

Aan Provinciale Staten

ONDERWERP	Vervoerplannen 2023 U-OV en Syntus	TELEFOONNUMMER	+31652769657
		E-MAILADRES	gijs.knegtel@provincie-utrecht.nl
DATUM	13-09-2022		
DOCUMENTNUMMER	824B4A7A	DOMEIN/OPGAVE	MOB
VAN	Gijs Knegt	TEAM	EOV
NUMMER PS	PS2022MM71	PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee
BIJLAGE	1. Vervoerplan 2023 U-OV en vervoerplan 2023 Syntus Utrecht;		

Geachte dames en heren,

Essentie / samenvatting:

De vervoerders U-OV en Syntus stellen minimaal eenmaal per jaar een vervoerplan op met daarin wijzigingsvoorstellen voor de dienstregeling. Op 15 februari 2022 hebben wij de uitgangspunten voor de vervoerplannen 2023 vastgesteld. Hiermee zijn vervoerbedrijven U-OV en Syntus gevraagd een concept vervoerplan 2023 op te stellen waarbij het huidige voorzieningenniveau gehandhaafd blijft en het aantal dienstregelingsuren (hierna: DRU's) in principe gelijk blijft. Op basis van deze uitgangspunten en binnengekomen wensen van gemeenten en het ROCOV Utrecht (hierna: ROCOV) hebben de beide vervoerbedrijven een concept vervoerplan 2023 opgesteld wat vervolgens ter consultatie is gelegd. Gemeenten, het ROCOV en inwoners van de provincie Utrecht hebben de gelegenheid gekregen te reageren op de wijzigingsvoorstellen. De reacties van reizigers, gemeenten en het ROCOV zijn meegenomen in het definitief maken van de vervoerplannen. Wijzigingen betreffen in de U-OV concessie onder andere het herstel van de lijngebonden OV-bediening van Ameide in de avonduren, routewijziging van lijn 12 die een snellere route krijgt en niet meer door wijk Zandweg-Oostwaard in Maarssen gaat rijden (U-flex Maarssen wordt in die wijk ingevoerd) en herstel bediening kasteel De Haar in de weekenden met lijn 111. In de Syntus concessie wordt onder andere een deel van het strategisch OV plan van de gemeente De Ronde Venen uitgevoerd: snellere gestrekte route van de lijnen 126 en 130 in Mijdrecht en een proef met lijn 120 die via station Abcoude gaat rijden. Daarnaast worden diverse bus-trein aansluitingen op stations verbeterd en krijgt USP-lijn 272 een andere route bij Soesterberg. Binnen beide concessies zullen de nachtlijnen weer gaan rijden mits daar voldoende chauffeurs voor beschikbaar zijn.

Inleiding:

Bij de vaststelling van de uitgangspunten voor de vervoerplannen 2023 is al aangegeven dat de plannen nog in het teken staan van de coronapandemie en de gevolgen daarvan. De aantallen reizigers stijgen weliswaar weer beperkt (juni 2022: rond de 80% van het aantal reizigers ten opzichte van pre corona wordt vervoerd) maar zullen in 2023 nog niet op het niveau liggen van voor de coronapandemie. Datzelfde geldt ook voor de reizigersinkomsten. Het Rijk heeft dit voorjaar besloten de Beschikbaarheidsvergoeding (hierna: BVOV), die de ontstane tekorten bij vervoerbedrijven nu afdekt, niet te continueren na 2022. Dat betekent dat de betaalbaarheid van de OV-concessies onder druk staat.

Na vaststelling van de uitgangspunten hebben de vervoerbedrijven de gemeenten, omliggende concessieverleners en het ROCOV aangeschreven met het verzoek om eventuele wensen voor het vervoerplan 2023 mee te geven. De vervoerbedrijven hebben op basis van de uitgangspunten en wensen van gemeenten hun concept vervoerplannen opgesteld. Deze plannen hebben een uitgebreide consultatie doorlopen. De reacties van reizigers, gemeenten en het ROCOV zijn meegenomen in het definitief maken van de vervoerplannen. De beide vervoerplannen hebben wij op 13 september jongstleden vastgesteld. Met de vaststelling van de plannen voor 2023 wordt de op 10 november 2021 in Provinciale Staten (hierna: PS) aangenomen motie 102A afgehandeld. Met deze motie werd GS verzocht de OV-bediening van de gemeente Vijfheerenlanden te onderzoeken, met een specifiek verzoek tot herstel van de avondbediening van Ameide. Daarnaast werd verzocht de bus-trein aansluitingen op station Veenendaal De Klomp te verbeteren.

