

Ervaringen met een flexibele concessie in Utrecht

E.N.R. van Dijk – provincie Utrecht – erwin.van.dijk@provincie-utrecht.nl

J. Golstein – provincie Utrecht – jeroen.golstein@provincie-utrecht.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 23 en 24 november 2017, Gent

Samenvatting

Sinds eind 2013 doet de provincie Utrecht, voorheen Bestuur Regio Utrecht, ervaring op met een flexibele OV-concessie. Het gaat hier om de concessie Tram en Bus Regio Utrecht, bestaande uit Utrecht en omliggende gemeenten.

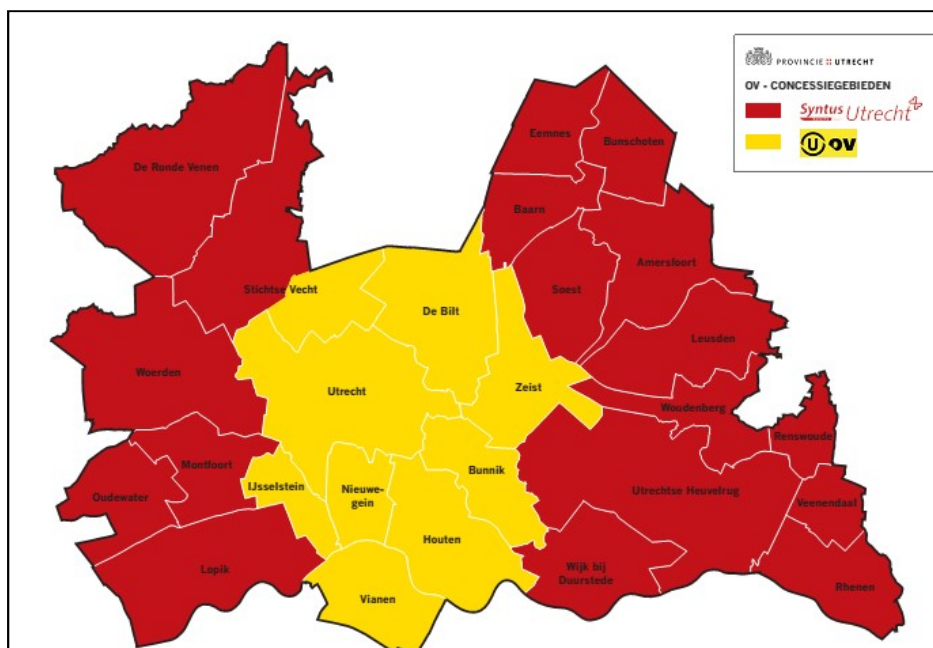
De gekozen concessievorm wijkt enigszins af van wat gebruikelijk is in Nederland. Belangrijke verschillen met de meer traditionele concessies zijn de gezamenlijke ontwikkelrol en gedeelde opbrengstverantwoordelijkheid. Daar is voor gekozen omdat dit gebied gedurende de concessielooptijd erg dynamisch is door de vele ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen.

De lopende concessie bevindt zich nu in haar vierde jaar en dit vormt een mooi moment om ervaringen te delen die gaandeweg zijn opgedaan. In dit paper gaan we allereerst kort in op de achtergronden en kenmerken van de concessie, waarna wij vervolgens stilstaan bij onze ervaringen tot dusver en de uitdagingen die nog op ons afkomen.

1. Waarom een paper?

Sinds eind 2013 doet de provincie Utrecht, voorheen Bestuur Regio Utrecht, ervaring op met een flexibele concessievorm die enigszins afwijkt van wat gebruikelijk is in Nederland. Het gaat hier om de concessie Tram en Bus Regio Utrecht (figuur 1) bestaande uit de gemeente Utrecht en omliggende gemeenten. Deze concessie wordt nu uitgevoerd met circa 350 bussen en 26 trams, en bevindt zich in haar vierde jaar. Het doel van dit paper is het delen van kennis en ervaringen zodat we van elkaar kunnen leren. In dit paper gaan we allereerst kort in op de achtergronden en kenmerken van de concessie waarna wij vervolgens stilstaan bij onze ervaringen tot dusver en de uitdagingen die nog op ons afkomen.

