordert het gebruiksgemak van reizen met OV binnen ketenmobiliteit (P+R).

Marktonderzoek en monitoring

Weten wat huidige en potentiële klanten willen en van het OV-product vinden, is essentieel om de klanttevredenheid en het OV-gebruik te vergroten. Dankzij de komst van de OV-chipkaart ontstaat er een beter inzicht in de vervoersmarkt. Maar ook aanvullende marktonderzoeken en klantenpanels zijn hierbij noodzakelijk. Daarom worden de monitoring en het marktonderzoek uitgebreid. Bijsturing van het OV-aanbod kan plaatsvinden op basis van deze periodieke informatie.

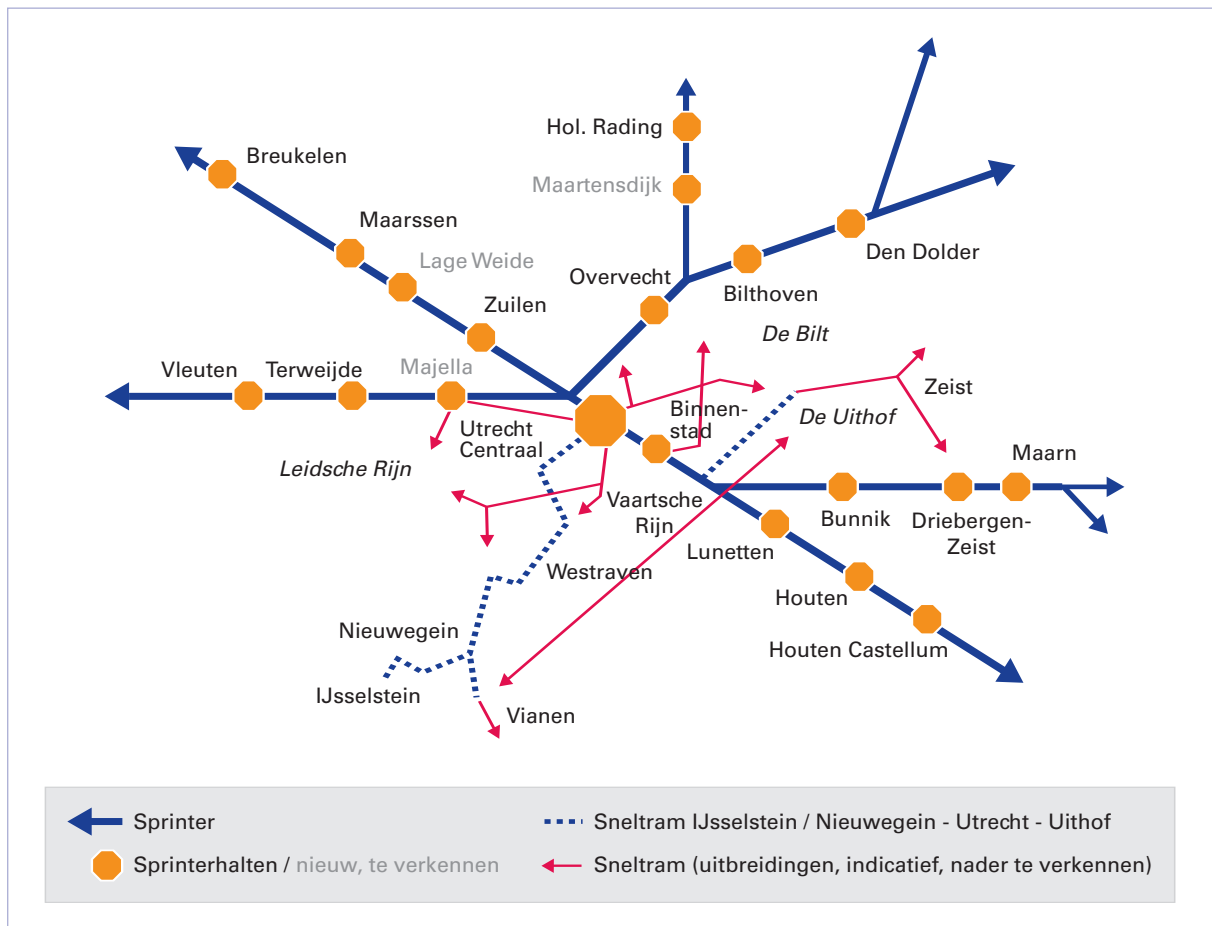
4.2 Pijler 2 = Netwerkopbouw: kiezen voor een heldere structuur met rail als basis