Toelichting:

Inhoud vervoerplan: wijzigingen t.o.v. dienstregeling 2022

Op basis van de uitgangspunten en ingekomen wensen van gemeenten hebben de vervoerders hun concept vervoerplannen 2023 opgesteld. Hieronder een samenvatting van de wijzigingen (in bijlage 1 zijn de gehele vervoerplannen te vinden).

U-OV:

- Ameide zal in de avonden weer een lijngebonden OV-bediening krijgen met een vaste bus tussen Ameide en Vianen Lekbrug. Hiermee wordt invulling gegeven aan de aangenomen motie 102A in PS;
- Frequentieverhoging enkele hoogfrequente lijnen in de voorzomerdienst in combinatie met frequentieverlaging enkele andere hoogfrequente lijnen in zomer- en kerstdienst om de frequenties passender te maken bij de vervoervraag;
- Nieuwe halte in Utrecht Rijnvliet voor lijnen 10 (Leidsche Rijn – Lunetten) en 48 (Maarssen – Houten);
- Langdurige omleiding lijn 28 (Vleuterweide – USP) in Utrecht Leidsche Rijn vanwege bouwwerkzaamheden;
- Routewijziging lijn 12 (Maarssen NS – Utrecht CS). Rijdt niet meer door wijk Zandweg-Oostwaard in Maarssen. U-flex Maarssen wordt in die wijk ingevoerd;
- Frequentieverlaging lijn 41 (Wijk bij Duurstede – Utrecht CS) in ochtendspits van de zomer- en kerstdienst;
- Routewijziging lijn 43 (Driebergen-Zeist NS – Houten CS) in Odijk;
- Herstel bediening kasteel De Haar in de weekenden met lijn 111 (Station Vleuten – kasteel De Haar);
- Herstel nachtlijnen (onder voorbehoud van voldoende beschikbaarheid chauffeurs).

Syntus:

- Strecken van de lijnen 126 (Mijdrecht - Amsterdam Bijlmer ZO) en 130 (Uithoorn – Breukelen) in Mijdrecht en Wilnis conform de strategische OV-visie van de gemeente De Ronde Venen;
- Proef met lijn 120 (Utrecht – Amsterdam Bijlmer ZO) die station Abcoude gaat bedienen. Bediening station Holendrecht komt daarmee te vervallen.
- Verbeteren aansluitingen bus-trein op station Woerden;
- Verbeteren aansluitingen bus-trein op station Veenendaal De Klomp (wijziging gaat september 2022 al in. Hiermee wordt invulling gegeven aan de aangenomen motie 102A in PS);
- Kleine aanpassing route lijn 17 (Amersfoort CS – Leusden) in Leusden-Noord;
- Aangepaste route USP-lijn 272 (Baarn – Soest – Utrecht Rijnsweerd – USP) bij Soesterberg;
- Herstel nachtlijnen (onder voorbehoud van voldoende beschikbaarheid chauffeurs).

Argumenten

Beide vervoerplannen zijn getoetst aan de hand van de geldende concessie-afspraken. Hierbij geldt voor U-OV het bestek Tram en Bus Regio Utrecht 2013-2023 en voor Syntus het programma van eisen Concessie Provincie Utrecht 2016-2023. De plannen voldoen aan deze afspraken. Ook voldoen de plannen aan de eerder vastgestelde uitgangspunten en de onderzoeksopgaven zijn verwerkt.