Figuur 1: concessiegebied Tram en Bus Regio Utrecht (U-OV)



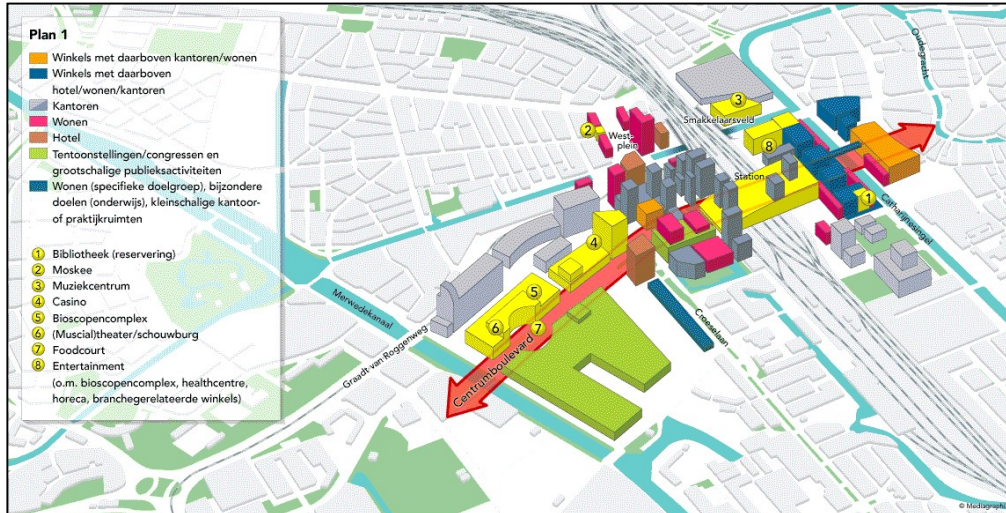
2. Wat maakt het concessiegebied Utrecht zo bijzonder?

De regio Utrecht is volop in ontwikkeling en is één van de meest aantrekkelijke vestigingsplaatsen van Europa (EU, 2016). Het gebied kenmerkt zich door een forse groei van inwoners en werkgelegenheid en daarmee het aantal potentiële reizigers. Nu al kent de regio de hoogste in- en uitgaande pendel van Nederland. Verder is Utrecht de snelst groeiende stad van Nederland: de komende jaren neemt het aantal inwoners toe van 340.000 naar 410.000 inwoners (Utrecht, 2016). Tegelijkertijd spelen er diverse grootschalige infraprojecten, waarvan de belangrijkste:

1. Stationsgebied Utrecht

Vernieuwing van het Utrechtse stationsgebied met realisatie van nieuwe woningen, winkels, kantoren, diverse (leisure)-voorzieningen rondom en op het grootste OV-knooppunt van Nederland (figuur 2). De OV-onderdelen worden gerealiseerd in de periode 2010-2021. Een deel hiervan is inmiddels opgeleverd, zoals het nieuwe busstation Jaarbeurszijde (figuur 3).

Figuur 2: Ontwikkelingen in stationsgebied Utrecht



Figuur 3: het nieuwe busstation Utrecht CS Jaarbeurszijde (opgeleverd juli 2016)



2. Afronding HOV-programma

Het HOV-programma (realisatie 2001-2020) voorziet in de realisatie van nieuwe, vrijliggende OV-infrastructuur op de oost-westcorridors van Utrecht. Dit verbindt onder andere Utrecht Science Park (circa 50.000 studenten en 22.000 werknemers – USP, 2017) met de binnenstad, Utrecht Centraal en de nieuwbouwlocatie Leidsche Rijn (circa 30.000 nieuwe woningen).

3. Uithoflijn

Momenteel wordt gewerkt aan een nieuwe tramverbinding tussen Utrecht Centraal en Utrecht Science Park, geschikt voor 16x per uur bediening met 75 meter gekoppelde tramvoertuigen (opening medio 2018). Figuur 4 toont de route van de nieuwe tramverbinding.

