

**College van Gedeputeerde Staten  
statenbrief**

Aan Provinciale Staten

DATUM	11/10/20	NUMMER PS	Voegt de griffie toe
DOMEIN	Mobiliteit	COMMISSIE	M&M
STELLER	G. Knegtel	TELEFOONNUMMER	06-52769657
DOCUMENTUM NUMMER	821A0838	PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee

**Onderwerp Statensbrief:**  
Vervoerplannen 2021 U-OV en Syntus

**Voorgestelde behandeling:**  
Ter informatie

Geachte dames en heren,

**Essentie / samenvatting**

Voor de concessie Tram en Bus Regio Utrecht en de concessie Streekvervoer Provincie Utrecht geldt dat minimaal één keer per jaar een vervoerplan wordt opgesteld door de concessiehouders (U-OV en Syntus) in overleg met de provincie.

Vanwege de coronacrisis en de impact daarvan op het openbaar vervoer is het proces van opstellen van de vervoerplannen 2021 anders dan gebruikelijk. Sinds de start van de crisis in maart jl. zijn er meerdere aanpassingen gedaan in de dienstregeling 2020 als gevolg van fors verminderd gebruik van OV en afspraken met het Rijk. Dit heeft grote financiële gevolgen voor zowel vervoerders als provincie. De verwachting is dat de reizigersinkomsten de komende jaren lager zullen blijven dan voor de crisis. Om de continuïteit van het OV te waarborgen wordt een pakket van maatregelen voorbereid, zoals een verlenging van de lopende concessies en een verbetering van de efficiency door nauwere samenwerking tussen beide vervoerbedrijven. Maar daarnaast zijn aanpassingen van de dienstregeling onvermijdelijk. Met de vervoerbedrijven U-OV en Syntus is, in afstemming met het Rijk, afgesproken om voor 2021 een vervoerplan op te stellen met een tijdelijke afschaling van de dienstregeling van 8%. De duur van deze tijdelijkheid is niet te voorspellen, evenals het verloop van herstel van reizigersaantallen. Bij de afschaling heeft in stand houden van het netwerk voorop gestaan. Meestal is gekozen voor frequentieverlaging waar de sterk gedaalde reizigersvraag daar aanleiding toegeeft. In die beperkte gevallen waar toch lijnen zijn komen te vervallen door een beperkte reisevraag, is in vrijwel alle gevallen een alternatieve verbinding. In slechts enkele gebieden met maar enkele reizigers per dag is er in de avonduren en weekenden geen alternatief beschikbaar.

Dit vervoerplan kan indien nodig halverwege 2021 worden bijgesteld vanwege corona-ontwikkelingen. Hopelijk in positieve zin, omdat het verloop van de coronacrisis opschaling weer mogelijk maakt. Wellicht kan dit pas later, als het aantal reizigers ook pas op een later moment weer gaat stijgen.

Voor beide conceptvervoerplannen is vanwege de krappe planning aan de kant van de vervoerders een minimaal consultatieproces doorlopen met een advies van het Regionaal Overlegorgaan Consumentenorganisaties Openbaar Vervoer (ROCOV) en een informatiesessie voor gemeenten. Vanwege de krappe planning konden we de individuele reizigers ditmaal niet de gelegenheid bieden om te reageren op de voorstellen. De reacties van het ROCOV en gemeenten zijn meegenomen in het definitief maken van de vervoerplannen. De dienstregeling 2021 zal ingaan op 3 januari 2021.

## Inleiding

Voor de concessie Tram en Bus Regio Utrecht (U-OV) en de concessie Streekvervoer Provincie Utrecht (Syntus) geldt dat minimaal één keer per jaar een vervoerplan wordt opgesteld door de concessiehouders in overleg met de provincie. Het vervoerplan bevat de voorgestelde wijziging van de dienstregeling en de daarbij horende mutaties in dienstregelingsuren (dru). Deze wijziging gaat elk jaar meestal in december in en loopt daarmee gelijk aan de start van de nieuwe NS-dienstregeling. Vanwege de gevolgen van de coronacrisis ziet het dienstregelingsproces 2021 en ingangsdatum dienstregeling er anders uit dan gebruikelijk.