Deze plannen hebben een uitgebreide consultatie doorlopen. Gemeenten, het ROCOV en inwoners van de provincie Utrecht hebben de gelegenheid gekregen te reageren op de wijzigingsvoorstellen. De reacties van reizigers, gemeenten en het ROCOV zijn meegenomen in het definitief maken van de vervoerplannen. Naar aanleiding van de consultatie zijn in overleg met de gemeente Amersfoort twee routewijzigingsvoorstellen in Amersfoort uit het vervoerplan van Syntus gehaald omdat deze te veel negatieve gevolgen bleken te hebben voor reizigers. Daarnaast is vanwege verzoeken van gemeente De Ronde Venen en reizigers een gewijzigde route van lijn 120 in het vervoerplan van Syntus opgenomen. Lijn 120 gaat namelijk als proef voor een jaar via station Abcoude rijden. Tot slot is besloten om mede naar aanleiding van verzoeken van reizigers en het ROCOV de nachtlijnen weer in de beide vervoerplannen op te nemen.

Kanttekeningen en bestuurlijke gevoeligheid

De consultatiereacties (enquête voor inwoners/reizigers, reacties gemeenten en ROCOV) geven een beeld van de maatregelen uit de vervoerplannen die gevoelig liggen. Een wijziging betekent meestal voor een grote groep reizigers een verbetering, maar voor een kleinere groep reizigers kan een wijziging ook negatief uitpakken. Dat is inherent aan een collectief vervoersysteem.

De publieksconsultatie (U-OV 428 ingevulde enquêtes, Syntus 787 ingevulde enquêtes) toont aan dat er op 2 voorstellen na (breed) draagvlak is voor de voorgestelde wijzigingen.

Voor de U-OV consultatie ligt de wijziging van lijn 12 in Maarssen gevoelig. De lijn wordt gestrekt bij de Wijk Zandweg-Oostwaard waardoor reizigers uit Maarssen Dorp sneller naar Utrecht kunnen reizen maar waardoor reizigers uit de wijk waar de lijn gestrekt wordt ook een grotere afstand naar de halte moeten afleggen. 21% van de respondenten van de enquête is het eens met de maatregel, 22% is tegen. De overige respondenten (57%) hadden geen mening over het voorstel (dit laatste percentage was bij alle vragen hoog omdat er één enquête was voor de gehele provincie en de vragen over lokale OV-wijzigingen gingen). Zowel gemeente Stichtse Vecht als het ROCOV staan positief tegenover de wijziging. Omdat de wijziging voor de meeste reizigers een verbetering van het OV oplevert en er in de wijk met U-flex een alternatief aanwezig is voor reizigers die moeite hebben voor de langere halte-afstand wordt de wijziging doorgevoerd.

In het concept vervoerplan van Syntus was één wijzigingsvoorstel waar een nipte meerderheid tegen was (17% voor, 19% tegen, 64% geen mening): het onderzoeken of de wijk Soesterkwartier in Amersfoort een andere vorm van vervoer kan krijgen dan de huidige lijn 1. Gedacht wordt aan een wijkbus met een 8-persoonsbusje gereden door vrijwilligers voor de wijk Soesterkwartier. Lijn 1 kan dan specifiek worden ingezet voor het bedrijventerrein Isselt. Er zal per december 2022 geen concrete wijziging optreden en in overleg met gemeente en wijkcomité zal verder onderzoek naar de OV-bediening van de wijk Soesterkwartier plaatsvinden.

Een ander voorstel in het concept vervoerplan van Syntus heeft ook aardig wat reacties opgeleverd: het strekken van de lijnen 126 en 130 in Mijdrecht en Wilnis. Dit levert een flinke reistijdverbetering voor inwoners van Uithoorn en Mijdrecht richting Amsterdam ZO en Breukelen/Utrecht op, maar inwoners van Wilnis moeten een langere afstand afleggen naar de halte. De haltes zullen door de gemeente De Ronde Venen hiervoor goed worden ingericht en met de lijnen 121, 123 en SyntusFlex blijven voldoende vervoeralternatieven aanwezig voor Wilnis. Een meerderheid van de respondenten (28% voor, 15% tegen, 57% geen mening) is overigens voorstander van deze maatregel, net zoals de gemeente De Ronde Venen (uitvoering van hun strategische OV-visie) en het ROCOV.

