



Aan: Marcel Harinck, Noortje Flink, Ronnie Hossain, David Oude Wesselink, Kees Vermaat, Henriëtte Rikkoert

In afschrift aan:
Provinciale Staten van Utrecht

Onderwerp	Beantwoording schriftelijke vragen ex. art. 47 betreffende Werkbezoek Groningen
Datum	18 juni 2024
Documentnummer	UTSP-2047802382-1074
Contactpersoon	Rutger Siderius
Telefoonnummer	+31653707994
E-mailadres	rutger.siderius@provincie-utrecht.nl
Domein/opgave	MOB
Team	EOV
Bijlage	nvt

Geachte heer Harinck, mevrouw Flink, heer Hossain, heer Oude Wesselink, heer Vermaat en mevrouw Rikkoert,

Toelichting (vragensteller):

Naar aanleiding van het werkbezoek Groningen zijn er door diverse partijen schriftelijke vragen gesteld.

Toelichting beantwoording

Van het werkbezoek naar Groningen zal nog een verslag worden gemaakt wat binnenkort verzonden zal worden. Onderdeel van het verslag is ook een voorstel hoe we opvolging kunnen geven aan relevante lessen die we hebben geleerd uit het werkbezoek naar Groningen. Daarnaast ontvangt u na het zomerreces een Statenbrief over de voortgang van het ontwikkelen van een reisproduct voor minima. Vooruitlopend op het verslag en de Statenbrief zijn de gestelde statenvragen beantwoord. In het uitvoeringsprogramma publieke mobiliteit worden de ontwikkelingen die we in deze beantwoording benoemen ook meegenomen.

Uit onderstaande beantwoording van uw vragen blijkt dat een aantal van de initiatieven die u bij het OV-bureau Groningen Drenthe heeft gezien ook bij ons in Utrecht spelen. Soms worden deze hetzelfde ingevuld als in Groningen en Drenthe en soms net anders vanwege bijvoorbeeld verschillen in organisatievorm of opbrengstverantwoordelijkheid. Het is goed om te melden dat we dergelijke zaken regelmatig onderling afstemmen in het samenwerkingsverband DOVA (Decentrale OV Autoriteiten). Hier wisselen we kennis en ervaringen op het gebied van regionaal OV uit waardoor we ambtelijk goed op de hoogte zijn van de ontwikkelingen in de verschillende provincies en vervoerregio's.

Tariefstelling

Vraag:

1. Het OV-bureau Groningen Drenthe maakt met grote werkgevers in de regio tariefafspraken welke worden doorgevoerd in werknemersregelingen om zo het OV gebruik onder de werknemers te stimuleren. Welke voor- en nadelen zitten er aan dit soort afspraken, en ziet het college dit als een kansrijk instrument in de andere context van provincie Utrecht?

Antwoord:

Wij zien het ook als een kansrijk instrument om met grote werkgevers tariefafspraken te maken en zo het gebruik van OV via werkgevers te stimuleren. Passend bij onze rol (het OV-bureau Groningen Drenthe is volledig opbrengstverantwoordelijk en niet deels zoals wij) maken in de provincie Utrecht de vervoerders tariefafspraken met bedrijven. Zo heeft U-OV/Qbuzz afspraken gemaakt met zorginstellingen zoals het UMC en het Diakonessenhuis. De afspraken die worden gemaakt verschillen per werknemer en lopen van kortingsproducten voor werknemers, tot het geheel gratis vergoeden van het OV (ook privé) voor werknemers. Via Goed op Weg wordt de verbinding gelegd tussen de grote werkgevers en de vervoerders.

Vraag:

2. Het OV-bureau Groningen Drenthe heeft met gemeenten afspraken gemaakt rondom kortingsproducten voor minima, welke mede door gemeenten worden bekostigd. Hoe zit deze constructie precies in elkaar en is deze kansrijk om in Utrecht te gebruiken bij de eventuele ontwikkeling van een nieuw product in onze aanpak van vervoersarmoede?

