



# STATENBRIEF

Aan Provinciale Staten

ONDERWERP	Toegankelijk en dekkend OV	TELEFOONNUMMER	+31636449336
DATUM	13-02-2023	E-MAILADRES	annelot.van.nass@provincie-utrecht.nl
DOCUMENTNUMMER	UTSP-1056582831-2088	DOMEIN/OPGAVE	MOB
VAN	Annelot van Nass	TEAM	EOV
		PORTEFEUILLEHOUDER	Van Schie
BIJLAGEN	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Evaluatie proef gratis OV voor ouderen met een krappe beurs</li><li>2. Evaluatie Flex-vervoer in de provincie Utrecht</li><li>3. Mobiliteitsonderzoek in gemeente Leusden</li></ol>		

Geachte dames en heren,

## Essentie / samenvatting:

Door de coronacrisis en de huidige economische situatie is de betaalbaarheid en uitvoeringskwaliteit van het OV onder druk komen te staan. Tegelijkertijd neemt de sociale ongelijkheid in het land toe. In het coalitieakkoord is €12 miljoen per jaar beschikbaar gesteld voor het openbaar vervoer (OV). Enerzijds om het huidige OV-aanbod in stand te kunnen houden en anderzijds om de reiziger een dekkend OV-netwerk te bieden en het OV toegankelijk te houden voor zoveel mogelijk mensen. Deze Statenbrief geeft inzicht in hoe invulling gegeven kan worden aan de ambities voor het OV zoals verwoord in het coalitieakkoord en welke financiële consequenties dit heeft. Dit is een nadere uitwerking van het Bereikbaarheidsprogramma (BBP). Over de inzet van middelen vindt besluitvorming plaats via de kadernota. Onder "Financiële consequenties" is een doorkijk gegeven in de haalbaarheid van de omschreven ambities en is per thema een inschatting gemaakt van de benodigde middelen in relatie tot de 12 miljoen per jaar uit het coalitieakkoord. Dit is een indicatie waar dus nog via de kadernota besluitvorming moet plaatsvinden.

## Inleiding:

In het coalitieakkoord is de volgende passage opgenomen:

*We willen voor iedereen een goed toegankelijk OV. Dus ook voor ouderen, jongeren en mensen met een beperking. We willen voorkomen dat mensen door beperkte verplaatsingsmogelijkheden niet kunnen deelnemen aan het maatschappelijk verkeer. Dit is vervoersarmoede. Ook onderzoeken we de beschikbaarheid van het OV in kleinere kernen en het landelijk gebied. Indien nodig zoeken we naar maatwerkoplossingen. We stellen een budget beschikbaar om vervoersarmoede aan te pakken. Hierbij betrekken we ook de evaluatie van de proef 'gratis OV voor ouderen met een smalle beurs'.*

Uit bovenstaande zinsnede uit het coalitieakkoord blijkt dat een toegankelijk OV samenhangt met een betaalbaar OV en ook met de beschikbaarheid van OV. Uit studies is gebleken dat er tal van factoren bijdragen aan het ervaren van vervoersarmoede (ook wel vervoersongelijkheid). Dit gaat onder andere om het hebben van middelen (bijvoorbeeld inkomen of voertuig) en bepaalde vaardigheden (bijvoorbeeld taalkennis). Maar het hangt ook af van de samenstelling van het gezin, woonplaats, normen en waarden, enzovoort. Kortom, het is een complex en dynamisch geheel. Wij vinden het belangrijk dat inwoners niet belemmerd worden in hun deelname aan de maatschappij door beperkte verplaatsingsmogelijkheden. Echter kunnen wij als provincie slechts op een aantal onderdelen van het probleem invloed uitoefenen:

- Beschikbaarheid

- Fysieke toegankelijkheid
- Betaalbaarheid
- OV-ontwikkeling

Tevens staat in het coalitieakkoord:

*Het OV moet een dekkend netwerk hebben voor de hele provincie en flexibel kunnen meebewegen met het aantal reizigers. We stellen de jaarlijkse vervoerplannen op in samenspraak met gemeenten en betrekken hen zo vroeg mogelijk daarbij.*

Tegelijkertijd hebben de coronacrisis en de economische situatie grote impact gehad op het OV:

- De reiziger is zich anders gaan gedragen en maakt vooral doordeweeks minder gebruik van OV;
- De kosten van het OV stijgen als gevolg van hogere energie- en loonkosten en algehele inflatie;
- Er is een personeelstekort waardoor er minder OV aangeboden wordt en de kwaliteit van de uitvoering van het OV afneemt.