De consultatiereacties zijn te vinden in de bijlages bij de vervoerplannen (zie bijlage 1).

Financiële consequenties:

Inmiddels is duidelijk dat het Rijk de BVOV na december 2022 niet op dezelfde voet gaat continueren. Dat heeft financiële gevolgen willen we de uitgangspunten voor de vervoerplannen (handhaven huidig voorzieningenniveau) gestand doen. Het besluit van het Rijk om de BVOV na 2022 niet meer te continueren zou kunnen betekenen dat fors extra (ordegrootte 20-30%) afgeschaald zou moeten worden, bovenop de afschaling van ruim 9-10% die in 2021 noodgedwongen is doorgevoerd. Dit wordt gezien als een zeer onwenselijk scenario omdat hier inwoners in de gehele provincie hard mee geraakt zouden worden en complete lijnen zouden moeten worden opgeheven. Hiermee zou je in een neerwaartse spiraal terecht komen.

Om dit te voorkomen hebben we in de door u op 29 juni jongstleden vastgestelde Kadernota 2023-2026 extra budget gereserveerd, waarmee het mogelijk is om de uitgangspunten (handhaven huidig voorzieningenniveau) voor de vervoerplannen te kunnen uitvoeren. Het gaat voor 2023 om een bedrag van € 30 mln. en over de gehele verlengingsperiode 2023 t/m 2025 om een bedrag van € 60 mln. Om druk op het Rijk te houden om volgend jaar toch nog een vorm van vangnet te krijgen is besloten om van de benodigde € 60 mln. voor de verlenging, € 50 mln. op te nemen in de Kadernota 2023-2026. Nu de BVOV in zijn huidige vorm niet wordt doorgezet dreigt er een gat van € 10 mln. te ontstaan in de dekking van de verlenging. Wel wordt er nog gesproken over een ander soort vangnet waar de provincie eventueel gebruik van kan maken. Het dekkingsprobleem is nog niet acuut omdat er voor 2023 voldoende middelen aanwezig zijn in de reserve OV concessie. Het is ook niet zeker dat er ook daadwerkelijk € 60 miljoen nodig is: dit kan ook lager (of hoger) uitvallen, als gevolg van de gedeelde opbrengstverantwoordelijkheid tussen provincie en vervoerders. De mate van terugkeer van de reizigers, en de daaruit gegenereerde reizigersinkomsten, is nu namelijk niet goed te voorspellen maar is wel bepalend voor de hoogte van het benodigde bedrag. Het aantal DRU's blijft met het beschikbaar komen van het extra budget in 2023 dus grosso modo gelijk. Bij U-OV is een lichte stijging van DRU's te zien ten opzichte van 2022. Daarin was al voorzien bij de vaststelling van het DRU-plafond bij de uitgangspunten 2023.

Bij het nog te nemen besluit over de verlenging van de concessies worden ook nieuwe financiële afspraken met de vervoerders vastgesteld. Hiertoe hebben de vervoerders een business case opgesteld voor de resterende jaren van de concessie inclusief de voorgenomen verlenging, waarop ook het bedrag in de Kadernota is gebaseerd. Bij dit besluit wordt ook verder ingegaan op hoe we omgaan met de verwachte reizigersinkomsten en de opbrengstverdeling. Op 27 september 2022 verwachten we een besluit te nemen over deze verlenging, waarmee de nieuwe financiële afspraken vast komen te liggen. We zullen u hier dan ook over informeren.

Vervolgprocedure / voortgang:

De vervoerders werken de vervoerplannen verder uit in een nieuwe dienstregeling die in zal gaan op 11 december 2022. Communicatie over de nieuwe dienstregeling richting reizigers vindt plaats door de vervoerders. Daar waar voor de reizigers noodzakelijk, zal verdere afstemming plaatsvinden met vervoerders van omliggende concessies.

Bijlagen

1. Vervoerplan 2023 U-OV en vervoerplan 2023 Syntus Utrecht;

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

Secretaris,
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen