

Uitgangspunten vervoerplannen 2024 U-OV en Syntus

1. Inleiding

Voor de concessie Tram en Bus Regio Utrecht en de concessie Streekvervoer Provincie Utrecht geldt dat er minimaal één keer per jaar een vervoerplan wordt opgesteld door de concessiehouders (U-OV en Syntus) in overleg met de provincie Utrecht. Voorafgaand hieraan stelt de provincie, als concessieverlener, procesmatige, inhoudelijke en financiële uitgangspunten vast waarop de concessiehouder het vervoerplan kan opstellen.

2. Procesmatige uitgangspunten

De inhoudelijke uitwerking van het vervoerplan gebeurt door U-OV en Syntus. Beide vervoerders zijn verantwoordelijk voor de (formele) afstemming met ROCOV, gemeenten, omliggende concessieverleners en andere vervoerders. Daarnaast verzoekt de provincie om naast de gebruikelijke stakeholders ook reizigers en inwoners via consultatie te betrekken bij de planvorming. Hierbij dient een vorm en moment gekozen te worden die optimaal aansluit bij het proces om te komen tot een gedragen vervoerplan. U-OV en Syntus hebben aangegeven om wederom een gezamenlijk vervoerplanproces te willen gaan doorlopen, wat erg gewaardeerd wordt.

Van de vervoerders wordt verwacht dat zij de wensen uit de regio inventariseren en daarbij de kaders aangeven. Daarbij wordt ook verzocht om bij de partijen met wensen aan te geven dat wensen voorzien van een cijfermatige onderbouwing een grotere kans van overweging hebben, dan die zonder.

Een belangrijke mijlpaal in het vervoerplanproces is de besluitvorming door Gedeputeerde Staten. De provincie vraagt U-OV en Syntus om toe te werken naar besluitvorming op 12 september 2023. Tijdens deze GS-vergadering zullen de plannen van beide vervoerders worden beoordeeld op basis van de inhoudelijke en financiële uitgangspunten en de geldende voorwaarden in beide concessies.

Tijdens het vervoerplanproces zijn de vervoerders de primaire afzender voor communicatie richting reizigers, inwoners en andere belangstellenden. De provincie heeft een faciliterende rol in dit proces. Uitzonderingen hierop zijn de vaststelling van de uitgangspunten en het vervoerplan door Gedeputeerde Staten. Op deze momenten zijn de rollen omgedraaid en is de provincie de primaire afzender richting omgeving.

3. Inhoudelijke uitgangspunten

Herstel na corona en personeelsproblemen

Het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 en het OV-netwerkperspectief 2025-2035 bieden de basis voor de ontwikkeling van het OV-netwerk. Belangrijke beleidsdoelstellingen hierin zijn het verhogen van de kostenefficiëntie en meer tevreden reizigers. Met het coalitieakkoord 'Nieuwe energie voor Utrecht' legt de provincie aanvullende accenten in het beleid. In de komende jaren wil de provincie investeren in goede bereikbaarheid van de steden en van de kleinere dorpen, want dat maakt het wonen en werken in de provincie fijner. Het OV-netwerkperspectief dat gaat over de OV-ontwikkeling in voornamelijk de jaren na de huidige concessies biedt ook al handvatten voor de ontwikkeling tot 2025.

Deze ambities zijn de afgelopen 3 jaar overschaduwd door de coronapandemie die forse gevolgen heeft gehad, en nog steeds heeft, voor het OV-gebruik. Het OV-gebruik was op een gegeven moment met meer dan 70% afgenomen en de dienstregeling is als gevolg daarvan in 2021 met zo'n 10% afgeschaald. Het Rijk en provincie hebben met de beschikbaarheidsvergoeding (Rijk), aangevuld met een nulrendementsregeling (provincie) ervoor gezorgd dat het OV niet in een neerwaartse spiraal terecht is gekomen en het aanbod niet verder is afgeschaald. De beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk is beëindigd in 2022 en voor 2023 is slechts een uitgekilde vorm van een vangnetregeling (TVOV) beschikbaar gesteld, met naar verwachting een maximum bijdrage voor de provincie Utrecht van € 5-10 mln indien vervoerders verliezen blijven houden, wat we op dit moment niet verwachten.