Figuur 4: Route van nieuwe tramlijn naar Utrecht Science Park

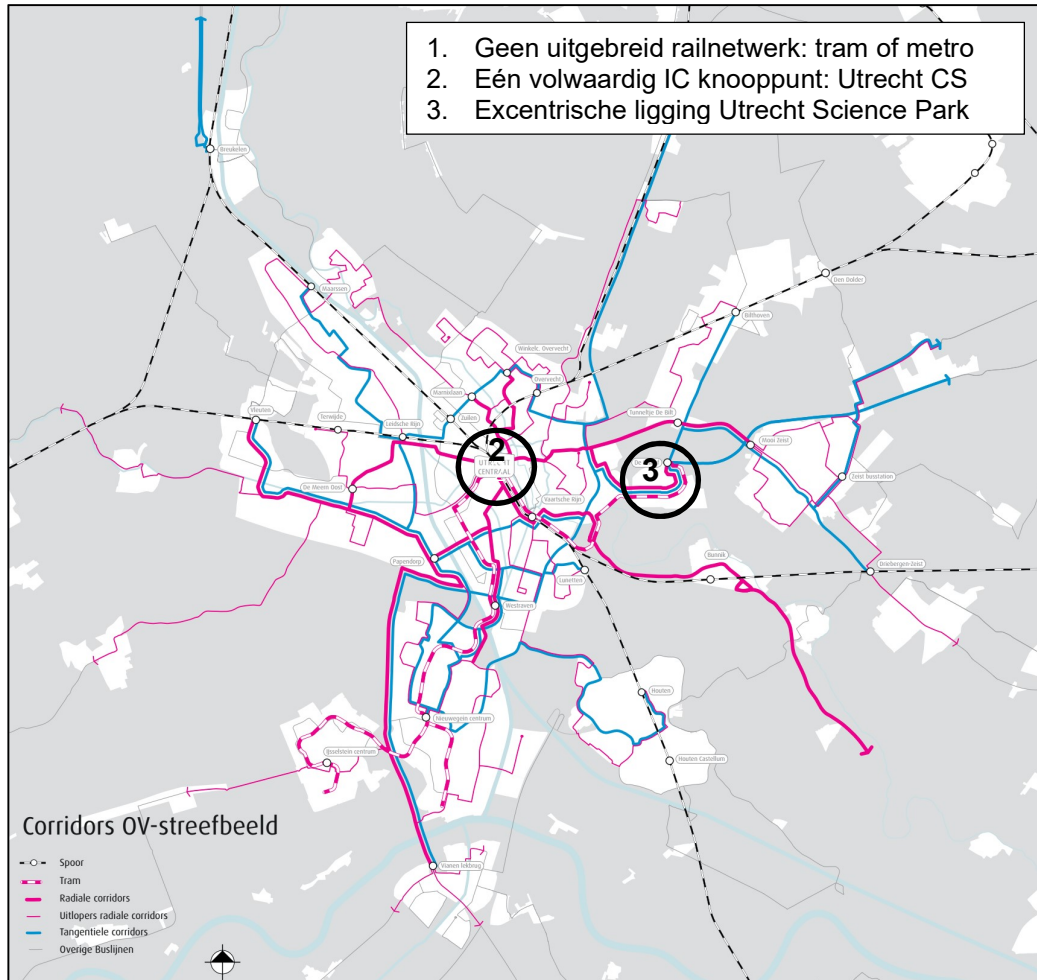


Bron: POUHL 2017

Voor de concessie betekenen deze ontwikkelingen veel werkzaamheden met schuivende planningsen en overlast, oplevering van nieuwe infrastructuur en toename van drukte in het OV-netwerk. Dit alles maakt dat er gedurende de looptijd van de concessie veel onzekerheden zijn, inclusief veel afhankelijkheden van andere partijen (besluitvorming en uitvoering door gemeenten, afhankelijkheden projectontwikkelaars, etc).