Antwoord:

De constructie in Groningen-Drenthe verschilt met de constructie die is voorzien in de provincie Utrecht. In het geval van OV-bureau Groningen-Drenthe is het initiatief genomen door twee gemeenten (Het Hogeland en Eemsdelta), zij hebben een gratis reisproduct in de dalperiode voor bus en trein afgenomen voor hun minima. De gemeenten Het Hogeland en Eemsdelta bepalen de inkomensnorm (100% / 110% / 120% van het sociaal minimum) en daarmee wie in aanmerking komt voor het reisproduct. Ook zijn deze gemeenten verantwoordelijk voor de communicatie, zo sturen zij de betrokkenen een brief om het reisproduct kenbaar te maken en hen de mogelijkheid te bieden het reisproduct aan te vragen. De vervoerder regelt het uitgifteproces van de reisproducten.

Een haalbaarheidsonderzoek onder 19 gemeenten moet uitwijzen of er meer gemeenten zijn die dit gratis reisproduct in de dalperiode kunnen financieren en inzetten voor hun minima.

Het verschil met de situatie in Groningen-Drenthe is dat wij als provincie (OV-autoriteit) het initiatief nemen voor de kortingsproducten. Zoals blijkt uit de ervaringen vanuit Groningen-Drenthe nemen de gemeenten een sleutelpositie in voor deze kortingsproducten. De vraag of de constructie zoals in Groningen-Drenthe - met 100% financiering door gemeenten - kansrijk is in Utrecht dient feitelijk door de gemeenten beantwoord te worden. In de verkenning van de ontwikkeling van het product in de provincie Utrecht zoeken we dan ook nadrukkelijk de samenwerking met de gemeenten op, waarbij is voorzien dat alle gemeenten participeren op basis van een basiskorting die de provincie aanbiedt. Deze basiskorting kan eventueel aangevuld worden met een bijdrage door gemeenten. Voorzien is dat gemeenten in de provincie Utrecht ook de communicatie met de doelgroep oppakken en de screening van de aanvragen afhandelen. In de provincie Utrecht voeren we op dit moment ook een haalbaarheidsonderzoek uit bij gemeenten. De rol van de vervoerder (het regelen van het uitgifteproces) die is voorzien komt overeen met de constructie zoals in Groningen Drenthe.

Vraag:

3. Is het mogelijk een overzicht te krijgen over hoe in andere provincies kortingsproducten voor doelgroepen (zoals minima) aan worden geboden? Tijdens het werkbezoek hoorden we bijvoorbeeld ook dat Noord-Brabant dit ook weer op een andere manier organiseert. Graag een reflectie van GS op de overheadkosten en praktische mogelijkheden voor deze verschillende manieren.

Antwoord:

Bij het verkennen van de mogelijkheden voor het ontwikkelen van ons minima-product is onze insteek om waar passend de best practices van reeds bestaande producten bij de ontwikkeling mee te nemen. Onder andere in DOVA-verband wordt deze kennis en ervaring uitgewisseld. Wij informeren u over de voortgang na de zomer middels een Statenbrief.

Zoals bij de beantwoording van vraag 2 aangegeven, is het regionaal OV binnen Nederland niet volledig uniform ingeregeld. Dit geldt bijvoorbeeld voor zaken als waar de opbrengstverantwoordelijkheid wordt belegd en hoe invulling wordt gegeven aan regionale reisproducten. Ook verschilt de rol die de gemeenten hebben en de financiële bijdragen die zij al dan niet kunnen doen. Dit maakt het geven van een compleet overzicht van kortingsproducten voor doelgroepen complex.

De situatie in Noord-Brabant is moeilijk te vergelijken met die in de provincie Utrecht. In Brabant is het namelijk mogelijk om in enkele gemeenten gratis te reizen. Minima in de gemeente Dongen krijgen een pas waarmee ze gratis met bussen van Arriva naar Tilburg, Oosterhout, Breda, Waalwijk en omliggende dorpen kunnen reizen. In Eindhoven en Tilburg kunnen inwoners met een Meedoenregeling kiezen het budget in te zetten voor gratis OV. Het initiatief ligt bij de gemeenten en niet bij de provincie.