Op dit moment lijkt corona gereduceerd te zijn tot een blijvende ziekte die echter geen grote gevolgen meer lijkt te hebben voor de maatschappij. We zien nu dat de coronapandemie de mobiliteitspatronen in Nederland heeft veranderd. Thuiswerken is breed ingeburgerd en de enorme spitspieken zijn er met name op de dinsdagen en donderdagen. Het herstel van het OV-gebruik zien we nog steeds terug in de cijfers maar gaat steeds minder snel. De laatste maanden laten een OV-gebruik zien van zo'n 75 tot 80% ten opzichte van 2019 (pre-corona).

De personeelsproblematiek die sinds begin 2022 breed in de maatschappij en ook bij U-OV en Syntus zichtbaar is heeft tot gevolg gehad dat ongeplande rituitval fors toenam en om de negatieve gevolgen voor de reizigers te

beperken is de dienstregeling afgeschaald. Het afschalen van de dienstregeling met eind 2022 nog steeds een te hoge rituitval heeft het reizigersherstel vanzelfsprekend niet goed gedaan.

Ambities en mogelijkheden 2024

De hoop is dat als de personeelsproblemen (grotendeels) zijn opgelost en de reguliere dienstregeling conform vervoerplan 2023 zonder grote rituitval weer gereden kan worden, dat dit zich uit in reizigersherstel. Voor wat betreft de personeelsproblematiek verwachten wij dat uiterlijk per 8 juli 2023 de volledige dienstregeling weer wordt gereden. Dit hebben we beide vervoerders per brief (d.d. 6-12-2022) laten weten. We gaan er daarom vanuit dat de personeelsproblemen geen gevolgen meer zullen hebben voor de uitvoering van de vervoerplannen 2024.

De verwachting was tot op heden, zoals eerder in het Transitieplan opgenomen, dat het aantal reizigers pas in 2025 pas op het niveau zou zitten van voor corona. We vragen U-OV en Syntus echter ambitieus te zijn en na de donkere coronajaren alles in het werk te stellen de reiziger terug te winnen voor het OV. In het kader van de verlenging van de concessies zijn daartoe ambities vastgelegd. In 2024 dienen de reizigersopbrengsten te stijgen met ongeveer 3% (Syntus) en 6% (U-OV).

In het kader van de verlenging van de concessies zijn op basis van reizigers(opbrengsten)prognoses nieuwe businesscases vastgesteld. Met de lagere reizigersaantallen en -opbrengsten (incl. hierboven weergegeven beoogde opbrengstengroei) en gestegen kosten (o.a. brandstof) ten opzichte van pre-corona zouden de vervoerbedrijven nog steeds financieel in de problemen kunnen komen. Daarom zijn in het kader van de verlenging van de concessies nieuwe financieringsafspraken gemaakt en heeft de provincie besloten om voor de jaren 2023-2025 extra budget voor de OV-exploitatie, á € 60 mln, beschikbaar te stellen. Hiermee kan het huidige voorzieningenniveau in stand worden gehouden en hoeft niet verder afgeschaald te worden, maar ontbreekt dus de financiële ruimte om de dienstregeling uit te breiden.

Omdat de dienstregeling vanaf december jl. nog steeds is afgeschaald vanwege de personeelsproblematiek, hebben we U-OV en Syntus aangegeven dat niet-gereden ritten (ritten die minder worden gereden dan het eerder vastgestelde vervoerplan 2023) in te gaan houden op de exploitatiebijdrage. De hiermee 'bespaarde' exploitatiebijdrage blijft beschikbaar voor het OV. De insteek is om deze te gebruiken om het OV een incidentele extra impuls te geven tot einde concessie. De ingehouden DRU's worden gebruikt om gedurende twee jaar (tot einde concessie) uitbreidingen door te voeren in de dienstregeling. U-OV en Syntus worden gevraagd daarvoor scenario's te ontwikkelen middels een 'Pluspakket', dat gelicht kan worden afhankelijk van de mate van niet-gereden DRU's (in zoverre de personeelsproblematiek aanhoudt). Hiermee ontstaat dus toch een uitbreidingsmogelijkheid.

Dit Pluspakket bestaat uit meerdere voorstellen voor uitbreiding van het aanbod, bovenop het aantal DRU's van het vervoerplan 2023. In de DRU-opgave onderaan dit document is voor beide concessies het maximaal aantal DRU's benoemd waaruit het Pluspakket mag bestaan. Bij het GS-besluit over het definitieve vervoerplan hoort ook welke voorstellen van het Pluspakket worden afgenomen.

Met het verlengen van de concessies is ook besloten om meer flexibiliteit in de concessies in te bouwen en het vervoerplan binnen bandbreedtes vast te stellen. Deze systematiek hebben we voor het eerst gehanteerd voor het vervoerplan 2023 en hanteren we ook voor het vervoerplan 2024. We vragen vervoerders, dus net als voor het vervoerplan 2023, voor elke lijn en ieder tijdsvak aan te geven welke frequentie zij willen gaan rijden, maar hierbij ook een bandbreedte aan te geven met maximaal één 'stapje' omhoog of omlaag: dus bijvoorbeeld van 4 keer per uur naar 6 keer per uur respectievelijk 2 keer per uur. Binnen deze bandbreedtes kan (binnen enig tijdsvak) dus nooit afgeschaald worden naar 0 keer per uur.

Onderzoeksopgaven Vervoerplannen 2024

De onderzoeksopgaven voor de vervoerplannen zijn in te delen in gezamenlijke opgaven die voor beide concessies gelden of om een intensieve samenwerking vragen tussen beide vervoerders en daarnaast zijn er specifieke opgaven die binnen een van de twee concessies spelen. Hieronder volgt een beschrijving van de onderzoeksopgaven.

Gezamenlijke onderzoeksopgaven

Terugblik/evaluatie dienstregelingen

Een standaard terugkerende opgave is een terugblik op/evaluatie van doorgevoerde wijzigingen uit het onderhavige vervoerplan. Deze terugblik/evaluatie van de dienstregeling vormt een belangrijke bouwsteen voor de verdere verbetering van het netwerk.

Voorkomen/oplossen capaciteitsknelpunten

Vervoerders worden gevraagd te onderzoeken of per ingang dienstregeling 2024 capaciteitsknelpunten worden verwacht met eventuele stijging van het aantal reizigers. Deze knelpunten dienen te worden voorkomen, en indien al optredend, opgelost te worden. De volgende drukke trajecten dienen in ieder geval te worden onderzocht:

U-OV:

- Lijn 90 van Ameide naar Utrecht in de ochtendspits, mede omdat U-OV lijn 94 (spitsritten) niet rijdt.
- Lijn 85 tussen Vianen Lekbrug en Utrecht vanwege de aanpassingen in het netwerk rondom Vianen. In samenhang met lijnen van andere concessies bekijken.
- U-Flex Vijfheerenlanden, specifiek verbinding Meerkerk-Leerdam;
- Lijn 65, mogelijke inzet groter materieel en/of extra ritten 's avonds en zondag, mede in relatie tot ontwikkeling Rijnhuizen.

Syntus:

- Lijn 202 Amersfoort CS-USP (toekomstige U-Liner);
- Lijn 107 Oudewater-Utrecht CS (toekomstige U-Liner);
- Lijn 76 Bunschoten-Amersfoort CS (toekomstige U-Liner).

Verkenning vervolgstappen HOV USP-Amersfoort

Met de dienstregeling 2020 is een eerste stap gezet in verbetering van de Hoogwaardig OV-corridor tussen Amersfoort en USP. Voor Vervoerplan 2024 vragen we de vervoerders in overleg met de provincie te verkennen of er binnen de kaders mogelijkheden zijn om een volgende (beperkte) stap te zetten in verbetering van deze corridor, in ieder geval op capaciteitsgebied en optimalisaties van de huidige lijnvoering.

