

MEMORANDUM



PROVINCIE ■ UTRECHT

VOORSTEL STUDIEBEZOEK AAN BERLIJN MET BETREKKING TOT REGIONALE OV SYSTEEM (HOOGSTEDELIJKE EN REGIONAAL)

DATUM 23-02-2022
VAN Gedeputeerde Schaddelee
AAN Commissie MM
TELEFOONNUMMER +31618908854
TEAM EOVS (i.s.m. griffie)

Tijdens de begrotingsbehandeling najaar 2021 is door de gedeputeerde toegezegd terug te komen met een voorstel over een mogelijk studiebezoek aan Berlijn en wat daar te leren valt. Een OV-schaalsprong in Utrecht, de relatie die dit heeft met gezond stedelijke leven en een goede verbinding tussen regio en stad stellen ons voor forse uitdagingen. Gelet op het lange traject dat is te gaan, hoort een blik naar buiten erbij. Dit memo zet de mogelijkheid voor een studiebezoek uiteen waarbij Berlijn interessant is vanwege een analogie met het conceptuele model van het Wiel en Spaken zoals opgenomen in de Omgevingsvisie.

Wat valt er te leren

- Het openbaar vervoer in de stad en regio Utrecht speelt een rol zowel voor bestaande en nieuwe hoogstedelijke gebieden als voor de regio. De stad Utrecht ontwikkelt zich steeds meer tot een polycentrische stad met in verschillende gebieden concentraties van wonen, werken en andere functies.
- In de Omgevingsvisie is het model van het wiel met spaken vastgelegd als structurend concept voor het integraal ontwikkelen van OV in de Metropoolregio Utrecht. Dit Wiel met Spaken verbindt verschillende bestaande en nieuwe ontwikkelingsgebieden in stad en regio op directe wijze met elkaar via hoogwaardig openbaar vervoer.
- Om het OV systeem een belangrijke rol te laten spelen in bereikbaarheid en een drager te laten zijn voor een Gezonde Stad moet dit systeem aansluiten op het Daily Urban System (DUS) van de stedelijke regio Utrecht. Doel van een studiereis naar Berlijn is te leren "Hoe een gelaagd OV-systeem met een goed functionerend wiel en spaken er in praktijk uitziet en hoe dit functioneert als schakel tussen stedelijk en regionaal gebied" en om een inspirerend voorbeeld te ervaren van een State of the Art OV-systeem. We lichten dit hieronder nader toe.

Berlijn kent met een stad railnet (S-bahn), metrolijnen (U-bahn), tram- en buslijnen en knooppunten op alle niveaus een fijnmazig en divers OV-systeem. De dichtheid van inwoners ligt relatief laag in vergelijking tot andere Europese metropolen als Londen of Parijs en is dus eerder vergelijkbaar met de dichtheid die we hier in Utrecht kennen. Het S-bahn net strekt zich uit tot buitenwijken en omliggende steden als Potsdam. Ook is de Ringbahn een belangrijk S-bahn traject. Berlijn kent daarmee al lang een concept vergelijkbaar met het model van het wiel en spaken. Bovendien ligt Berlijn net als Utrecht centraal in het landelijke spoornet en speelt het Berlijnse stedelijke/regionale OV-systeem een belangrijke verbindende rol.

De gelaagde opbouw van het OV-netwerk met voor iedere laag een passend systeem, dat samenwerkt als een efficiënte machine is een wereldwijd voorbeeld. Efficiëntie is bereikt door een netwerkopbouw waarbij principes als het strekken en bundelen van lijnen op hoofdassen goed zichtbaar zijn. De S-bahn verbindt zowel de regio als stedelijke gebieden. Ook een kleinschaliger netwerk met



fijnmazig niet-railgebonden OV (met name bus) is zichtbaar. Tegelijk is het OV-netwerk integraal onderdeel van de stad en de ruimtelijke ontwikkeling daarbinnen. Een recente ontwikkeling is het Bus Rapid Transit (BRT)-concept MetroBus: snelle, frequente buslijnen, vergelijkbaar met U-link, en ook relevant voor de BRT-ambities over de langere afstanden in Nederland. Er zijn plannen het MetroBus-netwerk fors uit te breiden. Deze spelen een belangrijke rol in de nieuwe OV-visie die nu wordt opgesteld voor periode 2024-2028.