Het concessiegebied heeft verder drie onderscheidende en bepalende kenmerken (figuur 5). Allereerst kent de regio Utrecht geen uitgebreid railnetwerk, tram of metro zoals gangbaar in andere G4-gemeenten. Het gevolg is dat de bus een grote rol inneemt in het Utrechtse OV-netwerk, met een aandeel van ruim 85 procent van de verplaatsingen in het regionaal OV. Ten tweede bestaat binnen het concessiegebied maar één volwaardig OV-knooppunt met overstap tussen een nationaal dekkend netwerk van intercity-verbindingen en regionaal OV. Het resultaat is veel drukke buscorridors met radiale verbindingen van/naar het centraal station, waarbij etmaalintensiteiten oplopen tot maximaal 2.400 bussen. Hiermee is deze concessie een van de grotere, drukkere busconcessies van Nederland en daarbuiten. Het derde kenmerk is de excentrieke ligging van het economisch kerngebied Utrecht Science Park ten opzichte van het spoornetwerk, met veel vervoervraag voor regionaal OV.

Figuur 5: Netwerk van radiale en tangentiële corridors, OV Streefbeeld 2020



Bron: bewerking o.b.v. BRU, 2013

Kerncijfers OV-netwerk

- Vervoeraanbod bestaat momenteel uit zo'n 928.000 dienstregelingsuren op jaarbasis.
- Kostendeckingsgraad bedraagt 67%. Exclusief kosten voor beheer en onderhoud van de tram.
- Gemiddelde exploitatiesubsidie per reiziger ligt rond de 0,75 euro.
- Dagelijks maken gemiddeld 165.000 reizigers gebruik van bussen en trams, op piekdagen loopt dit soms op tot 225.000.
- De drukste buslijn loopt tussen Utrecht CS en Utrecht Science Park/De Uithof: buslijn 12 met 20.000 reizigers per dag.
- Omvang wagenpark:
 - o 13 zero-emissie bussen (midi/standaard)
 - o 20 dubbelgelede bussen (inclusief 3 hybride bussen)
 - o 26 trams (daarnaast 27 nieuwe trams in levering ten behoeve van de Uithoflijn en 22 trams in bestelling ter vervanging/uitbreiding bestaande tramvloot)
 - o Circa 300 overige bussen (midi/standaard/geleed)

Bron: diverse bronnen, w.o. provincie Utrecht, 2017

3. Hoe zit de concessie in elkaar?

Met de nieuwe concessie zijn drie concessies samengevoegd: stadsvervoer, regioliijnen, spitslijnen. Hierbij is het stadsvervoer in Utrecht als eerst (en vooralsnog als enige) openbaar aanbesteed van de G4-gemeenten. Met een dergelijke omvangrijke aanbesteding was toentertijd niet of nauwelijks ervaring opgedaan door vervoerders en overheden. Over het algemeen was de verwachting dat de risico's en onzekerheden zoals reizigersgroei, werkzaamheden, grote infra-projecten en ruimtelijk-economische ontwikkelingen het voor vervoerders onaantrekkelijk zou maken om zich in te schrijven voor een traditionele concessie. Of dat dit tegen een te hoge prijs zou gebeuren, om hun risico's af te dekken. Daarentegen was het ook onwenselijk om een vervoerder te hebben die gedurende de concessielooptijd structureel verlies zou draaien, waardoor deze niet gemotiveerd zou zijn om zich in te zetten voor de regionale ontwikkelopgave of – erger – daarbij de continuïteit in gevaar zou brengen (met effecten op grote projecten zoals Uithoflijn).

Vanwege deze risico's en onzekerheden maar ook kansen is gekozen voor een flexibele concessie, afwijkend van wat gebruikelijk was bij andere gebieds- en lijnconcessies. Hierbij gaat de basis uit van een gedeelde opbrengstverantwoordelijkheid en een gezamenlijke ontwikkelrol. Dus ook een gedeelde risicodeling.

Voor de reizigersopbrengsten betekent dit dat de vervoerder twee jaar risicodragend is, waarna de exploitatiesubsidie wordt aangepast op de gerealiseerde opbrengsten. Bij reizigers- en opbrengstengroei profiteert de vervoerder twee jaar lang. Hiermee wordt een doorlopende prikkel beoogd voor het stimuleren van reizigersgroei door onder andere een goede dienstregeling of dienstuitvoering. Vervolgens bestaat de mogelijkheid voor ons als concessieverlener om na twee jaar de 'afgeroomde' reizigersopbrengsten weer te investeren in verbeteringen en extra capaciteit. Andersom wordt bij tegenslag het risico voor de vervoerder beperkt.