Realiseren en bedienen nieuwe halte op Arnhemse Bovenweg Driebergen

Er leeft al enkele tijd een wens voor een nieuwe halte aan de Arnhemse Bovenweg in Driebergen ter hoogte van de Sportlaan om de woningen aan de Sportlaan te ontsluiten. Vervoerders wordt verzocht in overleg te treden met de gemeente Utrechtse Heuvelrug voor realisatie van deze halte. De lijnen 56 (U-OV) en 381 (Syntus) kunnen bij deze halte gaan halteren.

Onderzoeken aansluitingen busstation Vianen Lekbrug

De bus-bus aansluitingen met name tussen lijnen van U-OV en Syntus dienen onderzocht, en indien mogelijk, verbeterd te worden. Gevraagd wordt de dienstregelingen ook af te stemmen met vervoerders van aanliggende concessies (Qbuzz en Arriva), waar ook capaciteitsknelpunten zichtbaar zijn. Doel is afstemming en achterlichtaansluitingen voorkomen. Aandachtspunten hier zijn werkzaamheden A2 of A27 (die terugslaan op A2) en betrouwbaarheid van de dienstregeling.

Gevolgen voor OV van de afwaardering wegen in kader van leefbaarheid

Op 27 oktober 2020 heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen waarin zij de regering vraagt een kader op te stellen waarbij binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/u als leidend principe gehanteerd wordt. Deze mogelijke afwaardering van gemeentelijke wegen, waar we in 2022 al mee geconfronteerd zijn, kan effecten hebben op de doorstroming van het OV. Vervoerders wordt gevraagd samen met de provincie met gemeenten hierover in overleg te gaan en te vragen de gevolgen inzichtelijk te maken. Dit geldt ook voor provinciale wegen waar ook een discussie loopt over eventuele snelheidsverlaging op enkele wegen. Mocht een afwaardering betekenen dat er ondanks de gezamenlijke inspanningen toch extra rijtijd voor het OV (en dus extra DRU's) benodigd zijn dan treden vervoerder, provincie en gemeente hierover in overleg. Insteek daarbij is dat de extra DRU's binnen de gemeente waar de afwaardering plaatsvindt gecompenseerd worden.

Klein regulier onderhoud

Vervoerders spelen in op de gerealiseerde en verwachte vervoergroei of -afname in het netwerk, over-/onderbezetting van ritten, actuele wensen en klachten, ontwikkelingen van rijtijden door toenemende drukte op het (bovenliggende) wegennet, nieuwe infrastructuur, geplande werkzaamheden, de nieuwe NS-dienstregeling 2024 (tijdsligging, frequentie en aansluitingen), afstemming van tijdsligging op samenloopcorridors met andere vervoerders en ruimtelijke ontwikkelingen (Merwedekanaalzone Utrecht, Rijnvliet Leidsche Rijn, etc). Voor deze en andere ontwikkelingen in 2024 is het belangrijk dat actuele informatie en plannings worden opgevraagd bij stakeholders; provincie en vervoerders spannen zich samen in om deze informatie boven tafel te krijgen. Het gaat hier veelal om kleine aanpassingen in bestaande buslijnen. Denk hierbij aan extra ritten, kleine routewijzigingen of de inzet van extra of ander materieel.

U-OV onderzoekopgaven

Eerste stappen uitbreiding bediening Merwedekanaalzone

Medio 2023 worden de eerste woningen opgeleverd in de autoluwe wijken Beurskwartier en Merwedekanaalzone. Onderzocht dient te worden welke eerste stappen kunnen worden gezet in een opgewaardeerde OV-bediening

richting de beoogde schaa sprong vanaf 2035. Het is namelijk belangrijk dat de aanstaande bewoners en bezoekers vanaf de start een goede OV-bediening tot hun beschikking hebben. De vraag gaat in eerste instantie om de bediening van het Defensieterrein, waarvoor de eerste woningen in aanbouw zijn.

Voldoende capaciteit op het traject Utrecht CS - Galgenwaard

Lijn 6 rijdt sinds 2021 vanwege afschaling door corona niet, wat voor capaciteitsproblemen zorgt op lijn 41 (Utrecht CS <> Wijk bij Duurstede) op het traject tussen Utrecht Centraal en Galgenwaard. Verzoek is om voldoende capaciteit te bieden op dit traject, zodat doorgaande reizigers naar Wijk bij Duurstede een normale zitplaatskans hebben.