De ruimtelijk-functionele opbouw van de regio bepaalt in sterke mate de infrastructurele mogelijkheden, de opbouw van het lijnennetwerk en de bijbehorende OV-bediening (exploitatietijden, frequentie en materieelinzet). Centraal staat een tweetal functies die het OV-netwerk vervult: verbinden en ontsluiten. De snellere deelsystemen met voldoende capaciteit (Randstadspoor, tram, en BusPlus) zet het BRU hoofdzakelijk in voor het verbinden op de grote vervoersrelaties. Deze deelsystemen, met de meer ontsluitende stadsbuslijnen, komen tegemoet aan de bereikbaarheidsfunctie voor de keuzereiziger (snel, gemakkelijk) op die relaties waar het regionale OV (al dan niet als voor- of natransport) kan concurreren met de auto. Een volledig OV-netwerk borgt ook de sociale functie van niet-keuzereizigers. Het voorziet daarom in ontsluitende lijnen voor met name inwoners die van het OV afhankelijk zijn (toegankelijk). De frequentie en bediening per deelsysteem volgt uit de functie die het betreffende deelsysteem heeft. Hierdoor ontstaat het volgende samenhangende netwerk:

Een stadsgewestelijk railnetwerk (zie figuur 4.1) dat bestaat uit verbindende OV-lijnen:

- **Randstadspoor**, met hogere frequenties, meer haltes en doorgekoppelde lijnvoering over Utrecht Centraal heen;
- **Sneltram Nieuwegein-Uithof**, met snellere doorstroming en hogere capaciteit op de bestaande lijn en doortrekking tot De Uithof;
- Verdere **uitbouw van de sneltram** is wenselijk op een aantal belangrijke corridors, mits exploitatief verantwoord. Hiernaar vinden verkenningstudies plaats.

Figuur 4.1 Schematische weergave van het railnetwerk in 2020

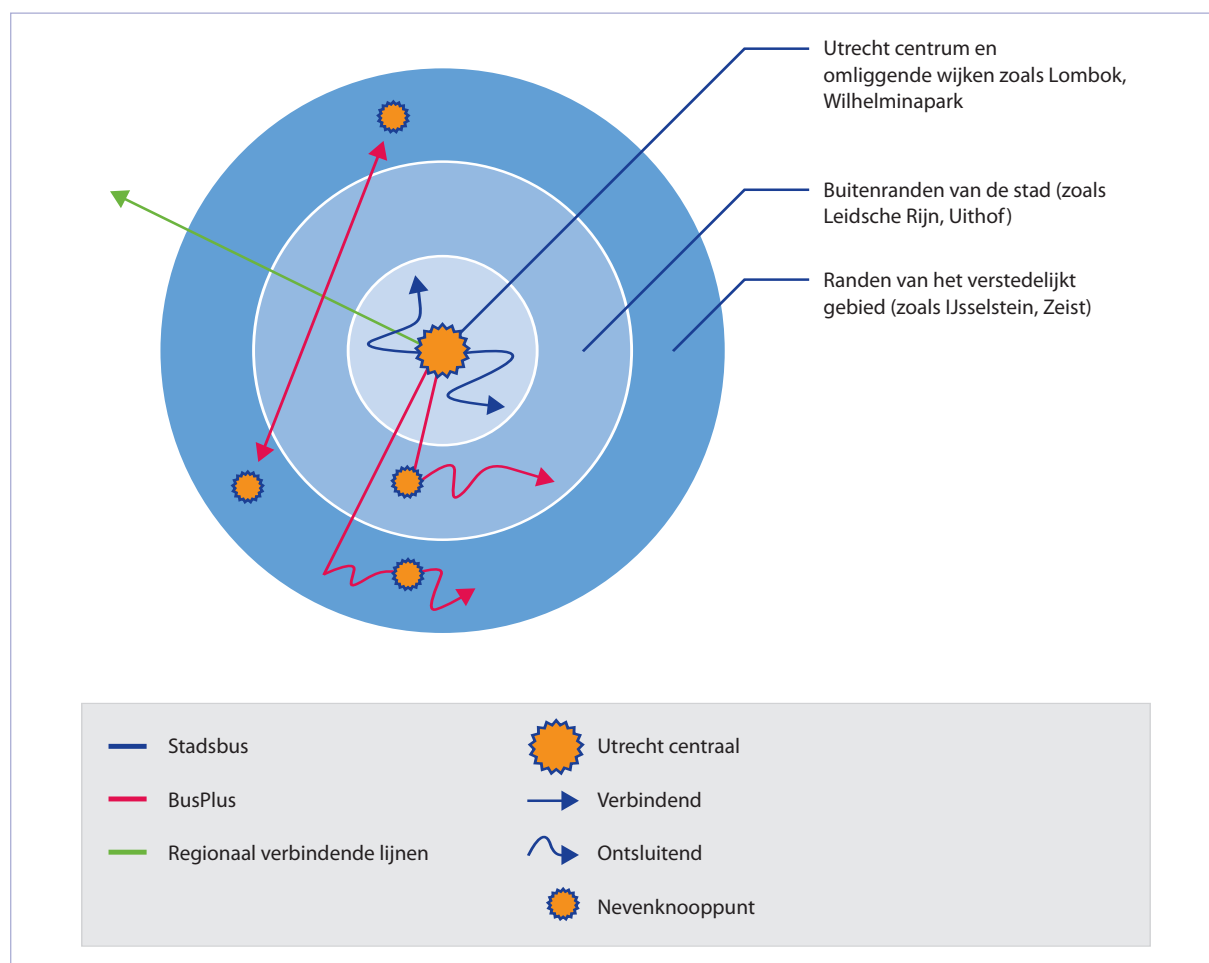


Een verdere uitbouw van het railsysteem na 2020 en koppeling van de ruimtelijke opgaven aan dit railnetwerk zijn wenselijke ontwikkelingen. De regio zal hier in haar lange termijnbeleid op sturen.

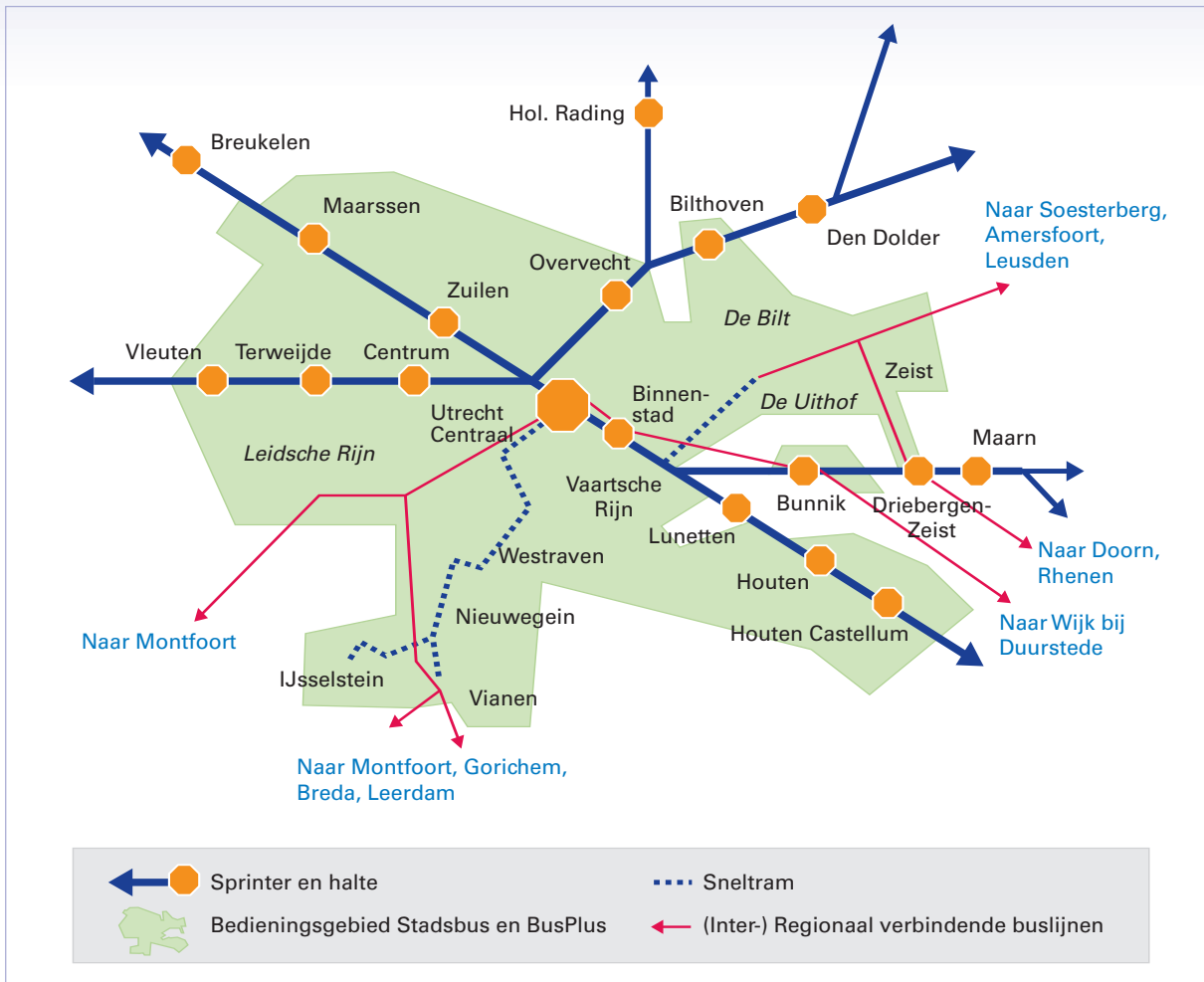
Een dragend busnet dat bestaat uit de volgende deelsystemen, met ieder een eigen functie (zie figuur 4.2):