Net als in Berlijn vormen ook in Utrecht spoorcorridors die onderdeel uitmaken van het hoofdrailnet in bepaalde windrichtingen spaken in het wiel. Ze maken daarmee onderdeel uit van zowel landelijk, regionaal als stedelijk systeem. Zo speelt in het Utrechtse de sprinter (Randstadspoor) een belangrijke rol. Als geschetst in het concept Netwerkperspectief OV is dit een dragend element voor het regionale OV-systeem maar ligt hier een opgave om dit systeem in deze rol verder uit te bouwen en te benutten. Een doorontwikkeling naar een S-bahn achtig systeem (Randstadspoor 2.0) is als voorbeeld genoemd in het Netwerkperspectief. Ook hier is het S-bahn concept in Berlijn een goed voorbeeld.



In Berlijn is de aansluiting tussen stad en omgeving (de buitenwijken en voorsteden om Berlijn heen, en het platteland daar weer omheen) ook een (politiek) belangrijk thema, en er lopen diverse initiatieven om deze aansluiting verder te versterken. Er is een nieuwe wet (Mobilitätsgesetz) voor Berlijn die specifiek aandacht besteedt aan de gelijkwaardige ontwikkeling van vervoer door het gehele grondgebied van het Land Berlin. Ook interessant aan de wet is het feit dat de integratie van verschillende vervoerssystemen voor het eerst specifieke aandacht krijgt en dat OV en fiets worden bevoorrudd ten opzichte van de auto. Een voorbeeld van een initiatief dat meer de regio in gaat is I2030'-project: Infrastructuur 2030, een samenwerking tussen DB (de Duitse spoorwegen), de deelstaat Berlijn en deelstaat Brandenburg. Doel is om betere spoorverbindingen te krijgen van Berlijn naar de regio.

Planning en organisatie

Voorstel is dit studiebezoek te organiseren in augustus – aan het eind van het reces – donderdag 25 t/m zaterdag 27 augustus. De reis vindt plaats per trein en deelnemers zijn de leden van fracties in Provinciale Staten waarbij iedere fractie door 1 lid wordt vertegenwoordigd. Daarnaast een beperkte delegatie ter ambtelijke ondersteuning.

Aanvullend hierop is het idee om raadsleden van de gemeente Utrecht uit te nodigen voor deze studiereis. Dit sluit aan bij de ambitie om de OV-samenwerking met de gemeente Utrecht te versterken (zie ook 2022MM10). Verder is het samen optrekken belangrijk omdat de OV schaa sprong een sterke relatie heeft met de woningbouwopgave en de uitdaging in stedelijk gebied fors is (beperkte ruimte & inpassing). Het gaat om een beperkte delegatie raadsleden en er wordt nog onderzocht wat de mogelijkheden hierin zijn.

De voorbereiding vraagt een inzet van een voorbereidend comité waarbij er naast een ambtelijke vertegenwoordiging (woordvoerder gedeputeerde Schaddelee, bestuursadviseur en twee tot drie inhoudelijk betrokken ambtenaren) ook enkele actief als klankbord participerende commissieleden worden gevraagd. Verwachte inzet is participatie bij twee sessies (een eerste in algemene zin en een tweede om programma definitief te maken). Omdat organisatie het nodige vraagt zowel qua praktische en inhoudelijke voorbereiding als met betrekking tot het leggen van de juiste contacten bij ontvangende organisaties bevelen we ambtelijk aan een derde partij met goede contacten in Berlijn te betrekken. Dit kan het bureau Inno-V en haar Berlijnse partner KCW zijn.