Bij de aanbesteding van de concessie is niet geselecteerd op een vervoerplan, zodat enerzijds de samenwerking bij de ontwikkeltaak optimaal kon worden vormgegeven, en anderzijds er geen strategische dienstregelingsuren werden aangeboden. Hierdoor ontstaat een voorzieningenniveau dat zowel het bestuurlijk/politiek gewenste niveau heeft als geen overbodige dienstregelingsuren bevat die een vervoerder aanbiedt om gunstig in de aanbesteding te scoren.

Voor de gezamenlijke ontwikkelrol geldt dat de provincie verantwoordelijk is voor de strategische sturing (beleidskaders en financiën) en de vervoerder voor de operationele sturing (dienstregeling, materieel en personeel). Het tactische deel doen we samen. Hierbij vindt de afstemming plaats in diverse inhoudelijke werkgroepen (vervoerkundig, marketing en monitoring) of aparte projectgroepen, zoals de nieuwe stadsbusstalling en Uithoflijn.

Concreet betekent dit dat voor de ontwikkeling van het vervoeraanbod de provincie elk jaar uitgangspunten vaststelt en dat de vervoerder in samenwerking met de provincie hieraan invulling geeft. Deze jaarlijkse uitgangspunten geven invulling aan het bestek en het geldende beleid en bestaan uit drie aspecten:

- Inhoudelijk:
De provincie kan onderzoeksvragen of concrete beleidswensen formuleren, zoals het optimaliseren van verbindingen in deelgebieden of het instellen van buslijnen of pilots. Deze inhoudelijke uitgangspunten vormen de kapstok voor het door de vervoerder op te stellen (half)jaarlijkse vervoerplan.
- Financieel:
Belangrijk sturingsinstrument is het dienstregelingssurenplafond. Jaarlijks wordt dit herijkt op basis van de beschikbare middelen en de behoefte (vervoergroei en verkeersdrukke). Uiteraard bestaat er een relatie met de gevraagde inhoudelijke uitgangspunten.
- Proces:
Met de procesmatige uitgangspunten geven wij mijlpalen mee voor het jaarlijkse vervoerplanproces. Ook gaan de uitgangspunten in op rolverdeling, afstemming met de andere provinciale concessie en het consultatieproces.

4. Hoe hebben wij de concessie ervaren?

4.1 Intensieve samenwerking maakt successen mogelijk

Mede dankzij de intensieve samenwerking tussen vervoerder en provincie is het mogelijk geweest om in de eerste vier jaar van de concessie gezamenlijk invulling te geven aan lokale en provinciale beleidsambities en -wensen. Drie voorbeelden binnen de concessie:

Tussentijdse uitbreiding zero-emissie

Met de start van de nieuwe concessie eind 2013 is de eerste reguliere elektrische buslijn in Nederland gestart. Met het oog op de ambities om in 2028 (grotendeels) volledig zero-emissie te rijden is tijdens de concessie, samen met vervoerder en gemeente, een studietraject gestart naar de elektrificatie van een tweede buslijn in Utrecht.

Het resultaat is de keuze voor opportunity charging technologie en het elektrificeren van buslijn 1, waarmee met start van de winterdienstregeling gestart is met tien nieuwe bussen van Ebusco (figuur 6). Overigens zijn hiervoor wel de eenmalige meerkosten vergoed door gemeente en provincie Utrecht.

Figuur 6: Nieuwe elektrische bus bij oplaadpunt in Overvecht



Bron: Utrecht, 2017

Experimenteren met consultatie op vervoerplannen

Vanwege de impact van ontwikkelingen in Utrecht, zoals het stationsgebied, nieuw centrum Leidsche Rijn, uitrol van beleidsplannen, en de aanstaande start Uithoflijn is gaandeweg de concessie geëxperimenteerd met het consulteren van reizigers en andere belanghebbenden bij het opstellen van vervoerplannen. Belangrijke driver hiervoor is dat de reiziger uiteindelijk de klant is en het meest merkt van een verandering in het netwerk. Vanwege de vele positieve reacties van reizigers en de politiek is dit vervolgens gestandaardiseerd. Hiermee is dit een van de weinige concessies waar een consultatie op het vervoerplan op een structurele basis gebeurt.