1. **Stadsbussen:** zorgen voor de interne ontsluiting binnen het Utrechtse centrum en direct omliggende wijken, inclusief knooppunt Utrecht Centraal;
2. **BusPlus:** verzorgt de ontsluiting van de buitenwijken van de stad (Overvecht, Leidsche Rijn, De Uithof) met het omliggende verstedelijkte gebied (Nieuwegein, Maarsse, Zeist, etc.) en verbindt deze direct met de belangrijkste knooppunten en bestemmingsgebieden in de regio. Dit geldt ook voor de toekomstige OV-ontsluiting van de nieuwbouwlocatie Rijnenburg, die daarmee aansluit op de HOV-zuidradiaal. De overige HOV-verbindingen vallen ook onder het BusPlus-systeem. Het BusPlussysteem bestaat uit zowel radiale (centrumgerichte) lijnen als zogenaamde tangentiallijnen. De radiale BusPluslijnen zorgen voor snelle verbindingen met het centrum en knooppunt Utrecht Centraal, terwijl de BusPlus-tangentiallijnen de directe verbinding verzorgen van de randen van het verstedelijkte gebied met de nevenknooppunten.
3. **De (Inter-)regionale verbindende lijnen (inclusief spitslijnen):** zorgen voor verbinding van de Utrechtse agglomeratie met de omliggende regionale kernen, zoals Wijk bij Duurstede, Gorinchem en Schoonhoven.

Figuur 4.2 Schematische weergave van de functies van het dragende busnet in het verstedelijkte BRU-gebied



Figuur 4.3 Schematische weergave van het bedieningsgebied van het dragende busnet binnen het BRU-gebied



Het huidige aanbod van vele buslijnen wordt ingeperkt tot een overzichtelijker aantal. Dit compactere aanbod van buslijnen gaat in een hogere frequentie rijden en krijgt een verbindend karakter, zonder veel concessies te doen aan het huidige aantal haltes. De belangrijkste ontwikkelingen concentreren zich op het BusPlusnet. Hierin zit de meeste groeipotentie in verbetering van het aanbod op radiale en tangentiële verbindingen én de mogelijkheden in de markt (grotere afstanden, relatief veel autoverplaatsingen en nog weinig OV-gebruik).

Het verbindende rail- en bussysteem omvat het gehele verstedelijkte gebied en de relaties naar de omliggende grotere kernen. Er zullen 2 basisdienstregelingen zijn:

- tussen 6.30 en 21.00 uur van maandag tot en met zaterdag minimaal een 10-minutendienst, gedurende het hele jaar (dus inclusief vakantieperiodes);
- op zon- en feestdagen en in de late avonden (tot 0.30 uur) een kwartierdienst.

Een aanvullend systeem bestaande uit (buurt)bussen en Regiotaxi Utrecht dat:

- de kleine kernen ontsluit;
- gericht is op een specifieke bediening, zoals nachtvervoer en scholierenvervoer;
- zorgdraagt voor een fijnmazige OV-bediening voor specifieke doelgroepen, waarbij een hoog toegankelijkheids- en serviceniveau belangrijk is (Regiotaxi Utrecht).

Uitwerking van de benodigde infrastructurele maatregelen moet de komende tijd plaatsvinden, onder andere in de Pakketstudie. Daarbij bestaan de investeringen uit:

- uitbreiding van de spoorcapaciteit op het hoofdrailnet (zie LMCA Spoor);
- uitbreiding van de traminfrastructuur en grootschalige opwaardering van de bestaande trambaan;
- uitbreiding van het aantal vrije busbanen in stedelijk gebied en daarbuiten (o.a. langs rijkswegen);
- uitvoering en handhaving (beheer) van doorstromingsmaatregelen van tram en bus bij verkeerslichten, zoals prioriteitsregelingen bij verkeerslichtenregelingen en aparte busstroken);
- vergroting van capaciteit en kwaliteit van OV-haltes, zoals het realiseren van de zogenaamde Plushaltes (o.a. verbeterde toegankelijkheid, meer perronruimte én dynamische reizigersinformatie), het verbeteren van de OV-knooppunten door aanpak van de busstations en opening van de nieuwe Randstadspoorstations en de OV-Terminal.
- afhankelijk van de uitkomsten uit de tramverkenningen voor de lange termijn, ondergrondse uitbouw van de Sneltram binnen Utrecht (Binnenstad, OV-Terminal).