Zoals in onze brief van 29 september jl. "OV-concessies 2021 en verder" met kenmerk 82167A7A, is aangegeven, heeft de coronacrisis een grote impact op het openbaar vervoer. Het gebruik van het openbaar vervoer is sterk teruggelopen en daarmee ook de reizigersinkomsten. Door de fors teruggelopen vraag rijden er veel bussen vrijwel leeg rond. Bovendien ontwikkelt de reizigersvraag zich tot nu toe in de crisis grillig. De verwachting is dat de inkomsten de komende jaren lager zullen blijven dan voor de crisis. Dit heeft grote financiële gevolgen voor zowel provincie als vervoerders. Zonder het nemen van maatregelen kan de continuïteit van het OV niet worden gegarandeerd. Bij de maatregelen die we voorbereiden trachten we zoveel mogelijk de kwaliteit van het openbaar vervoer in stand te houden en de reizigers te ontzien. Daarom kijken we naar de concessieduur (eventueel huidige concessies verlengen) en naar de risicoverdeling wat betreft de reizigersopbrengsten. Tegelijkertijd vergroten de vervoerbedrijven hun efficiency, onder andere door (nog) beter samen te werken. Maar helaas zijn deze maatregelen niet afdoende en hebben wij besloten, zoals in de brief van 29 september met u is gedeeld, om de dienstregeling van beide concessies tijdelijk met 8% af te schalen. Vervoerders hebben conceptvervoerplannen opgesteld met hierin de 8% afname in dru's verwerkt.

De nieuwe dienstregeling als uitwerking van de vervoerplannen 2021 gaat niet zoals gebruikelijk halverwege december in, maar op 3 januari 2021. Dit is conform landelijke richtlijnen. De extra ruimte is nodig om een vereenvoudigde consultatie te kunnen doorlopen en vervoerbedrijven de noodzakelijke tijd te geven de dienstregeling uit te kunnen werken. De dienstregeling nog later in laten gaan zou betekenen dat er nog meer afgeschaald zou moeten worden in de dienstregeling, wat onwenselijk is. Bovendien verandert de vervoersmarkt snel en maken we regelmatig nieuwe afspraken met het Rijk over vergoedingen en voorwaarden. Dit pleit ervoor om voorlopig snel te kunnen schakelen en vervoerplannen tussentijds aan te kunnen passen. Aan onze partners hebben we de verwachting gegeven dat uiterlijk medio 2021 een mogelijkheid is om de vervoerplannen aan te passen als gevolg van diverse ontwikkelingen en evaluatie van de dienstregeling die op 3 januari in zal gaan. Hopelijk is de situatie ten gevolge van corona dan zover ten positieve gewijzigd, dat het mogelijk is om het vervoeraanbod weer op te schalen en een optimaal product voor de reiziger samen te stellen. Bepalend hierbij is het tempo waarin het OV-gebruik weer toeneemt en de verbindingen waarop daarvan sprake is. Dit wordt nauw gezet gemonitord, zodat het ook mogelijk is om tijdig proactief te reageren ten behoeve van onze reizigers.

Hieronder samengevat de belangrijkste wijzigingen die de vervoerders voorstellen per 3 januari 2021 (voor een volledig overzicht zie bijlage 1 (overzicht wijzigingen) en 2 en 3 (vervoerplannen):

### *Gezamenlijke ontwikkeling:*

- Lijnenruil: lijn 56 gaat naar U-OV en lijnen 33, 58, 59 en 43 (deels) naar Syntus;
- De nieuwe lijn 202 (Syntus) vormt een nieuwe HOV- verbinding tussen Amersfoort CS – USP – Vianen.

### *U-OV:*

- De Uithoflijn blijft voorlopig 12x per uur rijden i.p.v. de voorgenomen 16x per uur;
- De U-linklijnen 34, 50, 73 en 77 worden verlaagd in frequentie;
- Lijn 73 vervalt tussen Zeist-Centrum en Soesterberg, lijn 34 neemt de bediening in Soesterberg over;
- Lijn 241 (spitslijn Utrecht CS – Wijk bij Duurstede) vervalt, waarmee de rechtstreekse verbinding tussen Kanaleneiland-Zuid en Wijk bij Duurstede verdwijnt;
- In Utrecht-stad wordt een voorzomerdienst ingevoerd op diverse lijnen (vroegere afschaling frequenties);
- Lijn 16 (wijkontsluiting Lombok – Utrecht centrum) en 18 (versterking lijn 28) vervallen;
- Lijn 11 (Overvecht – Leidsche Rijn) vervalt in het weekend en wisselt in Vleuten van route met lijn 127 (Kockengen - Vleuten). Lijn 127 vervalt na 19.00;
- Lijn 2 (binnenstadlijn Utrecht) rijdt voorlopig niet na 19.00 en de frequenties worden verlaagd;
- Lijn 31 (IJsselstein – Bilthoven via USP) wordt ingekort tot IJsselstein Binnenstad;