Rechtstreekse verbindingen Zeist-USP

Vanuit Zeist bestaat de wens voor een betere verbinding tussen de Dichterswijk in Zeist en het USP. Aan de vervoerder wordt gevraagd om mogelijke oplossingsrichtingen te verkennen en kwantitatief af te wegen.

Bediening Zeist-West (lijn 74)

De gemeente Zeist heeft de wens de route van lijn 74 in Zeist-West te veranderen omdat niet alle wegen meer geschikt zijn voor standaardbussen. Daarbij zal de route die nu over de Koppelweg en Griffensteijnselaan leidt, verlegd worden naar de Weteringlaan en Kromme-Rijnlaan. Gevraagd wordt om de effecten van deze routewijziging nader te onderzoeken. De vraag is of een routewijziging (voor een deel van de ritten) van de Weteringlaan en Waterigeweg naar de Grifflaan en Utrechtseweg bij een eventuele wijziging ook gewenst is. Dat heeft impact op de ontsluiting van de buurten Nijenheim, Griffensteyn en Kersbergen. Bij dit vraagstuk speelt ook mee dat lijn 74 nu twee eindpunten heeft aan deze zijde van de lijn (Zeist Busstation en station Driebergen-Zeist). Gevraagd wordt om een kwantitatieve afweging te maken.

Verbinding USP-Lunetten (lijn 35)

Spitslijn 35 verzorgt de verbinding station Driebergen-Zeist – USP – Lunetten. Specifiek voor het traject USP-Lunetten wordt gevraagd om na te gaan of deze lijn voldoende wordt gebruikt en of er alternatieven zijn voor bestaande reizigers. Zodoende kunnen de dienstregelingen die voor dit traject worden ingezet benut worden op andere trajecten waar ze mogelijk meer meerwaarde bieden voor de reiziger.

Onderzoek bediening De Wetering-Haarrijn

Bedrijfsvereniging De Wetering-Haarrijn heeft een onderzoek laten uitvoeren naar de bereikbaarheid van het bedrijventerrein. Gevraagd wordt te onderzoeken welke (kleine) optimalisaties die in het onderzoek worden benoemd, gerealiseerd kunnen worden. En welke vervoerpotentie er op die momenten is voor de bediening van de gevraagde locaties. Daarbij valt te denken aan het bieden van een rit eerder/later en het bieden van voldoende capaciteit op bestaande lijnen. Specifieke aandacht wordt gevraagd voor buslijn 11 die met midibussen wordt gereden en waarvan wordt aangegeven dat de capaciteit in de spits onvoldoende is. Bij het beschouwen van oplossingen dient te worden meegenomen of redelijkerwijs sprake kan zijn van gezamenlijk dragen van de lasten, zoals ook op andere locaties in de provincie het geval is.

Trambediening Rijnsweerd en USP in het weekend

De provincie Utrecht doet onderzoek naar mogelijke weekendbediening van Rijnsweerd en USP met tramlijn 22. De bediening van supporters van FC Utrecht speelt hierin een belangrijke rol. Onderzoekresultaten worden in januari 2023 verwacht. U-OV dient in overleg met de provincie en de gemeente Utrecht te bestuderen wat de resultaten betekenen voor de tramexploitatie. De eventuele bekostiging hiervan dient separaat van het Vervoerplan plaats te vinden en valt buiten de DRU discussie zoals onder “financiële uitgangspunten” is aangegeven.

Werkzaamheden Smakkelaarspark

Op een van de belangrijkste aders van het Utrechts bus- en tramvervoer, het Smakkelaarsveld, vindt de komende jaren grootschalige stedenbouwkundige ontwikkeling plaats. Aan Qbuzz wordt gevraagd om samen met de provincie en de gemeente in de voorbereiding en de uitvoering nauw te blijven samenwerken met de ontwikkelaar, om de OV-hinder tot een minimum te beperken.

De volgende drie onderzoeksopgaves zijn wat ons betreft input voor het eerdergenoemde Pluspakket:

Bediening nieuwe woningbouw Maarssen Ruimtekwartier

In Maarssen worden naar verwachting ongeveer 2.600 woningen gerealiseerd in het plan Ruimtekwartier. Waarschijnlijk worden de eerste woningen begin 2024 opgeleverd. Gevraagd wordt te onderzoeken of een

uitbreiding van het OV (haltes Planetenbaan en Het Kwadrant) hier noodzakelijk is en welke mogelijkheden er zijn dit gebied ook in de avonduren en het weekend te ontsluiten. Daarnaast wordt gevraagd de wens voor OV in de avonduren en het weekend van het bedrijfengebied Lage Weide in dit onderzoek te betrekken en de (potentiële) vervoervraag van beide gebieden in zijn totaal te bezien en kwantitatief af te wegen.

Bediening Het Klooster Nieuwegein in de avond en het weekend

De gemeente Nieuwegein heeft de wens om de OV-bediening van Het Klooster te verbeteren. Gevraagd wordt om met de gemeente Nieuwegein en het bedrijfenterrein de (potentiële) vervoervraag te onderzoeken.

Bediening nieuwe woningbouw Hoef en Haag

In Hoef en Haag worden ongeveer 1800 nieuwe woningen gerealiseerd waarvan een deel al gebouwd is en bewoond wordt. Gevraagd wordt om te onderzoeken of een optimalisatie mogelijk is met de huidige lijnen (44, 64 en 74).

Syntus onderzoekopgaven

Exploitatieve koppeling lijn 70 (Soest-Amersfoort CS) - lijn 17 (Amersfoort CS – Leusden)

Syntus wordt gevraagd te onderzoeken of de exploitatieve koppeling lijn 70 (Soest-Amersfoort CS) - lijn 17 (Amersfoort CS – Leusden) gerealiseerd kan worden (anticiperend op de U-link gedachte).

Heroverweging constructie lijn 19 / bediening RHDHV, begraafplaats De Rusthof Amersfoort

In de huidige situatie wordt lijn 19 gezamenlijk door provincie Utrecht, gemeente Amersfoort en RHDHV gefinancierd. Onderzocht dient te worden of deze bekostigingsconstructie en daarnaast de route van lijn 19, na een eerdere routewijziging van lijn 19, tegenvallend gebruik en blijvend parallel rijdend besloten vervoer door RHDHV niet aangepast dient te worden.

Evaluatie Strategisch OV-Plan De Ronde Venen

Syntus wordt gevraagd inzicht te geven in de effecten van de (gedeeltelijke) uitvoering van het Strategische OV-plan De Ronde Venen. Specifiek:

- *Reizigerseffecten*
Hebben de wijzigingen die zijn doorgevoerd per december 2022 een positief effect op het aantal reizigers? Zijn alle randvoorwaarden (bijv. qua infra, communicatie etc.) goed ingevuld? Is er een reden tot bijstelling?
- *Proef route via Station Abcoude*
Zijn de in gezamenlijkheid tussen Syntus, provincie en gemeente De Ronde Venen opgestelde doelen gehaald? Wordt de proef omgezet in vaste lijnvoering?

Onderzoeken bediening grensgebied Zuid-Holland – Utrecht, buurtbussen (Woerden, Oudewater, Driebruggen, Waarder, Nieuwerbrug, Zegveld, Noorden) in samenhang met lijn 123

De OV-bediening van de Utrechtse kern Zegveld die op het grensvlak van twee concessies ligt, is minder dan soortgelijke kernen binnen de provincie met een bediening van minder dan 1x/uur. De kern wordt bediend door de Zuid Hollandse Arriva lijnen 101 en buurtbus 724. Tussen Oudewater en Woerden rijden nu parallel de lijnen 123 en buurtbus 505 wat niet erg wenselijk is. Onderzocht dient te worden of in overleg met Arriva de bediening van dit gebied en specifiek de kern Zegveld verbeterd kan worden.

Daarnaast dient in overleg met de gemeente Woerden onderzocht worden of een nieuwe halte voor lijn 123 aan de Middellandbaan voor een betere bediening van Middelland zinvol en haalbaar is.

Tot slot dient samen met de gemeente Oudewater een nieuwe halte voor lijn 123 op de Zwer Regelinkstraat nabij halte Tramweg van lijn 107 onderzocht te worden, zodat daar een overstapbeweging wordt gefaciliteerd.

Lijn 120/126 Hondsrugweg via S111/Holterbergweg

De gemeente Amsterdam ontwikkelt in Amsterdam Zuidoost rond de Hondsrugweg "Amstel III": een monofunctioneel kantoorgebied dat moet transformeren naar een multifunctionele stadswijk, waarbij 10.000-15.000 woningen worden toegevoegd boven op het bestaande kantoorprogramma. Dit kan wellicht voor 2024 al wat gaan betekenen voor de routes van de lijnen 120 en 126. Syntus wordt gevraagd input te leveren in de gesprekken met de gemeente Amsterdam en gezamenlijk de lijnvoering in dit gebied te ontwikkelen.

Afstemming dienstregeling Uithoorn op ingebruikname Uithoornlijn, september 2024

Al geruime tijd zijn er werkzaamheden in Uithoorn om de huidige tramlijn van Amsterdam naar Amstelveen door te trekken naar Uithoorn (Uithoornlijn). De werkzaamheden kunnen hinder opleveren voor de lijnen 123, 130 en buurtbus 526. Syntus wordt gevraagd in nauw overleg te blijven met de gemeente Uithoorn en de Vervoerregio Amsterdam om tijdig eventuele gevolgen voor de Utrechtse buslijnen in kaart te brengen en hierop te anticiperen. Ook wordt gevraagd om in overleg met deze partijen de lijnvoering en aansluitingen op de Uithoornlijn en VRA-buslijnen te bespreken als de Uithoornlijn in gebruik wordt genomen, volgens de huidige planning, in september 2024.

Optimalisatie dienstregeling tussen IJsselstein en Gouda

Syntus wordt gevraagd te onderzoeken of een evenwichtigere OV-bediening tussen IJsselstein en Gouda mogelijk is. Hiermee wordt in ieder geval concreet gevraagd om het herstellen van de uurdienst tussen Gouda en IJsselstein door optimalisatie van dienstregelingen van de lijnen 106, 195 en 504.

De volgende onderzoeksopgave is wat ons betreft input voor het eerdergenoemde Pluspakket:

Bediening Montfoort

Syntus wordt gevraagd de OV-relatie tussen Montfoort en Woerden te onderzoeken. Is het wenselijk en mogelijk een hogere frequentie te bieden in de brede spitsperiode tussen Montfoort en Woerden. Daarbij is het verzoek om de dienstregeling te optimaliseren zodat lijn 5 (Woerden) en lijn 504 (IJsselstein) goed op elkaar aansluiten in beide richtingen (kan ook buiten het Pluspakket om).

4. Financiële uitgangspunten

Met het besluit over de verlenging van de concessies is tevens besloten om € 60 mln aan extra exploitatiebijdrage voor de jaren 2023-2025 voor beide concessies samen vrij te maken om het voorzieningenniveau in stand te houden naast een haalbare businesscase voor de vervoerders.

Voor het opstellen van de Vervoerplannen is het uitgangspunt dat het voorzieningenniveau gehandhaafd blijft op hetzelfde niveau als in Vervoerplan 2023, vermeerderd met een Pluspakket. Dat wil zeggen dat het aantal DRU's in beginsel gelijk blijft, met uitzondering van wijzigingen als gevolg van een andere kalender (ander aantal werkdagen/zaterdagen/zondagen /feestdagen in het jaar), met daarbovenop een Pluspakket afhankelijk van de ingehouden DRU's als gevolg van het langer doorrijden van een afgeschaalde dienstregeling t.o.v. vervoerplan 2023.

Concreet betekent dit:

- DRU plafond U-OV 2024: 909.220 DRU.
- DRU plafond Syntus 2024: 542.150 DRU.

De voorstellen in het Pluspakket bedragen maximaal de volgende aantallen DRU's (uitgaande van opschaling naar vervoerplan 2023 in april 2023 (Syntus) en juli 2023 (U-OV):

- U-OV 2024: 15.000 DRU.
- Syntus 2024: 11.000 DRU.