Een belangrijk aandachtspunt bij de nadere uitwerking vormt de inpassing van de infrastructuur vanwege uitstraling, sociale veiligheid en verkeersveiligheid. Door goed onderhoud en beheer verkrijgen en behouden we een hoog kwaliteitsniveau van de infrastructuur, en daarmee een goed functionerend OV. Het BRU zal zich hiervoor sterk maken naar de deelnemende gemeenten in de rol van wegbeheerders.

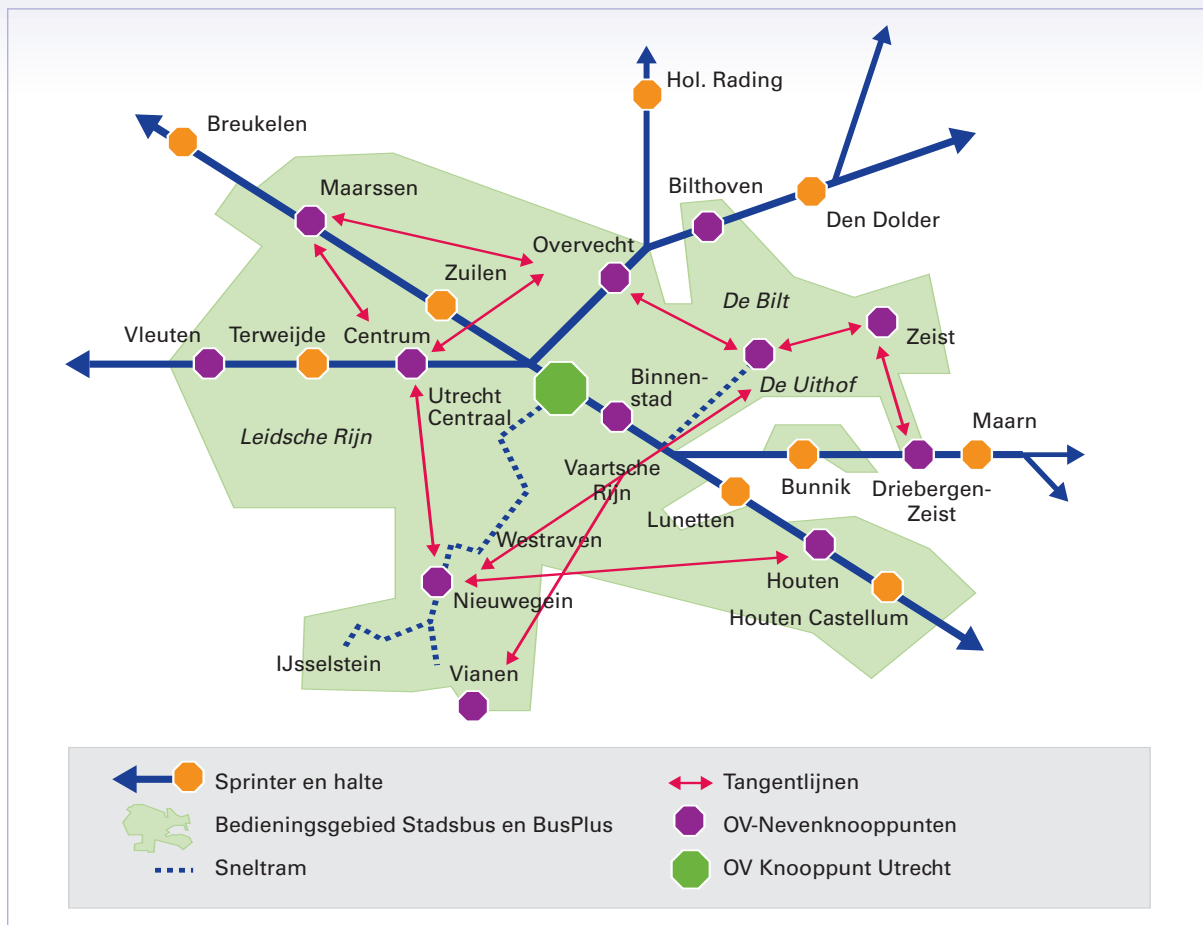
4.4 Pijler 4 = Materieel: modern, schoon en zuinig

De keuze van het materieel is van belang voor de reizigers én voor de bewoners van de Utrechtse regio. Voor reizigers zijn uitstraling, comfort, veiligheid en toegankelijkheid belangrijk. In het kader van leefbaarheid is schoon, stil en energiezuinig materieel belangrijk. De keuze om het railsysteem uit te breiden en tot hoofddrager van het OV-netwerk te maken past hierbij; de tram is milieuvriendelijker, comfortabeler en heeft meer uitstraling dan de bus. In de regioafspraken is al vastgelegd dat in 2010 alle bussen op minimaal euro 5 moeten rijden. Binnen de huidige stadsconcessie worden in 2010 ook hybride bussen ingezet om de vervuilende euro 3 bussen te vervangen. In 2020 is al het busmaterieel binnen de regio duurzaam.