Zonder interventie versterken deze ontwikkelingen elkaar en komt het OV mogelijk in een neerwaartse spiraal met als gevolg dat de reiziger weer vaker voor de auto (en de fiets) kiest. Als gevolg hiervan zal de druk op de betaalbaarheid van het OV toenemen en komt de positie van het OV als drager van de gewenste verstedelijking en mobiliteitstransitie in onze provincie in gevaar.

Ondanks het veranderde reisgedrag is er voor de komende jaren een stevige groeiopgave voor het OV. In 2021 heeft het Rijk prognoses gemaakt voor OV-ontwikkeling in Nederland. Deze prognoses laten zien dat onze provincie, evenals de andere Randstadprovincies, sterk groeit. Zelfs ten opzichte van de Randstadprovincies groeit onze provincie het hardst.

In de periode van de nieuwe OV-concessies (2025-2035) gaat het om een groei van 16% tot 35%. Deze groei vindt grotendeels in en rondom de stad Utrecht plaats. Dit komt door het omvangrijke woningbouwprogramma en omdat Utrecht Centraal een belangrijk OV-knooppunt is in het regionale en (inter)nationale OV-netwerk. Zoals beschreven in het OV-netwerkperspectief vormt deze groei een forse uitdaging voor het OV-netwerk en maakt het noodzakelijk om het OV-aanbod uit te breiden en kritisch te zijn op de inzet van het beschikbare OV-aanbod.

Om ambities uit het coalitieakkoord te realiseren werken we aan een betaalbaar en dekkend OV-systeem en, in bredere context, aan publieke mobiliteit. Publieke mobiliteit is door het samenwerkingsverband van decentrale ov-autoriteiten (DOVA) gedefinieerd als 'collectieve' vervoermiddelen en/of diensten die op kostenefficiënte en reizigersvriendelijke wijze in de mobiliteitsbehoefte van de reiziger voorzien. Dit systeem omvat naast OV ook flexibel vervoer, doelgroepenvervoer, deelmobiliteit, hubs, reizigersservices als het kunnen plannen van de reis en meerijddiensten zoals carpoolen en taxi.

Met deze brief nemen wij u mee in hoe wij invulling kunnen gaan geven aan onze ambities voor het OV uit het coalitieakkoord en welke financiële consequenties dit zou hebben. Dit doen we aan de hand van vier eerder genoemde thema's: beschikbaarheid, fysieke toegankelijkheid, betaalbaarheid en OV-ontwikkeling. Hierbij worden ook de resultaten van enkele recente evaluaties en studies betrokken zoals de evaluatie van de proef gratis OV voor ouderen met een krappe beurs. De resultaten van deze studies zijn te vinden in de bijlagen. De uiteindelijke besluitvorming over de financiële middelen vindt bij de behandeling van de kadernota plaats.

## **1. Beschikbaarheid OV**

In het OV-netwerkperspectief beschrijven we dat het Utrechtse OV-netwerk een gelaagdheid kent. Drager van het netwerk zijn de vervoersvormen voor de grote stromen reizigers: de trein, de tram en de frequente en snelle buslijnen onder de naam U-link (hoogfrequent (voor)stedelijk vervoer) en U-liner (snel vervoer tussen kernen). De haarvaten van het OV-netwerk worden bediend door de reguliere bus. Daar waar reizigersstromen te klein zijn voor een reguliere bus wordt maatwerk aangeboden, in de vorm van de buurtbus (kleine busjes met vrijwilligers) en Flex-vervoer (vervoer op afroep). Daar waar geen OV wordt aangeboden is nog altijd het OV-vangnet beschikbaar, in de vorm van de Regiotaxi. Op deze manier is geborgd dat zoveel mogelijk inwoners van de provincie gebruik kunnen maken van OV.

Daarnaast staat ook in het Netwerkperspectief beschreven dat wij de richtlijn hanteren dat bij minder dan gemiddeld 6 reizigers per rit op een lijn de reguliere bussen niet meer het passende aanbod aan OV zijn en dat een vorm van aanvullend OV als alternatief te overwegen is. In dat geval vindt een afweging plaats of er een vorm van aanvullend OV nodig en/of mogelijk is.