- Lijn 32 (spitslijn Maarssen – USP), 247 (spitslijn Houten – Utrecht CS) en 281 (spitslijn Houten – USP) vervallen;
- Lijn 43 (Houten – Zeist) rijdt voortaan van Houten tot station Driebergen-Zeist en vervalt na 19.00 en in het weekend. Lijn 58 (wordt Syntus) neemt het traject station Driebergen-Zeist – Zeist-centrum over;
- Lijn 47 (Utrecht CS – Houten) vervalt na 19.00 en in het weekend. Haltes van lijn 47 en 281 binnen Houten worden aan U-Flex toegevoegd;
- Lijn 63 (Utrecht CS – De Hagen) vervalt tussen Vianen Lekbrug en Utrecht CS;
- Lijn 65 (Utrecht CS – Vianen) wordt in de spits(richting) verlaagd in frequentie;
- Lijn 74 (Nieuwegein Stadscentrum – Utrecht CS - Driebergen-Zeist station) wordt in de spitsrichting tussen Nieuwegein-Centrum en Utrecht CS verlaagd in frequenties. Hierdoor staat een deel van de doorgaande ritten 5 minuten extra stil op Utrecht CS of Nieuwegein Stadscentrum;
- Het voornemen is om in de loop van 2021 de lijnvoering in Bilthoven (lijn 77, 78 en 258) te wijzigen, inclusief invoering van U-Flex;
- De routevariant van lijn (2)85 (Leerdam - Utrecht) door Leerdam-Noord vervalt;
- Lijn 94 (Ameide – Utrecht) vervalt en haltes worden toegevoegd aan U-Flex Vijfheerenlanden;
- Lijn 111 (Vleuten – De Haar) vervalt;
- Lijn 122 (Loosdrecht – Overvecht) wordt verlaagd naar een uurdienst in de spits en vervalt op zaterdag;
- Het nachtnet en FC Utrecht Express vervallen.

#### Syntus:

- Frequentieverlaging diverse stadslijnen Amersfoort en op streeklijnen;
- Aanpassen bedieningstijden diverse lijnen (waaronder geen avond en/of zaterdagbediening);
- Andere inrichting lijnen Amersfoort-USP met komst directe verbinding Amersfoort CS-USP;
- Vervallen lijn 207 (Oudewater-USP);
- Vervallen lijn 356 (Amersfoort – Nationaal Militair Museum)
- Inkorten lijn 272 (USP-Baarn) en 298 (USP-Woudenberg).
- Inkorten van nachtlijn N20 (Amsterdam-Wilnis) en N26 (Utrecht-Maarssen).

#### 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.

#### Kanttekeningen en bestuurlijke gevoeligheid

Het afschalen van de dienstregeling ligt gevoelig bij ROCOV, gemeenten en andere stakeholders. Desondanks is bij het geconsulteerde ROCOV en de geïnformeerde gemeentes veel begrip voor de moeilijke situatie waar provincie en vervoerders in zitten en de noodzaak om de dienstregeling af te schalen. De meeste zorgen zijn geuit bij het U-OV vervoerplan.

Het ROCOV heeft een wettelijk adviesrecht op vervoerplannen en heeft na meerdere gespreksrondes een formeel advies uitgebracht (dit is als bijlage gevoegd bij de vervoerplannen). ROCOV heeft haar waardering uitgesproken over de samenwerking in dit spoedproces. Wel maakt het zich zorgen om de tijdelijkheid van maatregelen. We hebben daartoe vooral de procesafpraak gemaakt om de komende tijd intensief met elkaar in gesprek te blijven.

Gemeentes hebben via ambtelijke informatiesessies op 7 oktober jl. de conceptplannen gepresenteerd gekregen, met vervolgens een week reactietijd voor kleine en reële suggesties voor de definitieve uitwerking. Deze reactieperiode is op verzoek van U10 en met toezegging van de gedeputeerde met een week verlengd tot 22 oktober. Een aantal gemeentes heeft (bestuurlijk en ambtelijk) haar ongenoegen geuit over het gebrek aan een (degelijke) mogelijkheid om de conceptplannen tot zich te nemen, intern te bespreken en wensen en zorgen te uiten richting provincie en vervoerders. Daarnaast is er ook zeker begrip voor de lastige situatie waar provincie en vervoerders in zitten.

De U10 heeft bestuurlijk gereageerd met een bundeling van wensen en zorgen van de gemeentes en Vijfheerenlanden en Houten hebben vóór die gemeenschappelijke reactie al apart bestuurlijk gereageerd. Reizigers, bedrijven en overige stakeholders zijn niet betrokken, terwijl dit wel gebruikelijk is, omdat dit intensieve participatieproces niet inpasbaar was in de planning.

De volgende specifieke zorgpunten bij ROCOV en gemeentes zijn het meest noemenswaardig (NB: ROCOV adviseert over de meeste maatregelen waarover gemeentes zorgen hebben wél positief):

- Ongenoegen over de uitgangspunten, waarbij in de optiek van ROCOV en sommige gemeentes de gehele regio bediend blijft en sterke verbindende lijnen beperkt worden afgeschaald, maar waarbij enkele dunbevolkte gebieden in de avonduren en/of in het weekend voorlopig niet bediend worden. Het gaat in het definitieve voorstel om een deel van Westbroek/Tienhoven (lijn 122), Haarzuilens/Kockengen (127) en Lage Vuursche (59). De vervoerders hebben echter naar nut en noodzaak gekeken van alle afzonderlijke lijnen vóór de crisissituatie. Daarbij worden dragende lijnen niet ontzien; afschaling van U-link zorgt bijvoorbeeld voor 30% van de bezuinigingsopgave. Bovendien vinden we het gezien het zeer geringe aantal reizigers in die enkele gebieden die in specifieke perioden niet bediend worden (door gebrek aan alternatieve verbindingen) onverantwoord om (volledig) vervoer te blijven bieden.
- Afschaling bediening Houten en Nieuwegein (U10-brief en separate bestuurlijke brief Houten). De grootste zorgen zijn opheffing van de USP-lijn 281, lijn 247 en afwaardering van de lijnen 47 en 48. Voorgesteld wordt om lijn 281 vanwege laag gebruik voor een spitslijn én meerdere parallele verbindingen met bus, tram en trein (vandaar dit ook een voorstel was vervoerplan) én nu de crisissituatie alsnog op te heffen. In het definitieve plan is besloten om - in tegenstelling tot het conceptplan - lijn 48 wél te blijven rijden tussen Houten en Nieuwegein Stadscentrum in de avonduren en in het weekend en U-Flex uit te breiden om de (deels) opgeheven bediening van lijn 47 en lijn 281 te compenseren. Hiermee wordt invulling gegeven aan de toezegging van de gedeputeerde aan de wethouder op 16 oktober jl. om het definitieve plan te verzachten voor Houten (en Nieuwegein).
- Afschaling bediening Utrecht stad (U10-brief). In deze gemeente ligt vooral de opheffing van lijnen 10, 111 en 16 gevoelig. Daar komt bij dat de stad in de onlangs heringerichte Voorstraat rekening heeft gehouden met de komst van lijn 16. In het definitieve plan is besloten om ter verzachting en ter voorkoming van verder afbreukrisico besloten om de tangentijslijn 10 voorlopig toch te blijven rijden. Deze lijn presteert aanzienlijk beter en heeft meer toegevoegde waarde dan lijn 16 en 111. De overige maatregelen worden als noodzakelijk beschouwd, gezien het zeer lage gebruik van die lijnen en de alternatieven die er zijn voor die lijnen. Opheffing van lijn 16 ligt waarschijnlijk gevoelig in de gemeenteraad, maar met gemiddelde ritkosten van ca. 500 euro per reiziger vóór de crisis en na meerdere jaren experimenteren met deze lijn vinden we het niet verantwoord om lijn 16 te blijven rijden.
- Afschaling bediening in Vijfheerenlanden (separate bestuurlijke brief). De gemeente spreekt algemene ontevredenheid uit over de maatregelen. Er vinden in dit dunbevolkte gebied echter geen bovenmatige afschalingen plaats en deels worden die gecompenseerd door uitbreiding van U-Flex en de nieuwe overstapmogelijkheid op Vianen Lekbrug (zie volgend punt).
- Vervallen van de snelle (A2-A12-)route van lijn 63 tussen Vianen Lekbrug en Utrecht stad (U10-brief en separate brief Vijfheerenlanden). Om deze maatregel te verzachten stelt Qbuzz een vaste aansluiting in tussen lijn 74 en 85 op Vianen Lekbrug op weekdays overdag in combinatie met een routewijziging van lijn 85 in Utrecht (via de huidige lijn 63 route), waarmee reizigers alsnog de mogelijkheid hebben van een snelle verbinding.
- Inkorting van de USP-lijn 31 in IJsselstein (U10-brief). In het lopende vervoerplan (2020) is deze maatregel voorgesteld en hebben we besloten de route toch niet in te korten en de situatie opnieuw te bekijken als de vernieuwde tramexploitatie in zicht is. Vanwege het weer gaan rijden van de tram begin 2021 en het (voorlopig) beperkt aantal reizigers dat nadeel ondervindt, wordt dit vervoerplan gezien als een logisch moment om de route in te korten. Tot de tram weer rijdt is het tramvervangend busvervoer daarbij een goed alternatief.
- De frequentieverlaging van lijn 74 tussen Nieuwegein-Centrum en Utrecht CS waarbij een deel van de bussen 5 minuten extra stilstaat op Utrecht CS of Nieuwegein Stadscentrum (U10-brief). Het alternatief is om de frequentie nog verder te verlagen, zodat de frequenties op alle trajectdelen op elkaar aansluiten en geen wachttijd nodig is. Dit lijkt voor de meeste reizigers nadelig te zijn. Daarom houden we vast aan de voorgenomen wijziging.
- Vervallen van lijn 122 op zaterdag (ROCOV-brief). Het gaat bij deze lijn echter om slechts enkele reizigers op zaterdag vóór de crisissituatie, waardoor het onverantwoord is om deze lijn op zaterdag te blijven rijden.
- Het komen te vervallen van lijn 241 (U10-brief, aangekondigde nazending bestuurlijke brief Wijk bij Duurstede). Doordat deze spitslijn (versterking lijn 41) niet meer rijdt, neemt de reistijd voor reizigers tussen Kanaleneiland en Wijk bij Duurstede met ca. 17 minuten toe inclusief een extra overstap. Omdat