4.5 Pijler 5 = Realiseren van hoogwaardig overstappen: knooppunt & ketens (fiets, P+R)

Het grootste knooppunt in de regio is Utrecht Centraal. Voor de realisatie van de OV-terminal gaat dit gebied in de komende jaren volledig op de schop. Hierbij is extra aandacht nodig voor (reservering van) een directe oost-westverbinding door het stationsgebied op de lange termijn. Daarnaast wordt de fietsenstallingcapaciteit uitgebreid. Om te komen tot een hecht netwerk moeten 10 a 20 nevenknooppunten worden verbeterd. Dit zijn in ieder geval Leidsche Rijn Centrum, station Driebergen-Zeist, Vaartsche Rijn, Overvecht NS, station Maarssen, Vleuten, Biltstraat, Uithof AMC, Bilthoven, Vianen Busstation, station Houten en Nieuwegein Centrum. De tangentialen zullen deze nevenknooppunten verbinden. De groei zal voornamelijk plaatsvinden in de keten trein-bus, het aantal overstappers zal dus aanzienlijk stijgen. De afstemming tussen de ketens dient hier optimaal te zijn. Bij de belangrijke OV-haltes en op de OV-knooppunten zijn voldoende en goede stallingsvoorzieningen aanwezig, evenals de mogelijkheid om een (OV-)fiets te huren.

Figuur 4.5 Schematische weergave van de OV-knooppunten en tangetiele lijnen binnen het BRU-gebied



Om de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de regio te verbeteren wordt ook specifiek ingezet op de keten OV- auto (P+R). Om de auto af te vangen worden functionele P+R-locaties gerealiseerd bij OV-corridors en op enkele OV-nevenknooppunten. Locaties aan de randen van de regio en rondom de Ring Utrecht zijn hiervoor het meest geschikt. Een aantal hiervan is al operationeel, zoals Westraven, Veemarkt en P+R Breukelen. De komende jaren wordt het aantal voorzieningen uitgebreid (o.a. Hooggelegen en De Uithof), evenals de parkeercapaciteit op een aantal terreinen. Bij P+R-locaties zijn evenwel verschillende partijen - met uiteenlopende belangen - betrokken. Het BRU geeft in 2008 in een P+R-visie met deze partij- en een verdere uitwerking aan de ontwikkeling en exploitatie van P+R- locaties in de regio.

4.6 Pijler 6 = Organisatie & Financiën: meer sturing door het BRU en meer budget:

Om onze OV-ambitie waar te maken moeten we zelf de volgende randvoorwaarden invullen:

- **Regie op de vervoersontwikkeling, afstemming in de uitvoering:** het BRU voert zelf de regie op de vervoersontwikkeling van het OV en het bredere mobiliteitsbeleid. Dit overstijgt immers de reikwijdte en de concessieperiode van de zittende vervoerders. De vervoersontwikkeling op de korte termijn en de operationele afstemming met wegbeheerders (bijvoorbeeld over wegwerkzaamheden) behoort wel tot het primaire belang van de vervoerders. In het samenwerkingsverband MOVU werken de OV-bedrijven gezamenlijk onder leiding van het BRU aan de coördinatie hiervan. Het BRU is opdrachtgever en bekostigt MOVU.

- **Goed opdrachtgeverschap door aanbesteding en concessiebeheer:** door middel van aanbesteding verleent het BRU OV-concessies aan vervoerders. Via de concessievoorwaarden waarborgt het BRU dat de vervoerders in de uitvoering het kwalitatief hoogwaardige OV-product leveren dat het BRU wenst en waarvoor door het BRU de kaders zijn aangegeven. Door een periodieke monitoring en door financiële prikkels ziet het BRU toe op naleving van de concessievoorwaarden door de vervoerders.
- **Eigenaar franchise-formule voor overkoepelend merk en productformules:** het BRU wordt ontwikkelaar en beheerder van het overkoepelende merk en de regionale productformules. Via een zogenaamde franchise-formule stellen we deze via de concessievoorwaarden beschikbaar aan de vervoerbedrijven. De vervoerbedrijven zorgen voor de uitvoering. Hierdoor staat de herkenbaarheid van het OV-product altijd voorop en niet de uitingvormen van de verschillende vervoerders. Ook wordt zo zorggedragen voor continuïteit bij wisseling van vervoerders.
- **Intensiveren afstemming met collega-overheden:** de afstemming van ons marketingbeleid met de provincie Utrecht en de decentrale overheden wordt geïntensiveerd. Het doel hiervan is voor de reiziger een zo helder mogelijk beeld/product te kunnen neerzetten, ongeacht de bestuurlijke grenzen. Naast het samen optrekken in het tarievenbeleid, de dynamische reisinformatie en afstemming tussen concessies en concessiegrensoverstijgende lijnen, behoren het opstarten van gezamenlijke OV-marketing, overkoepelend merkbeheer en gezamenlijke uitwerking van productformules tot de mogelijkheden. Dit wordt door BRU opgepakt en met de collega-overheden verder uitgewerkt.
- **Actieve sturing op een goede OV-infrastructuur:** het BRU stelt zich actief op om te zorgen voor een kwalitatief goede OV-infrastructuur. De bijdrage en rol van het BRU is hierbij afhankelijk van de situatie. Voor de traminfrastructuur en dynamische reisinformatie geldt dat het BRU eigenaar wordt terwijl het beheer wordt uitbesteed. Voor de verbetering van de OV-haltes en de OV-toegankelijkheid heeft het BRU een rol in de uitvoering als regisseur. In veel andere gevallen ontwikkelen en realiseren gemeenten (in de rol van wegbeheerder) zelf de infrastructuur en draagt het BRU bij in de financiering en de functionele advisering. Het BRU zal, in samenwerking met de vervoerbedrijven verenigd in MOVU, de gemeenten en de overige wegbeheerders, een programma opstellen om de kwaliteit van de infrastructuur op de belangrijke OV-corridors voor de korte termijn te vergroten. Dit kan onder andere door kleinere doorstromingsmaatregelen (quick wins) te realiseren en de positie van het OV bij wegwerkzaamheden goed te waarborgen. Het BRU wil dit programma vastleggen in een convenant.
- **De OV-ambities vormen onderdeel van een integraal beleid:** het openbaar vervoersbeleid staat niet op zichzelf: met een breder (regionaal) beleidspakket wordt bijgedragen aan het bereiken van de OV-doelstellingen. De effecten van infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen op de bezettingsgraad van het OV zijn van belang. De locatiekeuze, het ontwerp en inrichting bij ruimtelijke ontwikkelingen hebben invloed op het gebruik en de aantrekkelijkheid van het OV. Ruimtelijk beleid kan sturen op verdichting of nieuwbouw op locaties waar reeds OV voorhanden is. Dit geldt ook voor de nieuwbouwlocatie Rijnenburg, waar de HOV-verbinding zo goed mogelijk moet worden ingepast in het regionale OV-net en de opzet van de wijk zelf (tracéligging, vormgeving, halte- en bebouwingsdichtheid en looproutes). Het gebruik van aanwezige goede OV-voorzieningen kan ook worden gestimuleerd door hier een stringent parkeerbeleid te voeren. Door een goed integraal beleid wordt gezorgd voor een betere benutting van de OV-potenties zonder dat dit extra infrastructurele kosten met zich mee brengt.
- **Meer middelen vrijmaken om ambities te realiseren:** om de hoge ambitie te kunnen verwezenlijken zijn meer middelen nodig. Het is noodzakelijk dat we enerzijds de huidige financiële middelen effectiever inzetten en anderzijds zorgen voor meer budget. Dit willen we doen door:
 - Handhaving van de regionale ontschotting van investeringsgelden tussen weg en OV;
 - initiëring van derdenfinanciering door gemeenten en private partijen, waar gemeenten of private partijen een hoger OV-voorzieningenniveau of goedkoper (gratis) OV-gebruik willen realiseren dan vanuit het regionale OV-beleid noodzakelijk wordt geacht;
 - in overleg treden met de gemeenten over hun verantwoordelijkheid voor kwaliteit en capaciteit van de infrastructuur; van gemeenten wordt verwacht de benodigde middelen vrij te maken voor inves-

teringen in en beheer van de infrastructuur (wegen, haltes). Gemeenten dragen hierdoor bij aan de voorwaarden om onze regionale ambitie te kunnen realiseren;

- in rekening brengen bij de wegbeheerder van meerkosten in de OV-exploitatie bij omvangrijke wegwerkzaamheden, naar het principe 'de veroorzaker betaalt';
- verwezenlijking van een efficiënter OV systeem, door hogere omloopsnelheden van het materieel en personeel, investeringen in betrouwbare infrastructuur, en een efficiëntere besteding van marketing en communicatie budgetten;
- stimulering van marktwerking bij de vervoerbedrijven: door marktwerking en verwachte gunstige aanbestedingsresultaten gaan we ervan uit lagere tarieven aan vervoerders te betalen; deze 'aanbestedingswinsten' willen we inzetten voor een beter OV;
- realisering van een kostendekkingsgraad van tenminste 50%. De huidige kostendekkingsgraad ligt hier ruim boven. Hiermee willen we laten zien dat we de prioriteit leggen bij een hoger OV- (spits)aandeel en dat kwaliteit iets meer mag kosten. Landelijk gezien blijft de kostendekkingsgraad met die 50% nog altijd een van de hoogste!

4.7 Pijler 7 = Bijdrage Rijk aan regionale ambities

Er bestaat een wisselwerking tussen het halen van regionale OV-doelen en het halen van OV- doelen op landelijk niveau. Deze wisselwerking wordt veroorzaakt door de scheiding van bevoegdheden. Het BRU is deels afhankelijk van de Rijksoverheid voor het realiseren van de hier gestelde ambitie. Het BRU vraagt daarom van het Rijk de volgende randvoorwaarden in te vullen:

- **Verbeteren van de randstedelijke en nationale achterlandverbindingen:** op de belangrijkste corridors rond Utrecht 'spoorboekjeloos rijden' invoeren, dus minimaal 6x/u. Om de toenemende vervoersstroom te faciliteren verzoeken wij het Rijk ook om zo snel mogelijk een IC verbinding Utrecht-Almere en Utrecht-Leiden te introduceren.
- **Zorgen dat de bevoegdheid van Randstadspoor gedecentraliseerd wordt:** om te zorgen voor realisatie van de regionale railambities (hoogfrequent) en optimalisatie van de Sprinter binnen het regionale netwerk dient het BRU (mede)zeggenschap over Randstadspoor te hebben. Randstadspoor heeft namelijk een regionale/randstedelijke functie, maar geen landelijke. Het BRU vraagt de Rijksoverheid om per 2015, wanneer de huidige Kernnetconcessie van de NS afloopt, de bevoegdheid over het regionale spoor te decentraliseren.
- **Verbeteren van de internationale verbindingen naar Duitsland:** het BRU wil een betere internationale aansluiting die past bij de economische potenties van de Utrechtse regio/Randstad binnen de Europese ontwikkeling. Daarom vragen we de Rijksoverheid te zorgen voor een betere aansluiting van de regio (minimaal 160km/u) op het Europese Hogesnelheidsnetwerk via Arnhem naar Duitsland.
- **Groei van de Brede DoelUitkering (BDU):** voor de hoogte van de BDU wordt landelijk uitgegaan van de gemiddelde groei van 2.1% uit de Nota Mobiliteit. Voor 2008 is deze zelfs vastgesteld op 1%. Alleen al rekening houdend met de huidige prijsstijging zal dit voor de komende jaren een daling van het beschikbare OV budget betekenen. Door de hogere ambitie van Rijk en regio (5%!) in de relatief dure spitsuren zal de BDU fors moeten stijgen om deze groei te kunnen verwezenlijken.
- **Voldoende MIRT geld voor de OV-ambities.** Het Rijk dient ervoor zorg te dragen dat het geld voor de noodzakelijke investeringen in het Spoor (realisering kandidaat-Planstudies) ook daadwerkelijk beschikbaar is/komt. Ook voor grootschalige investeringen in regionaal OV moet voldoende MIRT-geld beschikbaar gesteld worden, omdat deze mogelijk niet (geheel) uit de regionale BDU en/of het (wegen)budget van de Pakketstudie gedekt kunnen worden. De regio vraagt het Rijk de OV-ambities (spoor en regionaal OV) die worden opgenomen in de landelijke Mobiliteitsvisie ook consequent door te vertalen naar benodigde investeringsbedragen en deze in het MIRT te verankeren.

5. DOORKIJK VERVOLGPROCES: DE OV-UITVOERINGSAGENDA

Na de vaststelling van dit ambitedocument door het Algemeen Bestuur van Bestuur Regio Utrecht op 19 maart 2008 ziet het vervolgproces er op hoofdlijnen als volgt uit.

- Voorjaar 2008: uitwerking Ambitedocument met opstellen Steefbeelden regionaal OV-netwerk en bijbehorend inframaatregelenpakket (focus 2012/2015)
- Zomer 2008: voorbereiding OV-planvorming lange termijn 2030/2040
- Medio 2008: verschijnen van de landelijke mobiliteitsvisie (op basis input regionale overheden)
- Eind 2008: pakketstudie, uitwerking maatregelenpakket 2020
- Eind 2008: hoofdopzet productformules en koepelmerk voor implementatie gereed
- Eind 2008: RO keuzes lange termijn bekend
- Eind 2009: Visionair OV-plan van het BRU
- Begin 2010: aanbesteden huidige concessies (stad en streek)
- Eind 2011: ingang nieuwe concessies

Een belangrijke vervolgstap voor het BRU is het samenstellen van een driejarige voortschrijdende OV-uitvoeringsagenda, met een doorkijk tot 2020. Het BRU zal met deze uitvoeringsagenda (de eerste voor de periode 2008-2011) regie voeren op de te realiseren maatregelen. De voortgang op deze lopende uitvoeringsagenda wordt openbaar en besproken met betrokken partijen.