Stapsgewijze implementatie van OV Streefbeeld 2020

Voor het concessiegebied geldt het OV Streefbeeld 2020 als beleidskader. Dit is bestuurlijk vastgesteld en heeft een breed regionaal draagvlak, onder andere door inbreng van de vervoerder, gemeente en bewoners. Hierin zijn kaders opgenomen voor de ontwikkeling van het lijnennet, w.o. netwerkefficiëntie en minimale bedieningseisen. Ook is hierin een ontwikkelperspectief opgenomen met gewenste netwerkwijzigingen zoals andere routes en introductie van nieuwe buslijnen. Het OV Streefbeeld 2020 is echter geen blauwdruk. Met de (half)jaarlijkse vervoerplannen is hieraan stapsgewijs invulling gegeven. Eind december starten twee nieuwe tangentiële buslijnen waarmee het ontwikkelperspectief vrijwel volledig is uitgevoerd.

4.2 Ruimte om mee te groeien met vervoeraanbod, zonder aanvullende afspraken

Met de uitbreiding van middelen – via de jaarlijkse uitgangspunten – ontstaat voor de vervoerder financiële ruimte om dienstregelingsuren uit te breiden. In de eerste vier jaar van de concessie is het mogelijk geweest om jaarlijks vraaggericht te groeien en het wagenpark stapsgewijs uit te breiden bij een vrijwel gelijkblijvende exploitatiesubsidie. Hierbij is toename van reizigersopbrengsten ingezet om tegemoet te komen aan de actuele vervoervraag. Dit in tegenstelling tot traditionele concessies waar vervoerders

niet of nauwelijks tussentijds materieel bijkopen zonder aanvullende middelen, ondanks de geldende bonus- en malusregelingen voor zitplaatskans en/of capaciteit. Uiteraard blijft het voor de vervoerder en provincie een opgave om ervoor te zorgen dat uitbreidingen worden gedaan op renderende buslijnen, zodat investeringen op termijn ook weer leiden tot extra reizigersopbrengsten om vervolginvesteringen mogelijk te maken.

4.3 *Personele capaciteit afstemmen op rolverdeling en dynamiek*

De ervaring tot dusver is dat de gekozen concessievorm en de opgaven om veel inzet vragen. Denk hierbij aan het bemensen van de werkgroepen en gezamenlijke projecten. De snelheid en dynamiek van de concessie drukt op eigen personeel en sluit niet altijd goed aan op reguliere besluitvormingsprocessen.

Bij deze concessie wordt ook meer van de bestuurder gevraagd en verwacht. Er wordt niet iets weggezet bij een vervoerder, maar er wordt een partnerschap aangegaan met de vervoerder, waarin moet worden geïnvesteerd in de relatie (qua tijd) en regelmatig gezamenlijk knopen worden doorgehakt. Dat kan wennen zijn voor een bestuurder die gewoonlijk vaak zelf beslissingen neemt.

Ook de nieuwe vervoerder moest in het begin wennen aan dynamiek en de opgaven. Zo was het tot voor kort gebruikelijk om halfjaarlijks een vervoerplan op te stellen, en veelvuldig tussentijdse dienstregelingswijzingen door te voeren.

Belangrijke opgaven die tot heden veel capaciteit hebben gekost zijn de ontwikkelingen en faseringen in het stationsgebied, de start Tour de France, grootschalige vervanging van de bestaande, bijna 40 jaar oude sneltramtramlijn, voorbereiding start Uithoflijn (figuur 7) en voorbereiding van de nieuwe stadsbusstalling. Ook in de laatste fase van de concessie blijft een goede inzet van provincie en vervoerder van belang.

Figuur 7: testrit nieuw trammaterieel voor Uithoflijn



4.4 Samenhang met andere concessie vraagt om actieve en integrale sturing

Binnen de provincie bestaan – na de overname van Bestuur Regio Utrecht – nu twee concessies, met enkele belangrijke samenloopcorridors rondom Utrecht. Beide concessies kennen andere voorwaarden en worden mede daarom ook anders aangestuurd, maar beïnvloeden elkaar wel. Hierdoor ontstaan situaties waarbij de concessies elkaar beconcurreren en de overheid uitgedaagd wordt om actief en integraal te sturen. Voor de provincie biedt dit een unieke kans om beide concessievormen van dichtbij te kunnen vergelijken en sterke en zwakke punten te kunnen herkennen en compenseren.

