



**AANBESTEDINGSDOCUMENT  
[INCONTONUMMER 8411]**

INZAKE DE MEERVOUDIG ONDERHANDSE AANBESTEDING

ONDERZOEK INPUT TOEKOMSTBEELD OV  
REGIONAAL OV-NETWERK MIDDEN-NEDERLAND

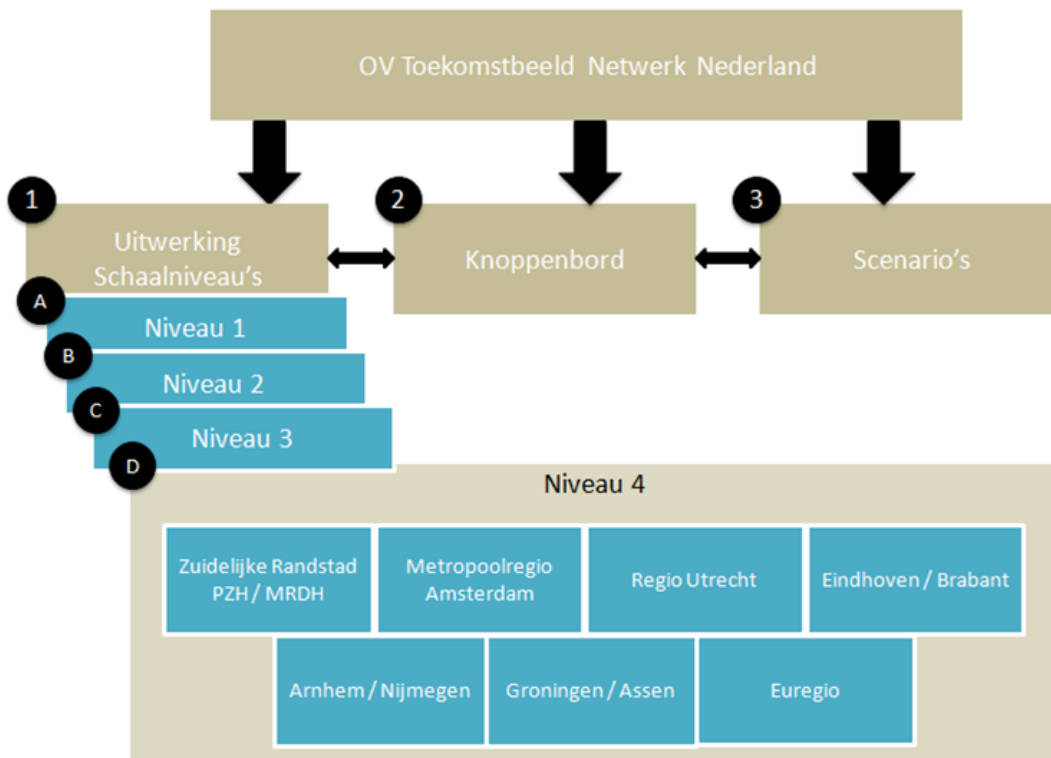
TEN BEHOEVE VAN DE PROVINCIE UTRECHT

**Toekomstbeeld OV**

In 2014 is door het kabinet de Lange Termijn Spooragenda 2 (LTSA) vastgesteld. Met dit document geeft het Rijk haar visie op de ontwikkeling van het openbaar vervoer. In de LTSA is aangegeven dat een aantal nadere onderzoeken uitgevoerd moeten worden, te weten een onderzoek naar verbetering van de bediening van de spitsreiziger in de Randstad en een nadere analyse van OV-knooppunten in Nederland. Deze onderzoeken zijn inmiddels uitgevoerd en hebben er toe geleid dat er een aantal korte termijn maatregelen wordt uitgevoerd.

Tegelijkertijd is vastgesteld dat een integrale visie op de ontwikkeling van het *totale* OV-netwerk (het Netwerk Nederland) op de langere termijn ontbreekt, o.a. door de initiatiefnemers van de Moreelse Tafel. Daarnaast is vastgesteld dat er een sterke behoefte bestaat aan een hernieuwde koppeling tussen ruimtelijk-economische ontwikkeling en het daarbij passende OV-systeem. Wat betreft de Randstedelijke overheden is daarvoor bepleit om de conclusies uit de onderzoeken Kiezen voor Kwaliteit en Bediening Spitsreiziger door te vertalen naar een strategisch ontwikkelingsperspectief voor het openbaar vervoer op lange termijn.