Het programma zal worden uitgewerkt in nauwe samenspraak tussen provincie en het in te huren bureau. Uw input is daarbij uiteraard zeer belangrijk. Hieronder treft u een aantal mogelijke programmaonderdelen:

- **Koppeling stad-platteland:**

- een bezoek aan en gesprek met het Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, dat het OV in de stad Berlijn én in de brede omgeving coördineert, over de nieuwe OV-visie 2024-2028 en hoe zij samen met de verschillende vervoersbedrijven in de stad het OV verder ontwikkelen. Bij voorkeur ook met deelname van iemand van stadsvervoerder BVG en/of juist iemand van een vervoerder in het landelijke gebied.
 - een gesprek op politiek niveau over dit thema. Dit kan bijvoorbeeld zijn met de senator Mobiliteit (= in Berlijn vergelijkbaar met gedeputeerde) en / of één of meer afgeordneden (parlementsleden) van de commissie Mobiliteit van het parlement van de deelstaat Berlijn.
 - Een bezoek aan het nieuwe, flexibele / vraagafhankelijke OV-systeem dat zowel actief is in drukke stadscentrum (waar geen normale bus kan rijden in verband met infra-beperkingen) als in oostelijke gedeelte van de stad met lage dichtheid.
- **Stedelijke ontwikkeling en mobiliteit:** bezoek aan een stedelijk ontwikkelingsproject waar op een slimme manier wordt omgegaan met ruimte en mobiliteit. Een mogelijke locatie hiervoor is de innovatieve stadswijk die wordt gebouwd op het terrein van de voormalige luchthaven Tegel. Een andere locatie zou meer regionaal kunnen zijn, een bezoek aan Potsdam en een toelichting vanuit bijvoorbeeld regio Brandenburg (vergelijkbaar met provincie) op stedelijke ontwikkeling in relatie tot OV.
 - **Knooppunten en hubs:** een bezoek aan een stedelijk knooppunt / één van de grote treinstations en een gesprek met Deutsche Bahn over vervoerontwikkeling. Dit is ook relevant voor de Utrechtse ambities voor het wiel met spaken, mede om Utrecht Centraal te ontlasten. De S-Bahn-ring van Berlijn functioneert als het Berlijnse 'wiel', de verschillende spoorverbindingen naar het centrum als de Berlijnse 'spaken'. Een relevant voorbeeld van een knooppunt is Ostkreuz, dat ligt op de kruising van de S-Bahn-ring en de doorgaande spoorlijn naar het centrum, en een belangrijk overstappunt is. Dit station is recent geheel opgeknapt. De aansluiting van de tram op dit station is in Berlijn een complex vraagstuk.
 - **Ervaar het OV:** een rit met de verschillende OV-modaliteiten die er in Berlijn en omgeving te vinden zijn: bus / MetroBus, tram, U-Bahn (metro) en S-Bahn (frequente stedelijke treinen) en regionale trein, gekoppeld aan een bezoek aan locatie waar voor bovengaan thema's vanuit relevante partijen een rondleiding bij een praktijkcasus gegeven wordt.

Een programma zal met deze mogelijke componenten worden samengesteld waarbij afhankelijk van beschikbare tijd en gewenste kleuring keuzes mogelijk zijn. Met een vertrek in de ochtend op donderdag is er in de middag in Berlijn de mogelijkheid voor een eerste programmaonderdeel.

Kanttekeningen en overwegingen

Bestemming Berlijn: Hoewel er diverse parallelen zijn tussen de Berlijnse en Utrechtse situatie zijn er ook een aantal wezenlijke verschillen. Behalve dat Berlijn een lange OV-geschiedenis heeft zijn schaal en omvang van het OV-systeem onvergelijkbaar. De stad Berlijn (inclusief voorsteden) kent circa 4,5 miljoen inwoners, terwijl het platteland er omheen juist behoorlijk dunbevolkt is. Hoewel hier een verschil ligt heeft dit slechts zeer beperkt invloed op de relatie tussen stad en platteland, er zijn zowel wat dit punt betreft als breder voldoende leerpunten die een studiereis aan Berlijn de moeite waard maken. Overigens is er geen andere stad die als casus 1 op 1 op het Utrechtse zou passen.

Planning Augustus: het traject van verdere verkenningen en planvoorbereidingen voor elementen uit de OV-schaalsprong is langdurig en de opgaven verdwijnen niet. En andere timing bijvoorbeeld in het eerste jaar van de nieuwe bestuursperiode zou kunnen passen bij een inwerkperiode maar dit moment is minder geschikt omdat de agenda's heel vol zijn met inwerkprogramma's en andere sessies. Het heeft daarnaast gezien de actualiteit van het onderwerp de voorkeur niet te wachten tot de volgende bestuursperiode.