het echter een kleine groep reizigers betreft, vinden we deze maatregel (in ieder geval voorlopig) acceptabel.

- Tarieven van U-Flex, dat in Houten en Vijfheerenlanden haltes gaat bedienen die voorlopig in de daluren niet door vaste buslijnen bediend worden. In het definitieve plan zijn de tarieven voor alle U-Flex gebieden voorlopig verlaagd naar €2,- (i.p.v. €3,50 in Vijfheerenlanden en €2,50 in Schalkwijk en Maarssen). Dit heeft weinig financiële impact, maar vergroot de aantrekkelijkheid van U-Flex waarschijnlijk aanzienlijk. Dit komt terug in het Tariefplan.
- Niet meer rijden van lijn 19 Amersfoort in de avonden en weekend (ambtelijke reactie Amersfoort en ROCOV). Aangezien het om 'slechts' een zeer beperkt aantal reizigers (al voor de crisis) gaat en er voor een deel van de reizigers een alternatief is met stadslijn 9 en streeklijn 56 heeft Syntus het definitieve vervoerplan hier niet op aangepast. Het voorgestelde alternatief van ROCOV om stadslijn 9 op genoemde tijdstippen een extra lusje te laten rijden waardoor enkele haltes van de vervallen lijn 19 worden aangedaan treft meer reizigers dan dan het oplevert en geeft voor bestaande reizigers lijn 9 extra rijtijd en kosten (vanwege omrijtijd).
- Lijn 59 rijdt geen ritten meer op zaterdag (ROCOV). Aangezien het om slechts een zeer beperkt aantal reizigers gaat heeft Syntus het vervoerplan hier niet op aangepast.
- Inkorten van lijn 195 (Utrecht-Schoonhoven-Rotterdam) in daluren en weekend tot Benschop (ambtelijke reactie gemeente Krimpenerwaard). Met lijn 295 (Utrecht-Schoonhoven-Rotterdam), die december jl. hogere frequenties heeft gekregen en niet wordt aangepast, behoudt de gemeente Krimpenerwaard nog een prima OV-verbinding.