### **Dekking OV**

Uit de evaluatie van de OV-concessies (oktober 2020, 8216B8A2) is gebleken dat voor 93% van de inwoners in de provincie Utrecht OV in nabijheid beschikbaar is. Dat wil zeggen dat het OV minimaal op maandag tot en met vrijdag 1x/uur tussen 7.00 – 19.00 uur rijdt en voor deze 93% een halte op maximaal 600m afstand te bereiken is. Dit is volgens ons een acceptabele loopafstand voor OV-haltes. Deze afstand komt voort uit het OV Streefbeeld (BRU) voor de U-OV-concessie waar 600m gehanteerd werd. Bovendien blijkt uit diverse onderzoeken dat het invloedsgebied van haltes in de loop der jaren gegroeid is van 400m naar tot wel 800m voor HOV haltes. Ook in kleine kernen halen we deze beschikbaarheid van OV grotendeels. In 50 van de 52 kleine kernen in onze provincie is er een OV bediening (maandag tot en met vrijdag, 7.00 – 19.00 uur, 1x/uur). We gaan hierbij uit van een ruime definitie van kleine kernen vanaf 500 inwoners tot 8000 inwoners en een bevolkingsdichtheid van minimaal 500 inwoners per km<sup>2</sup>. Er zijn slechts twee kleine kernen in de provincie Utrecht die wel beschikking hebben over OV, maar in een iets minimalere bediening dan hiervoor aangegeven of op iets grotere afstand dan 600m. Het betreft hier in beide gevallen kernen waar het OV door een buurprovincie wordt verzorgd: Kedichem (550 inwoners) en Everdingen (765 inwoners) door Gelderland. Voor beide kernen is de toezegging gedaan dat we in overleg treden met de vervoerders en vervoersautoriteiten die deze kernen bedienen om te bekijken of verbeteringen mogelijk zijn.

In het vervoerplan 2024 hebben we zelf verbeteringen doorgevoerd met betrekking tot de OV-bediening van de kern Zegveld, die in 2023 nog een kleine kern was met OV-bediening onder het hierboven gestelde basisniveau. De Utrechtse Syntus-buurtbus tussen Breukelen en Woerden rijdt in de daluren (tussen 9.00 en 16.00 uur) door naar Zegveld, waarmee de kern Zegveld nu ook voldoet aan de hierboven gestelde norm. De OV-bediening van de andere twee kernen gaan we bespreken met de provincies Zuid-Holland en Gelderland. Uit bovenstaande blijkt dat de OV-bediening van de provincie, inclusief kleine kernen over het algemeen op orde is.

Toch kan het voorkomen dat er wensen uit een gemeente of wijk komen over meer beschikbaarheid en/of aanbod. Afhankelijk van de situatie kan dit reden zijn om samen met de gemeenten een lokaal onderzoek uit te voeren naar de ervaren problematiek, potentiële reizigersvraag en de mogelijkheden voor (aanvullend) OV. Een goed voorbeeld hiervan is de proef met de wijkbus Soesterkwartier (buurtbus 501) in Amersfoort die december 2023 is gestart. Hierbij volgen we de lijn van de provinciale omgevingsvisie waarin we aangeven dat we niet voor elke locatie naar dezelfde bereikbaarheidsnorm kunnen streven. Een geschikte combinatie van vervoerwijzen kan verschillen per gebied en dit is afhankelijk van de mate van verstedelijking. Een ander voorbeeld hiervan is de gemeente Leusden. Uit het onderzoek naar vervoersarmoede in Leusden komt naar voren dat ongeveer 10% van de inwoners een mate van vervoersarmoede ervaart. Voor deze groep zijn de belangrijkste belemmeringen: geen goede verbinding (meer) met de bus of een te grote afstand tot de bushalte. Vaak zijn deze inwoners vanwege hun gezondheid niet in staat (of voelen zij zich niet prettig) om alleen te reizen. Dit is ook vaak een reden om geen auto te rijden of niet te fietsen. Slechts enkele inwoners geven aan dat ze het niet kunnen betalen, bang zijn in het OV of hier niet zelfstandig gebruik van kunnen maken. Een aanzienlijk deel van deze groep is hiermee aangewezen op gemeentelijke voorzieningen en oplossingen, zoals Regiotaxi of lokaal maatwerk. Desalniettemin zijn er wel mogelijkheden om het aantal reismogelijkheden in samenwerking met de gemeente te verbeteren. Zo is het initiatief 'Automaatje' bij veel mensen nog onbekend en zijn er ook andere carpool mogelijkheden die ontwikkeld kunnen worden.