De provincie Limburg heeft in april het besluit genomen gratis OV in de bus en de trein voor minima (inkomen tot 100% van het sociaal minimum) aan te gaan bieden en te financieren. De gemeenten zijn hier nu aan zet om de groep minima inzichtelijk te maken en deze te benaderen. Gemeenten in de provincie Limburg kunnen met een financiële bijdrage ook de groep minima met een inkomen tot 110/120% van het sociaal minimum de mogelijkheid bieden gratis te reizen in de dalperiode.

Daarnaast zijn er landelijk en decentraal zeer veel (kortings-)producten beschikbaar. Sommige daarvan zijn al naar gelang hun ontwerp of praktijk sterk aan een bepaalde doelgroep verbonden zoals de studentenkaart. Maar bij andere is deze relatie veel diffuser of niet bestaand, zoals bij dalkortingsproduct in de provincie Utrecht (korting in daluren ongeacht wie je bent). Daarnaast geldt dat doelgroepen overlappen. Zo kan een doelgroep als een leeftijdsgroep worden gezien (bijv. landelijke ouderenkorting) maar ook als een inkomensgroep (minima) en soms weer combinaties daarvan (Gratis OV 66+ met krappe beurs in dalperiode). Voor iedere 'propositie' (een aanbod aan de reiziger) gelden andere voor- en nadelen en het is zaak deze per geval op hun merites te beoordelen. Door al deze variabelen is het lastig om een compleet overzicht te maken.

Aangaande de overheadkosten is een waardevolle les uit de proef Gratis OV 66+ dat screening van de doelgroep door gemeenten efficiënter is. Dit heeft te maken met de toegang tot gegevens die de provincie niet heeft. Hierdoor zullen de overheadkosten beduidend lager zijn dan bij de proef Gratis OV 66+ met krappe beurs. Daarnaast is de verwachting dat het aanvraagproces voor de doelgroep eenvoudiger zal zijn.

Lijnvoering

Vraag:

4. Groningen maakt voor de ruimtelijk ontwikkeling gebruik van het concept 'de eerste paal is de haltepaal', waarbij OV al voor oplevering woningen op orde is zodat nieuwe bewoners OV als gewoonte aannemen. Hoe implementeert de provincie Utrecht dit concept in de praktijk en zijn er lessen te trekken uit de praktijk in Groningen-Drenthe?

Antwoord:

Ook wij passen dit concept in de praktijk al zoveel mogelijk toe. We vragen gemeenten jaarlijks bij de start van het vervoerplanproces naar woningbouwontwikkelingen. Vervolgens gaan we in gezamenlijkheid (provincie, gemeente, vervoerder) bekijken of deze ontwikkelingen aanleiding zijn om de OV-bediening binnen een gemeente aan te passen en deze nieuwe woningen vanaf oplevering van een wijk met het OV te ontsluiten. Voorbeelden hiervan zijn de bediening van de nieuwe woonwijken Hoefkwartier en Bovenduist in Amersfoort en Oosterland in Mijdrecht. Deze zijn in de uitgangspunten voor vervoerplan 2025 aan de vervoerder meegegeven en hebben ook een plek gekregen in het concept vervoerplan 2025 waarbij OV-ontsluiting van de woonwijken voorzien is.

Ook op de lange termijn werken we parallel aan de grootschalige woonlocaties en de bijbehorende OV-infrastructuur. Goed voorbeeld hiervan is de MIRT-verkenning OV & Wonen.

Vraag:

5. OV-bureau Groningen Drenthe heeft de lijnvoering van hun HOV-lijnen voor een lange periode van 20 jaar vastgezet, in het bijzonder dus ook van de Bus Rapid Transit lijnen. Op die manier is de overheid betrouwbaar en verschaft zekerheid die ontwikkelingen zoals woningbouw rondom HOV-lijnen bevordert. Ziet het college dit als een kansrijk instrument in Utrecht?

Antwoord:

Dit is inderdaad een interessant perspectief. In de provincie Utrecht gaan we hier wel anders mee om. In het door u vastgestelde OV-netwerkperspectief is een langjarige visie neergelegd voor de ontwikkeling van de HOV/BRT-corridors. Als er investeringen worden gedaan in HOV/BRT-infrastructuur (in de provincie Utrecht U-link en U-liner) dan wordt dit gedaan op basis van dit OV-netwerkperspectief, waardoor er zekerheid is dat routes van de BRT gewaarborgd zijn voor langere tijd. Hiermee biedt het OV-netwerkperspectief zekerheid voor ruimtelijke ontwikkelingen aan die lijnen. Een harde garantie voor 20 jaar hebben we hier niet voor afgegeven. Dit soort garanties schuurt ook met het uitgangspunt dat het OV ook tijdig moet kunnen anticiperen op ontwikkelingen in de maatschappij (ruimtelijk en sociaal). In de nota van uitgangspunten voor de nieuwe concessies geldt flexibiliteit juist als een belangrijk uitgangspunt.

Vraag:

6. De bussen in Groningen Drenthe hebben herkenbare kleuren voor de verschillende lijnen. Dat is in Utrecht ook overwogen maar niet doorgevoerd. Waarom werkt het in Groningen wel en is in Utrecht besloten dat de voordelen niet tegen de nadelen opwegen?

Antwoord:

Er is bij de komst van U-link inderdaad ook overwogen deze kleuren fysiek op de bussen aan te brengen, zoals in Groningen-Drenthe. Een analyse van Qbuzz leerde echter dat dit tot fors hogere exploitatiekosten zou leiden, doordat deze gekleurde bussen dan nog maar op één lijn ingezet kunnen worden. Dit zou ten koste gaan van de efficiency. Bovendien gaat het ook ten koste van de flexibiliteit en wendbaarheid om bijvoorbeeld meer bussen op de ene, en minder bussen op de andere lijn in te zetten als de behoefte van de reizigers hierom vraagt. Sinds de komst van U-link worden voor deze lijnen herkenbare kleuren toegepast, die bijvoorbeeld terugkomen op de displays aan de voorkant van de bus, op de lijnnetkaart en op de online reisinformatie. Dit kleurensysteem zal in de nieuwe OV-concessies verder worden uitgebouwd, door U-link en U-liner elk een herkenbare stijl te geven, en hierbinnen met lijnkleuren te werken.

Vraag:

7. In Groningen-Drenthe is het inzicht dat het strekken van lijnen zorgt voor kortere reistijden (5 minuten extra reistijd kan voor modaliteitskeuze al doorslaggevend zijn) en een grote verbetering van reiscomfort (een route met veel bochten verlaagt dit aanzienlijk). Aan de andere kant neemt de gemiddelde afstand tot de dichtstbijzijnde halte hiermee toe. In hoeverre zet de provincie Utrecht in op het strekken van lijnen? Zo nee, hoe ziet de afweging die hieraan ten grondslag ligt eruit? Zo ja, geeft het voorbeeld van Groningen-Drenthe die hier op inzetaanleiding tot dit overwegen?

Antwoord:

Het strekken van lijnen, zoals in Groningen op de Q-Link en Q-Liner verbindingen wordt gedaan is inderdaad een goede maatregel op de verbindende routes om de rijtijden te verminderen en het reiscomfort te verbeteren. Voor de huidige verbindende hoofdfrequente snelle lijnen (waaronder huidige U-link lijnen en toekomstige U-liner lijnen) zijn in het verleden ook soortgelijke maatregelen genomen om deze te strekken. In de verdere ontwikkeling van U-Link en U-Liner netwerk bekijken we welke mogelijkheden er zijn voor het strekken van de lijnen en het verbeteren van de verbindingsskwaliteit (doorstroming, verminderen bochten/rotondes). Daarbij zullen we de afweging maken welk effect het heeft op de halteafstanden (de nabijheid van OV) en de wenselijkheid om hier bijvoorbeeld met aanvullend OV of deelmobiliteitsmaatregelen dan iets aanvullends te doen.

Vraag:

8. Bedieningstijden van 05:30 tot 01:30 waar we van hoorden zijn indrukwekkend, maar ook kostbaar. Hoe verhouden onze bedieningstijden zich hiertoe (bijvoorbeeld van de U-liner t.o.v. de Q-liner) en hoe duidt GS de kosteneffectiviteit en doelmatig van dergelijke ruime tijden?

Antwoord:

De bedieningstijden zoals die in Groningen-Drenthe worden gehanteerd zijn inderdaad royaal. Ook wij hanteren deze bedieningstijden, van 5:30 tot 1:30 in onze huidige concessies op verschillende lijnen (met name binnen de steden Utrecht en Amersfoort). Daarbij maken we een afweging of de kosten van de exploitatie in de erg vroege en late uren opwegen tegen de meerwaarde (aantal reizigers, maatschappelijke functie) die deze ritten opleveren. In overleg met o.a. bedrijven kijken we of er ruimte is om de bedieningstijden uit te breiden. Zie het voorbeeld van de flink verruimde bediening van bedrijventerrein Het Klooster in Nieuwegein waar in het voorstel in het concept vervoerplan 2025 van U-OV in de vroege ochtend.

Hubs

Vraag:

9. Het OV-bureau Groningen Drenthe legt een grote nadruk op de branding van overstappunten als 'Hubs', dit zagen de Staten in haar vorige samenstelling ook bij het werkbezoek in Berlijn. Dit zou de zichtbaarheid en de functie van deze overstappunten onderstrepen richting OV-reizigers. Hoe kijkt GS hier tegenaan?

Antwoord:

Wij zien ook dat de branding van hubs de zichtbaarheid en functie kunnen verbeteren. De provincie Utrecht is voornemens de recent vastgestelde landelijke richtlijn/branding voor hubs toe te passen. Dit biedt onder meer voordelen op het gebied van zichtbaarheid en het presenteren van de aanwezige voorzieningen op de hub. Voor het knooppunt Vaartsche Rijn is de landelijke hubstijl reeds toegepast. Momenteel wordt bekeken hoe de hub-branding gecombineerd kan worden met andere "wayfinding" en "branding" aspecten zoals P+R's, NS en productformules U-OV.

Vraag:

10. Het viel op dat de mobiliteitshubs die wij zagen ruime mogelijkheden tot multimodaliteit boden, zoals goede aansluiting tussen buslijnen, ruime parkeergelegenheid en goede fietsstallingen. Welke mogelijkheden ziet het college om meer van onze regionale OV-knooppunten multimodaal in te richten?

Antwoord:

Hubs vormen een belangrijk onderdeel van de publieke mobiliteit en kunnen een betekenisvolle rol spelen bij het verbeteren van de bereikbaarheid van het buitengebied. Het huidige programma Multimodale OV-knooppunten geeft invulling aan het verbeteren van de multimodaliteit van hubs en knooppunten. In samenwerking met gemeentes, Prorail, NS en Goed op Weg worden knooppunten verder ontwikkeld. 2024 is het laatste jaar dat dit programma loopt. In het Bereikbaarheidsprogramma is voorzien om de verbetering van de multimodaliteit voor hubs/knooppunten te stimuleren.

Vraag:

11. De Hubs in Groningen-Drenthe beschikken over een ruim aanbod van veilige fietsstalling voor duurdere eBikes en zelfs grotere bedrijfskluizen voor 20 fietsen. Welke potentie heeft deze vorm van het bevorderen van overstap tussen OV en fiets in onze provincie?

Antwoord:

Wij zien dat het aanbieden van betere faciliteiten voor fietsers een grote potentie heeft om de overstap tussen OV en fiets te bevorderen. De keten fiets-OV is sterk en kansrijk voor verdere ontwikkeling door de grotere actieradius van e-bikes ten opzichte van "gewone" fietsen. In bijvoorbeeld Amersfoort, Breukelen en Vianen maken veilige stallingen onderdeel uit van de planvorming/realisatie. Kansen worden ook

voorzien op het gebied van flexibele fietskluizen die per dagdeel te gebruiken zijn. Recente berichtgeving over verhoogde premies voor diefstal van eBikes benadrukken de noodzaak voor veilige fietsstallingen.

Reiziger werving

Vraag:

12. In de commissie Milieu & Mobiliteit heeft Provinciale Staten vaker aandacht gevraagd voor de tevreden van alle inwoners (en niet alleen de huidige reizigers in het OV), in Groningen-Drenthe wordt een regelmatig inwonerstevredenheidsonderzoek uitgevoerd om ook de potentiële reizigers goed te kunnen bedienen. Welke kansen ziet GS om een dergelijk onderzoek ook in de doorlopende evaluatie van het OV in de provincie Utrecht uit te voeren?

Antwoord:

Wij staan positief tegenover de mogelijkheden om dergelijke onderzoeken in het OV uit te voeren en wij passen deze ook toe. We kijken ook hoe deze vorm van het peilen van de tevredenheid over het OV onder alle inwoners verder kunnen uitbreiden. De provincie vindt het belangrijk om te weten wat er speelt en leeft onder de reiziger en inwoners. Zo wordt er jaarlijks de online enquête voor de vervoerplannen gehouden. Hier kunnen inwoners, zowel huidige als potentiële reizigers, hun mening geven over de voorgenomen wijzigingen in de aankomende dienstregeling. Daarnaast worden participatie bijeenkomsten georganiseerd, bijvoorbeeld over de toekomst van het Utrechtse OV. Inwoners kunnen hun ideeën kenbaar maken over hoe we het openbaar vervoer verder kunnen verbeteren en extra woningbouw mogelijk kunnen maken. In de lopende aanbesteding van de nieuwe concessie gaat de provincie de marketingactiviteiten (en daarbij ook het onderzoeken naar huidige/potentiële reizigers) versterken door deze met beide toekomstige vervoerders uit te voeren onder een nieuwe U-OV-samenwerkingsorganisatie; in de lopende aanbesteding zijn inschrijvende vervoerders gevraagd om hier voorstellen voor te doen voor de periode 2025-2035. Ook in samenwerking met gemeenten kunnen we de tevredenheid over het OV onder de niet OV-reizigers peilen, dit gebeurt onder andere in de gemeente Utrecht. .

Vraag:

13. Het OV-bureau heeft verschillende manieren van het werven van nieuwe reizigers, zoals het aanbieden van informatieve video's over hoe reizen met het OV werkt; het aanbieden van (nacht)bussen bij evenementen; en het gericht adverteren bij wegwerkzaamheden en in de spits. Bijvoorbeeld door een billboard bij wegwerkzaamheden, of in Flitsmeister gericht op filerijders. Hoe weegt GS deze wervingsmogelijkheden en welke zouden succesvol kunnen zijn in de Provincie Utrecht?

Antwoord:

Vanuit de vervoerders worden wervingsmogelijkheden gepromoot, denk daarbij aan informatieve filmpjes, zoals de geanimeerde videoserie "Tips & Tricks". Op een luchtige manier worden thema's als omgangsvormen en tips hoe het OV werkt getoond. De filmpjes met bekende influencers die OV-tips geven stimuleert ook het gebruik van het openbaar vervoer. Daarnaast promoten de vervoerders met advertentiemateriaal bijvoorbeeld nachtbussen bij evenementen zoals met koningsnacht en worden kortingsacties gehouden zoals 40% korting tijdens de daluren voor €9,99 per jaar. Daarbij wordt ook de samenwerking gezocht met Goed Op Weg, die onder andere gericht is op het benaderen van automobilisten bij wegwerkzaamheden. Op deze manier stimuleren we (potentiële) reizigers gebruik te maken van het Utrechtse openbaar vervoer. Vanaf 2025 wordt dit in de nieuwe OV-concessies gecontinueerd vanuit het provinciebrede merk U-OV door de beide toekomstige vervoerders gezamenlijk.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

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