Tijdens de OV- en spoortafels in het voorjaar van 2015 hebben de deelnemende partijen daarom uitgesproken dat het goed zou zijn om in gezamenlijkheid te gaan werken aan een zogeheten Toekomstbeeld OV. Ter informatie is het bespreekstuk dat aan de orde is geweest bijgevoegd. Afgesproken is dat dit traject in drie werkstromen nader wordt uitgewerkt (uitwerking in niveaus, scenario's en een knoppenanalyse). Deze werkstromen worden uitgevoerd binnen het bredere programma "OV Toekomstbeeld", onder centrale regie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. In het navolgende wordt kort op de werkstromen in gegaan.



**Scenario's**

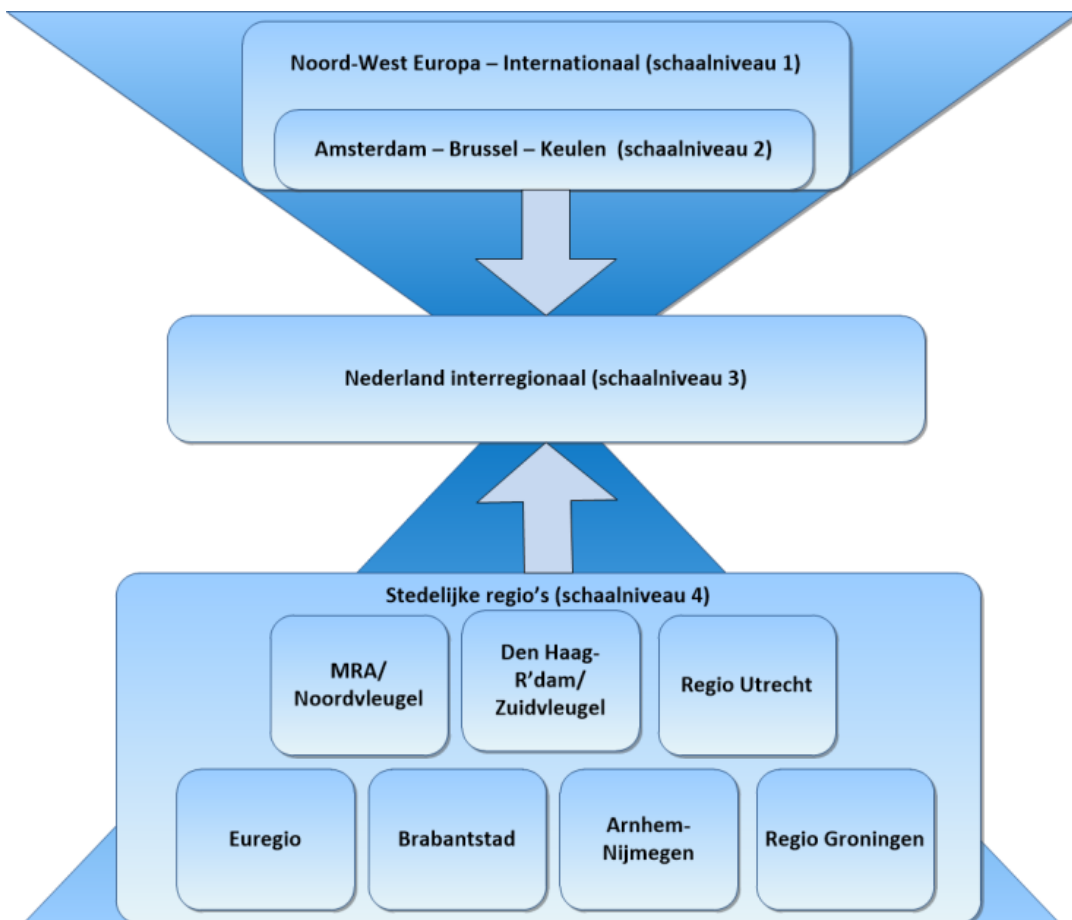
Verder zullen IenM en ProRail - met medewerking van andere partijen - op basis van een aantal interviews exploratieve scenario's opstellen die een beeld schetsen van relevante trends en ontwikkelingen en de daaruit volgende mogelijke ontwikkeling van het Netwerk Nederland. Met deze inzichten kunnen netwerkontwikkelingen in beeld worden gebracht die robuust zijn in alle scenario's.

### *Knoppenbord*

Om te komen tot een zo goed mogelijk OV-product maakt de NS gebruik van het zogeheten knoppenbord. Met dit knoppenbord wordt inzichtelijk aan welke knoppen kan worden gedraaid om te komen tot een OV-product dat goed is afgestemd op de daadwerkelijke vraag. NS en ProRail zullen het voortouw nemen om dit knoppenbord nader te analyseren.

### *Uitwerking op vier schalen*

Diverse partijen uit de mobiliteitssector - waaronder de Nederlandse Spoorwegen, ProRail en Schiphol - hebben onder de vlag van het Railforum het initiatief genomen om met een select gezelschap (de zogeheten Moreelsetafel) na te denken over de toekomstige ruimtelijk-economische opgave in relatie tot het OV. Er is gekeken naar economische kerncentra die zich binnen en rondom Nederland bevinden en waar het OV een rol kan spelen in de ontwikkeling daarvan. Vanuit daar kijkende is het OV-systeem in vier niveaus te verdelen, te weten (1) internationaal / Noord - West Europa, (2) (inter)nationaal langere afstand, (3) interregionaal en (4) regionaal inclusief stad & streekvervoer. NS is inmiddels gestart met een studie naar en verdere uitwerking van de eerste twee niveaus. Niveau 3 wordt in de loop van 2016 uitgewerkt na de confrontatie van de regionale netwerken (niveau 4) met de internationale en nationale netwerken (niveau's 1 en 2).



### **OV-netwerk Midden-Nederland**

De samenwerkende partijen in regio Utrecht willen graag een voorstel leveren voor een integraal OV-netwerk in Midden-Nederland. De steden Utrecht, Amersfoort en Hilversum geven samen en individueel sturing aan de ruimtelijke, economische en maatschappelijk ontwikkeling van de regio. Gegeven de verwachte verdere toename van bewoners arbeidsplaatsen, studieplaatsen en sociale-recreatieve behoefte in de komende decennia is het onontkoombaar dat de druk op het openbaar vervoer in onze regio verder toeneemt. Wat betreft de reismogelijkheden naar enkele gebieden in de regio komen grenzen in beeld en ook de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit komt verder onder druk te staan door de toename van het aantal voertuigen dat, met name in spitsuren, nodig is om de grote hoeveel reizigers te kunnen vervoeren. Het openbaar vervoernet in de regio Midden-Nederland, met daarbinnen de stad Utrecht als de grootste magneet, moet toekomstvast en robuust

heringericht worden. Het onderzoek naar de regionale inbreng in het Toekomstbeeld OV is een goede aanleiding om een wervend ontwikkelingsperspectief voor het openbaar vervoer in Midden-Nederland op te stellen.

Wat betreft de aanpak sluiten we aan bij de opzet die voor de Pilotregio Zuidvleugel Randstad is ontwikkeld (Roadmap Data-analyse Toekomstbeeld OV, Goudappel Coffeng, 25 september 2015). Naast de analyses van vervoerwaarde en –ontwikkeling, bestemmingen en herkomsten de kwaliteit van het OV-net zullen toekomstige ontwikkelingsperspectieven van het OV-net aan de orde komen. Deze kunnen gebaseerd zijn op o.a. maatschappelijke ontwikkelingsscenario's, de grenzen aan de draagkracht van het OV-net en de leefbaarheid en veiligheid in binnenstedelijk gebied.

De analyses worden daarnaast gebruikt als input voor de gebiedsverkenning Utrecht-Oost c.a. en voor het provinciale project Schaalsprong OV. Ook kunnen de analyses van betekenis zijn voor het MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam.

### **Elementen voor regionale uitwerking:**

#### **1 Vertrekpunt**

Wat weten we al van deur-tot-deur OV reizen, welke studies dienen als vertrekpunt voor deze opdracht? OV MIRT Onderzoek (incl. sporendriehoek), OV-visie van BRU en het Mobiliteitsplan van de provincie, Spoorvisie 1.0, SRSR, Kiezen voor Kwaliteit en Spitsreizigers-analyses. De PHS-prognoses die thans door NS worden geactualiseerd en begin 2016 worden aangeboden aan het Ministerie worden in het onderzoek gebruikt, mits deze tijdig beschikbaar zijn.