4.5 Meerjarige flexibiliteit brengt vooral kansen

Bij een traditionele concessie wordt de beschikbare exploitatiesubsidie doorgaans vastgelegd voor de gehele concessieperiode. Dit creëert zekerheid voor business case, wagenpark en het personeelsbestand. De flexibele concessie biedt deze meerjarige zekerheid minder. Jaarlijks worden financiële uitgangspunten opgesteld die onderhevig zijn aan een regulier besluitvormingsproces. Hierbij bestaat dus ook politieke sturingsruimte met ook gevolgen voor een vervoerder.

Aan de andere kant biedt de concessievorm juist ook veel kansen voor vervoerder en overheid. Binnen de concessie is ruimte voor investering en maatwerk conform de actuele ontwikkelingen (zie ook successen). Ontwikkelingen die je vooraf bij een concessie van tien jaar niet volledig kan overzien. Bij het van te voren vastzetten voor een langere looptijd bestaat het risico dat je minder zou kunnen aanpassen en hierdoor het OV minder goed aansluit bij de ontwikkelingen om je heen.

4.6 Uitdagend model wat vraagt om concrete maatwerkafspraken, duidelijke communicatie en samenwerking, vooral in het 'grijze' gebied

De concessievorm is relatief ingewikkeld om uit te leggen, vooral omdat het afwijkt van wat gebruikelijk is in Nederland. Rolverdeling en verantwoordelijkheden zijn niet altijd even scherp. Wie is nu het eerste aanspreekpunt, wie pakt de bal op?

Verder zijn de ontwikkelingen in het concessiegebied zeer divers van aard, wat soms ook vraagt om aanvullende maatwerkafspraken. Voorbeelden hiervan zijn de voorbereidende werkzaamheden voor de Uithoflijn en de inzet van pendeldiensten bij werkzaamheden. Het is dus belangrijk om voortdurend stil te staan bij verwachtingen en verantwoordelijkheden en om, voor zover deze niet in het bestek zijn opgenomen, daarover passende maatwerkafspraken te maken.

4.7 Geen tussentijdse juridische trajecten met vervoerder door gezamenlijk aanpak

De ervaringen met onenigheden tussen concessieverlener en vervoerder zijn positief. Tussentijdse juridische trajecten zijn vooralsnog niet voorgekomen. De verschillende standpunten worden in werkgroepen regelmatig uitgewisseld waarbij in gezamenlijkheid gekeken wordt naar een goede invulling en uitvoering. Hierbij proberen wij elkaar ook mee te nemen in elkaars belangen en processen. Tot heden is het mogelijk om in alle redelijkheid, met het bestek als basis, te komen tot een goede invulling van de concessie. Wij gaan ervan uit deze samenwerking ook in de 2e helft van de concessie te kunnen voortzetten.

5. Welke uitdagingen komen nog op ons af?

Tijdens de resterende zes jaar van de concessie bestaan er nog diverse opgaven. Deze opgaven vragen om een intensieve samenwerking tussen overheid en vervoerder. De vier belangrijkste opgaven zijn:

5.1 Wagenpark: 142 nieuwe bussen eind 2019?

Bij start van de concessie was de vervoerder verplicht om 142 EEV-bussen over te nemen middels een leasecontract. De levensduur van deze bussen loopt af eind 2019. Voor de laatste drie jaar (en volgende) concessie is het nodig om nieuw materieel aan te schaffen. Hierbij bestaat de uitdaging om een toekomstvast wagenpark te krijgen dat invulling geeft aan de zero-emissieambities en past bij de actuele en toekomstige reizigersgroei in de regio.

5.2 Actualisatie beleidsambities: wat doen we na 2020?

Het OV Streefbeeld 2020 is vrijwel volledig uitgevoerd. De principes van het streefbeeld zijn nog steeds leidend tot einde concessie. De actuele ontwikkeling in de regio vraagt echter om nieuwe kaders en principes om in te spelen op de vele ontwikkelingen. Denk hierbij aan reizigersgroei en omvangrijke ruimtelijke uit- en inbreidingen, zoals de Utrechtse Merwedekanaalzone (6.000 – 9.000 woningen) en Nieuwegein-Oost (ca 2.000 woningen). Dergelijke ontwikkelingen vormen aanleiding om op korte termijn het netwerk te herzien, al dan niet vooruitlopend op meer omvangrijke OV-investeringen.

5.3 Vernieuwing tramsysteem en herijking busnetwerk Nieuwegein medio 2020

In de zomer van 2020 wordt de Sneltram Utrecht Nieuwegein IJsselstein (SUNIJ) vernieuwd. Het bestaande systeem wordt omgebouwd naar een lagevloertramsysteem: nieuw materieel stroomt in, perrons worden verlaagd, en een deel van het spoor wordt vernieuwd. Verder wordt de tram gekoppeld aan de Uithoflijn en ontstaat een doorgaande tramverbinding tussen beide stadsdelen. De start van het nieuwe tramsysteem gaat gepaard met een evaluatie en aanpassing van het busnetwerk in Nieuwegein, IJsselstein en Vianen.

5.4 Werkzaamheden aan Utrechtse Ring: verkeershinder 2020-2028

Rijkswaterstaat is voornemens om in de periode 2020-2028 diverse grootschalige werkzaamheden aan de Utrechtse Ring te verrichten. Hier komen drie belangrijke snelwegen van Midden-Nederland (A12/A27/A28) samen en is de gebiedsontsluiting van de oostzijde van de stad Utrecht en Utrecht Science Park aan gekoppeld. De verwachting is dat de verkeersdrukke toeneemt en dat de gevolgen voor OV aanzienlijk zijn. Denk hierbij aan gevolgen voor rijtijden en omlopen, gewijzigde routes en afsluitingen, reizigersopbrengsten, en benodigd aantal voertuigen.

6. Conclusies

De nieuwe concessie Tram en Bus Regio Utrecht zit nu in haar vierde jaar. De concessie is anders dan gebruikelijk in Nederland, met een gedeelde ontwikkelrol en opbrengstverantwoordelijkheid. Bovendien is het een dynamisch concessiegebied met veel infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen.

Inmiddels zijn hiermee nu diverse ervaringen opgedaan. De essentie van deze ervaringen is dat het tot dusver mogelijk is om gedurende de lopende concessie naar tevredenheid en in gezamenlijkheid wijzigingen toe te passen, variërend van inzet zero emissie tot uitvoering van beleid. Immers bestaan tijdens de looptijd van de concessie diverse kansen om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen en bij te sturen. Echter kan dit niet zonder ook zelf extra energie en capaciteit in te zetten. Het vraagt om vooraf, maar ook zeker tussentijds, zuiver te houden wie waarvoor verantwoordelijk is. De kracht zit hem in dat samen meer mogelijk is dan alleen.

De concessie blijft in beweging. Ook voor de komende jaren zijn er nog verschillende uitdagingen die vragen om veel flexibiliteit van vervoerder en overheid samen, zoals vervanging van bussen, nieuw beleid, vernieuwing tramsysteem Nieuwegein/IJsselstein en werkzaamheden aan de Utrechtse Ring.

Literatuur

- Bestuur Regio Utrecht; Bestek Tram en Bus Regio Utrecht; 2012.
- Bestuur Regio Utrecht; OV Streefbeeld 2020; 2013.
- Europese Unie; Regional Competitiveness Index 2016 (website http://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/maps/regional_competitiveness/#2); 2017.
- Gemeente Utrecht; <https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/elektrisch-vervoer-in-utrecht> (geraadpleegd 13 september 2017); 2017
- Gemeente Utrecht; Ruimtelijke strategie: Utrecht kiest voor gezonde groei; 2016.
- Provincie Utrecht; Jaar- en Trendrapportage Openbaar Vervoer 2016; 2017.
- Utrecht Science Park; <https://www.utrechtsciencepark.nl/nl/over-het-park/facts-figures> (geraadpleegd 6 september 2017) ; 2017.
- Projectorganisatie Uithoflijn; <http://www.uithoflijn.nl/algemeen/> (geraadpleegd 5 september 2017) ;2017.