De afgelopen jaren is er met gemeenten samengewerkt in het programma Vernieuwing doelgroepenvervoer en aanvullend OV om lokaal maatwerk te verbeteren en te ontwikkelen. Ondanks dat dit programma afgelopen is, blijven wij op dit onderwerp samenwerken met gemeenten. Komend jaar loopt een project voor vrijwilligersvervoer om het contact en de kennisuitwisseling tussen initiatieven en overheden te versterken en gemeenten ondersteuning te bieden bij de ontwikkeling van vrijwilligersvervoer. Wat betreft de bereikbaarheid van bedrijventerreinen wordt de komende tijd een analyse uitgevoerd in welke mate bedrijventerreinen in de provincie bediend worden met de norm van 600m en of dat voldoende is gelet op de potentiële reizigersvraag.

### **Flexvervoer**

Flexvervoer (U-Flex en Syntus Flex) is vraagafhankelijk vervoer dat in een vastgesteld gebied met kleiner materieel gereden wordt. Reizigers kunnen tot een half uur van te voren een reis reserveren van halte tot halte en worden binnen een kwartier van een gekozen tijdstip opgehaald. Er wordt geen vaste route gereden, maar op basis van de reservering van halte naar halte middels de snelste route. Dit is op zes plaatsen in de provincie in plaats gekomen van busverbindingen met weinig reizigers: in Woerden, Mijdrecht, Houten en het eiland van Schalkwijk, Maarssen/Utrecht Noordwest, Vijfheerenlanden en Bilthoven.

In 2023 is een evaluatie van het Flexvervoer in de provincie uitgevoerd waarin gekeken is naar klanttevredenheid, doelgroepen, kosten (efficiëntie) en de plek in het totale vervoersaanbod. Het doel van dit onderzoek was om inzicht te krijgen wanneer Flex passend is en wanneer het een minder passende oplossing is. Uit de evaluatie van U-Flex en Syntus Flex blijkt dat de invoering van Flex geresulteerd heeft in verbeterde reismogelijkheden door de hoge haldedichtheid in de reisgebieden en de op vraag gestuurde frequentie die geboden wordt. De reizigerstevredenheid is ongeveer gelijk gebleven aan die van een reguliere bus. Soms ging de invoering van Flex wel gepaard met reizigersverlies ten opzichte van een reguliere bus. Flex wordt met name minder gebruikt door forensen en scholieren. Reizigersverlies speelt met name daar waar er binnen loop- of fietsafstand nog vast openbaar vervoer beschikbaar is waarvoor niet gereserveerd hoeft te worden. Voor die groep is naar die bushalte/treinstation lopen of fietsen dan een sneller en gemakkelijker alternatief, zoals in Houten. Daar waar zo'n alternatief er niet is, treedt reizigersverlies minder of niet op, zoals op het eiland van Schalkwijk.

Net als de oorspronkelijk buslijnen, is de kostendekkingsgraad van Flexvervoer laag. Dit komt doordat het gaat om vervoer voor zeer kleine aantallen reizigers en er vaste kosten verbonden zitten aan de beschikbaarheid van materieel en personeel. Met name voor Mijdrecht, Vijfheerenlanden en Bilthoven zijn de tekorten per reiziger groot. Dit vraagt om optimalisatie van het geboden maatwerkvervoer en/of een heroverweging van het aanbod. Het terugbrengen van een reguliere buslijn in deze gebieden zou nog grotere financiële implicaties hebben gezien het kleine aantal reizigers. Er zijn enkele oplossingsrichtingen waaraan gedacht kan worden om de kostendekkingsgraad voor deze gebieden te verhogen:

1. Flex verbeteren door uniformering U-flex en Syntus-Flex, dat wil zeggen uniformering van de vooraanmeldtijd en ophaalmarges. Ook kan er verbetering doorgevoerd worden door de combinatie van de invoering van een vaste lijn in de spits met U-Flex in de daluren. Ook kan nagedacht worden over concepten met vaste vertrektijden vanaf sommige haltes (bijvoorbeeld een treinstation) waarbij er vanaf die halte niet gereserveerd hoeft te worden. Het verbeteren van Flexvervoer is met name interessant in de Flexgebieden met relatief veel gebruikers.
2. Er kan onderzocht worden of er synergie kan ontstaan door integratie van Flexvervoer met de Regiotaxi, wat kan leiden tot een hogere kostenefficiëntie. In (sommige) Flexgebieden worden dan Regiotaxi's ingezet om het Flexvervoer uit te voeren. Het Regiotaxi materieel rijdt door de hele provincie en kan hierdoor in verschillende gebieden ingezet worden. Dit maakt de inzet van het materieel efficiënter. Met name voor gebieden met weinig reizigers lijkt dit een goed alternatief.
3. Stoppen, in gevallen met een lage bezetting, met Flex kan ook overwogen worden. Het zogenaamde OV-vangnet (Regiotaxi) is dan nog beschikbaar voor de weinige reizigers in dat gebied.

Vanwege de verschillende kenmerken, dichtheden en behoeften van de gebieden zijn de Flexgebieden lastig met elkaar te vergelijken. Het gaat tenslotte ook om maatwerk. De inzichten worden gebruikt voor het doorvoeren van verbeteringen in Flex in de huidige en nieuwe OV-concessies die eind 2025 ingaan. Dit zal gebeuren onder de noemer 'Publieke Mobiliteit' (zie volgende paragraaf): een integrale bereikbaarheidsaanpak die alle vormen van mobiliteit omvat die door de overheid worden georganiseerd en (deels) betaald. Dit is dus breder dan alleen OV en doelgroepenvervoer, maar omvat ook de verschillende vormen van deelvervoer (zoals deelfiets en -auto's). De evaluatie is bijgevoegd bij deze Statenbrief.

### **Publieke mobiliteit**

Op basis van de beschreven beschikbaarheid in landelijk gebied en rond bedrijventerreinen en het feit dat Flexvervoer maatwerk is, willen wij voor de gebieden waar het OV een lage kostendekkingsgraad heeft een uitwerking opstellen met kansen van publieke mobiliteit. Ondanks de lage kostendekkingsgraad moet de bereikbaarheid van gebieden

geborgd worden, de kostendekkingsgraad is daarmee niet doorslaggevend. Anderzijds moeten de beschikbare middelen op een efficiënte manier worden benut.

Het systeem van publieke mobiliteit is een inclusief systeem en kan eraan bijdragen dat mobiliteit voor zoveel mogelijk inwoners toegankelijk is en blijft. De ambitie van de provincie is dat publieke mobiliteit overal in de provincie goed georganiseerd is, omdat dit een grote maatschappelijke bijdrage levert aan de bereikbaarheid van gebieden. Hierbij is de provincie wettelijk verantwoordelijk voor het regionaal OV. Voor de bruikbaarheid van het OV is het echter van belang dat de gehele (keten)reis van deur tot deur goed werkt, dus ook de trein, voor- en natransport en deelmobiliteit. Door de juiste middelen op de juiste plek te plaatsen kunnen we de lokale bereikbaarheid optimaliseren en hiermee het gebruik van OV, fiets en deelmobiliteit aantrekkelijker maken. Op deze manier draagt het ook bij aan het halen van de klimaatdoelen, de energietransitie en onze verkeersveiligheidsambitie. Veel van deze mobiliteitsvormen vragen daarom wel samenwerking met andere partijen zoals gemeenten, het Rijk en NS.

In 2024 zal er een uitwerking gedaan worden voor een aantal gebieden, te beginnen met de Flexgebieden met een lage kostendekkingsgraad. Op basis van de resultaten volgt in de komende jaren een uitwerking voor de hele provincie. Ook de geplande uitwerking van deur-knooppunt vervoer van het OV-vangnet zal hier een plek in krijgen.

## **2. Fysieke toegankelijkheid**

In het najaar van 2022 is het landelijke Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032 vastgesteld. Met de ondertekening hiervan spannen wij ons samen met andere OV-opdrachtgevers, vervoerders en het Rijk in om de toegankelijkheid van het OV te behouden en te verbeteren. Op deze wijze kunnen zoveel mogelijk mensen gebruikmaken van het OV. In dat kader stellen we ook een provinciaal Uitvoeringsprogramma toegankelijkheid OV op waarin de specifieke maatregelen en ambities worden benoemd. Deze ambities zijn mede afhankelijk van een financiële bijdrage van het Rijk waar op dit moment nog geen duidelijkheid over is. In Q2 2024 zal het Uitvoeringsprogramma naar verwachting gereed zijn en zal dan ook ter informatie met u gedeeld worden.