Er wordt momenteel hard aan gewerkt om (alle) buurtbussen op 3 januari 2021 weer kunnen laten rijden. TNO heeft goedkeuring gegeven aan corona-proof aanpassingen van de kleine busjes waardoor na aanpassing van de busjes de dienstregeling weer opgestart zou kunnen worden. Bussen worden op dit moment omgebouwd (verwachting van vervoerders is dat dit in november afgerond is) en gesprekken worden gevoerd met de buurtbusverenigingen voor het opstarten van de dienstregeling als de voertuigen zijn omgebouwd. Het lijkt er op dat 3 januari gehaald gaat worden. Mocht dit toch niet (volledig) lukken dan blijven de huidige buurtbusvervangende bussen rijden.

### **Financiële consequenties**

Het met 8% voorlopig afschalen van de dienstregeling is onderdeel van het maatregelenpakket waartoe wij op 29 september 2020 hebben besloten om de concessies weer financieel gezond te maken en te houden, voor zowel vervoerders als provincie. Naast het afschalen bestaat dit maatregelenpakket met name uit een mogelijke verlenging van de concessies, plus eventueel nog aanvullende kleinere maatregelen.

Door het afschalen van de dienstregeling en de andere te nemen maatregelen worden kosten bespaard. Tegelijk zal, conform de meer-/minderwerkregeling in beide concessies, met de vervoerders gesproken moeten worden over een nieuw tarief per dienstregelingsuur (het DRU-tarief). In beide concessies is opgenomen dat bij wijzigingen boven 5% andere afspraken gemaakt worden over de prijs per dienstregelingsuur. Deze nieuwe "DRU-prijs" zal onderdeel uitmaken van de business case die voor beide concessies opgesteld zal worden.

Dit betekent dus dat het afschalen met 8% er niet toe leidt dat de provincie 8% op de exploitatiesubsidie bespaart; het nieuwe DRU-tarief zal hoger liggen. Met de nieuwe DRU-tarieven zal een balans gevonden moeten worden die past bij de nieuw op te stellen businesscases van vervoerbedrijven en provincie, welke gebaseerd zal zijn op de te verwachten kosten en opbrengsten. De nieuwe DRU-tarieven zullen samen met de andere afspraken over onder meer de verlenging vastgelegd worden in een addendum op elk van beide concessies. Over dit addendum zullen wij naar verwachting in Q1 2021 een besluit nemen. U zult hierover te zijner tijd worden geïnformeerd.

Het financiële uitgangspunt voor de nieuwe vervoerplannen voor beide concessies zijn de op 11 februari 2020 vastgestelde Uitgangspunten 2021 welke zijn verwerkt in de programmabegroting 2021 zoals deze binnenkort voorligt in PS. Voor dienstregelingsjaar 2021 is in totaal € 86,855 mln. (prijsspeil 2020) opgenomen voor de OV-concessies. Verschillen t.o.v. het meerjarenperspectief in de huidige begroting 2020 zijn de verwerking van OV-meerkosten in jaarschijf 2021 als gevolg van uitbreiding van de OV-concessie naar Vijfheerenlanden, verhoging van het budget pilot gratis OV voor ouderen met een krappe beurs en de jaarlijkse prijscompensatie (o.b.v. stelpost prijscompensatie). Tot vaststelling in PS is dit financiële kader dus nog onder voorbehoud. Mocht PS besluiten tot wijzigingen van de begroting dan zullen de vervoerders dit verwerken via een bijstelling van het vervoerplan halverwege 2021.

**Vervolgprocedure / voortgang**

Vervoerders zullen de plannen verder uitwerken in een dienstregeling die op 3 januari 2021 in zal gaan.

**Bijlages**

1. Overzicht voorgestelde wijzigingen;
2. U-OV Vervoerplan 2021;
3. Syntus Vervoerplan 2021;

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,  
mr. J.H. Oosters

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