Verder kan als uitgangspunt worden opgenomen dat de projecten/planstudies in het MIRT-overzicht 2016 voor wat betreft de Provincie Utrecht zijn gerealiseerd. Het gaat dan bijvoorbeeld om gerealiseerde Ring Utrecht, Knooppunt Hoevelaken, Uithoftram, Driebergen-Zeist (PHS), DSSU (PHS) etc.

#### **Bestuurlijke samenwerking in Utrecht-Oost (omgeving de Uithof)**

In een bestuurlijke alliantie voor Utrecht Science Park werken een grote hoeveelheid partijen samen aan de duurzame ontwikkeling van het gebied gebaseerd op meerdere pijlers, waarvan de bereikbaarheid en de ruimtelijke strategie de belangrijkste zijn voor dit onderzoek. De bestuurders van betrokken partijen geloven dat samenwerking nog meer voorsprong geeft, daarom zochten zij elkaar op tijdens de derde rondetafelconferentie op 25 november 2015. Zij spraken over de groei van het Utrecht Science Park en maakten afspraken over de ontwikkelruimte, bereikbaarheid en profilering van zowel Utrecht Science Park als omgeving. Bij de samenwerkende partijen is veel enthousiasme om door te pakken. Er is nu een goede basis gelegd om op verder te bouwen aan de ambitie om in 2020 een internationaal toonaangevend vestigingsmilieu te bieden voor het cluster life science, duurzaamheid en gezondheid. Komend jaar willen partijen de ambities vertalen naar concrete afspraken.

Meer informatie:

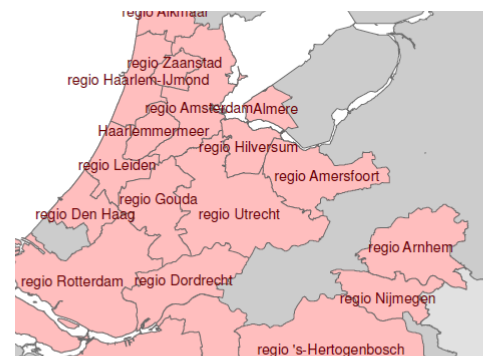
[https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/alle-onderwerpen/utrecht-science-park/?PagClsIdt=1283103#PagCls\\_1283103](https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/alle-onderwerpen/utrecht-science-park/?PagClsIdt=1283103#PagCls_1283103)

#### **2 Analyse van vervoerstromen**

Bepalen van behoefte, aanbod en gebruik, zie bijgevoegd de tamelijk grondige aanpak die men daarvoor in de Zuidvleugel gebruikt. Voor de analyse dienen de gegevens uit het VRU-model versie 3.2 gebruikt te worden, gecombineerd met een regionale uitwerking van de WLO-scenario's zoals deze in concept reeds is opgesteld en als input voor het nieuwe NRM is meegegeven. Hierin is inbegrepen de intentie van het ruimtelijke beleid van gemeente Utrecht om met het uitgangspunt "er kan in de stad geen auto meer bij.

Hierbij wordt aansluiting gezocht bij de (Nieuwe) Ruimtelijke Strategie van de stad Utrecht en de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie en de gebiedsagenda.

Invulling op COROP-niveau zoals gedefinieerd in nieuwe WLO (laag/hoog) wordt als uitgangspunt genomen. Wat betreft de indeling van de COROP-gebieden wordt aangesloten op het uitgangspunt dat gebruikt wordt voor de analyse op niveau 1&2, waarin de regio's Utrecht en Amersfoort als 2 separate regio's worden beschouwd (zie afbeelding).



### 3 Ontwerpen OV-netwerk 2040

De scenario's van Toekomstbeeld OV leveren vragen op: hoe bereiden we ons voor op structurele maatschappelijke veranderingen in de OV-markt als gevolg van huidige trends (verder gaande verstedelijking, deeleconomie, technologische ontwikkelingen)? Op basis daarvan maken we 4 'extreme' perspectieven op OV-netwerken, met bijvoorbeeld verregaand geconcentreerde verstedelijking, een sterk ontwikkelde deeleconomie of een maatschappij die volledig vertrouwd op zelfrijdend vervoer. Met de ontwikkeling van de scenario's wil regio Utrecht in de loop van januari 2016 starten.

Deze extreme perspectieven leiden tot een assenkruis met ontwikkelingen die we als robuust beschouwen voor 2040 versus ontwikkelingen die erg onzeker zijn, afgezet tegen ontwikkelingen die op het beleidsmatige/governance vlak liggen versus ontwikkelingen die in de dienstregeling/vervoerdiensten/infrastructuur liggen, zodat een beeld ontstaat van elementen die in 2040 een rol spelen in het OV-netwerk.

In de scenario's moet de koppeling gelegd worden met de LT-visie vanuit de gebiedsverkenning, in die zin dat de analyses een bepaalde oplossing kan motiveren: Binnenstadtram en/of treinstation Uithof. Hier kan geput worden uit de nieuwe WLO-scenario's, maar ook scenario's ontwikkeld binnen het Toekomstbeeld OV, de Pilotstudie Zuidvleugel en het MIRT-onderzoek Oostkant Amsterdam kunnen inspiratie geven voor een speelveld dat het meest voor Midden-Nederland van toepassing kan zijn. Daarbij komen ook de effecten voor de andere modaliteiten aan bod, met name het autogebruik, (elektrisch) fietsen en duurzame vervoermiddelen aan bod.

### 4 Opstellen Ontwikkelagenda OV

Bijvoorbeeld wordt gedacht aan:

- KT gericht op HRN dienstregeling 2023 (=aanscherping spoorvisie 1.0) en Beter Benutten achtige OV-maatregelen (met name oplossingen gericht op de Uithof, omliggende OV-knooppunten en de Sporendriehoek)
- MT gericht op uitwerken van adaptieve OV-pakketten zoals die ook in de OV-Verkenning Regio Utrecht (en het AT Osborne onderzoek van de Uithofpartijen) eerder zijn bedacht. Daarnaast moet de capaciteit en de potentie van de corridor Utrecht-Amersfoort-Harderwijk worden verbeterd. Eventueel IC-stops toevoegen en het ontwikkelen van nieuwe stations, bijv. Lage Weide, Oudenoord/verplaatsen Overvecht, Amersfoort-Oost, (*Ede-West*).
- LT gericht op structurele oplossingen in het HRN, door het aanpakken van knelpunten op belangrijke corridors (Amersfoort-Utrecht, Gouda-Woerden, Alphen-Woerden, Breukelen-Utrecht-Veenendaal/Ede, Utrecht-Hilversum-Almere) en door het uitwerken van een spooroplossing voor De Uithof en/of een tweede tramlijn (evt. als een centrale oplossingsrichting).

#### Geografische scope

provincie Utrecht, Gooi- en Vechtstreek, Foodvalley, Hollands veen-weide gebied en Vijfheerenlanden. Bestemmingsgebieden liggen in Groot Utrecht, Amersfoort en Gooi- en Vechtstreek. Herkomst gebieden op nationaal niveau zijn de herkomst- en bestemmingsgebieden buiten de provincie, zoals G3, Eindhoven, Zwolle, Arnhem-Nijmegen, Stedendriehoek en Leiden. Herkomsten liggen in de diverse woonkernen binnen, maar ook buiten de provincie zoals Geldermalsen, Tiel, Ede, Barneveld, Harderwijk, Almere, Alphen a.d. Rijn, Gouda etc.

Hiernaast staat indicatief het studiegebied van het regionale OV-net voor Midden-Nederland aangegeven.



**Randvoorwaarden**

- Looptijd: Stap 1+2 gereed eind maart (streven naar presentatie of informatie in OV-/spoortafel Noordvleugel op 30 maart 2016), stap 3+4 voor het zomerreces.
- specifieke Utrechtse aandachtspunten en vooral ook Brondocumenten (eerder vastgestelde gezamenlijke studies als Probleemanalyse Regionale OV-verkenning, OV-MIRT onderzoek, Spoorvisie 1.0, Kiezen voor Kwaliteit analyses, wellicht ook BRU en PU OV-visie en Streefbeelden OV) dienen als uitgangspunt.
- Adviseur doet zelf een voorstel voor bemensen van een projectgroep (met inhoudelijke experts van alle relevante overheden) en klankbordgroepen
- ambtelijke stuurgroep (PU/GU (teamleiders)) en kerngroep (Fennis (projectleider PU), Bergveld (projectleider Gebiedsverkenning), Schoen (projectleider Schaalsprong OV) en Jansen (gemeente/U9).
- Onderdelen van de studie worden afgestemd met gebiedsverkenning Utrecht-Oost, schaalsprong OV en onderzoek Oostkant Amsterdam, alsmede de raakvlakken met aanpalende regionale OV-netten. Werkvormen moeten nader bepaald worden.