De fysieke toegankelijkheid van het OV is in de basis op orde. We hebben daar de laatste jaren flink op ingezet en dit blijven we doen. Er zijn en worden diverse maatregelen genomen om de toegankelijkheid te waarborgen en nog verder te verbeteren. Alle bussen die in de Utrechtse concessies worden ingezet zijn volledig toegankelijk. In de huidige concessies zijn eisen opgenomen ten aanzien van bijvoorbeeld een lage instap in de voertuigen, de aanwezigheid van rolstoelplekken en visuele en auditieve reisinformatie. In de Programma's van Eisen voor de nieuwe concessies zijn deze eisen op een aantal punten nog aangescherpt. Er loopt een programma om de mentale toegankelijkheid van het OV te verbeteren, bijvoorbeeld door chauffeurs trainingen te geven hoe ze mensen met een (al dan niet onzichtbare) beperking het beste kunnen helpen. Hierbij is ook de werkgroep toegankelijkheid van het Reizigers Overleg Consumentenbelangen OV (ROCOV) betrokken. Deze werkgroep ondersteunt en adviseert ons op het gebied van toegankelijkheid en schouwt samen met ons de toegankelijkheid van het OV in de regio om verbeterpunten te signaleren. Zo zijn bijvoorbeeld alle dynamisch reizigersinformatiesysteem panelen (panelen met actuele vertrektijden bij de halte; DRIS-panelen) uitgerust met een drukknop met gesproken tekst voor blinden en slechtzienden.

Ook bij andere informatievoorziening voor de reiziger wordt specifiek rekening gehouden met deze doelgroep. Ongeveer de helft van alle bushaltes en knooppunten in onze provincie zijn inmiddels fysiek toegankelijk gemaakt. De komende jaren blijven we inzetten op het verbeteren van de haltetoegankelijkheid. In het uitvoeringsprogramma toegankelijkheid worden hier jaarlijkse doelen voor opgesteld. Het zal echter niet mogelijk zijn om 100% van de haltes toegankelijk te maken vanwege ruimtelijke beperkingen.

### **Subsidies**

De verantwoordelijkheid voor de toegankelijkheid van haltes zijn de betreffende wegbeheerders, in de meeste gevallen zijn dit gemeentes, maar soms ook de provincie of waterschappen. De provincie heeft subsidieregelingen voor toegankelijkheid van haltes en knooppunten. Wegbeheerders (gemeenten) kunnen vanuit de Uitvoeringsverordening Mobiliteit subsidie aanvragen voor:

- Maatregelen die voortvloeien uit een Vervoerplan;
- Maatregelen die de OV-doorstroming verbeteren;
- Toegankelijk maken van haltes;

- Maatregelen om haltes geschikt te maken voor U-link en U-liner (sinds 2023).

In de periode 2019 – 2023 is dit subsidiebudget voor OV opgehoogd met €1,5 miljoen naar €4 miljoen per jaar. In 2023 is dit budget geheel benut.

### **3. Betaalbaarheid OV**

Als decentrale OV-autoriteit gaan wij over de tarieven voor het regionale OV. Daarom zijn wij in de gelegenheid, in goed overleg met onze vervoerders, om voor doelgroepen korting aan te bieden in het OV. Wel zijn we gebonden aan landelijke afspraken over indexering en vaste kortingsproducten zoals de 65+korting.

#### ***Kinderen gratis***

In Q1 van 2023 heeft een pilot 'Kids gratis' plaatsgevonden. Gedurende de proef konden kinderen van 11 jaar en jonger gratis met een betalende ouder/begeleider meereizen. Op basis van de pilot is besloten om dit in 2023 in schoolvakanties te continueren en om dit in 2024 ook buiten de schoolvakanties toe te staan. Dit is opgenomen in het door ons vastgestelde Tarievenplan 2024. Dit houdt in dat er in 2024 gratis gereisd kan worden door kinderen van 11 jaar en jonger onder begeleiding van een volwassene. De gedachte achter dit initiatief is dat kinderen van jongs af aan vertrouwd raken met het OV, zodat dit ingesleten mobiliteitsgedrag op latere leeftijd beklijft. Bovendien kan dit leiden tot een hoger OV-gebruik (meer nieuwe reizigers) en zijn bestaande reizigers met kinderen goedkoper uit, wat bijdraagt aan betere betaalbaarheid. Dit initiatief levert zowel de provincie als de concessieverlener geen extra kosten op en wordt gedekt vanuit het marketingbudget van de vervoerders tot en met 2025. In het tarievenplan 2025 worden afspraken gemaakt over eventuele voortzetting in 2025.

#### ***Proef gratis OV voor ouderen met een krappe beurs***

In de vorige collegeperiode is ervoor gekozen een proef te starten voor ouderen met een laag inkomen. Op 19 september 2022 startte de proef 'Gratis OV voor 66-plus met een krappe beurs' in de provincie Utrecht. Mensen vanaf 66 jaar met een laag inkomen konden vanaf dat moment een gratis OV-abonnement aanvragen. Met dit abonnement konden deze 66-plussers in de gehele provincie Utrecht gratis gebruikmaken van bus, tram, buurtbus en Flex-diensten van U-OV en Syntus Utrecht. Gratis reizen kon doordeweeks na 9.00 uur en in het weekend en op feestdagen de hele dag.

Uiteindelijk zijn er ongeveer 3500 abonnementen uitgegeven en hiermee hebben we ruim 13% van de doelgroep bereikt. De gestelde doelen van 2000 deelnemers, het verminderen van eenzaamheid en vergroten van bewegingsvrijheid zijn gehaald. Meer dan 95% van de groep deelnemers heeft het abonnement actief gebruikt, waarbij 94% van de gebruikers minimaal 1 dag per maand reist met het abonnement. Uit de gehouden enquêtes onder deelnemers blijkt dat maar liefst 94% van de respondenten vond dat hun leven in enige mate (variërend van beperkt tot zeer sterk) positief veranderd is door het gratis reisproduct. 77% van de deelnemers geeft aan zich 'minder eenzaam' te voelen door de mogelijkheden van het gratis reisproduct. 83% geeft aan de bus en/of tram nu vaker te gebruiken dan voorheen. Wij zijn natuurlijk blij met deze resultaten, maar uit de evaluatie komen ook negatieve componenten naar voren. Zo zijn wij als provincie niet ingericht om een product direct aan een doelgroep aan te bieden. Gemeenten hebben, als verantwoordelijk orgaan voor armoedebeleid, wel direct zicht op inwoners die volgens de door hen gestelde norm onder minima vallen. Dit geeft hen het inzicht in deze groep en de mogelijkheid direct te communiceren met deze groep. De algemene verordening gegevensbescherming (AVG) staat niet toe dat wij als vervoersautoriteit deze informatie hebben en mogen gebruiken. Hierdoor moest een complex aanmeldproces opgezet worden en konden we ook de doelgroep niet direct aanschrijven. Dit leidde tot dermate veel werk dat dit niet door de ambtelijke organisatie uitgevoerd kon blijven worden en volledig uitbesteed is. Het gevolg hiervan waren hoge overheadkosten van ruim 41% van het beschikbare budget. Ook is het waarschijnlijk dat de complexiteit van het aanmeldproces een drempel heeft gevormd voor sommige inwoners om mee te doen. Naast de positieve reacties van gebruikers zijn er ook negatieve reacties ontvangen van inwoners die spraken over leeftijdsdiscriminatie. Alhoewel het wettelijk toegestaan is om onderscheid te maken op leeftijd voor reisproducten in het OV, klopt het dat er meer doelgroepen zijn die baat zouden kunnen hebben bij een dergelijk product. Bijvoorbeeld jongeren zonder rijbewijs, alleenstaande ouders, minima, enzovoort.

Ondanks de positieve ervaringen van deelnemers van de proef, blijkt uit de evaluatie dat het huidige reisproduct en bijbehorende infrastructuur geen duurzame oplossing is voor de lange termijn. We hebben geleerd dat er een

rolbewuste verdeling moet zijn tussen de provincie als tariefverantwoordelijke OV-autoriteit en de gemeenten als verantwoordelijk orgaan voor inkomensbeleid en armoedebestrijding. De OV-autoriteit (provincie) kan in haar rol en in samenwerking met de vervoerders OV-producten ontwikkelen. Gemeenten kunnen dit vervolgens in lijn met het eigen beleid inzetten. Evenwel zijn wij blij met de groep ouderen die het OV tijdens de proef gevonden hebben als reisalternatief. Daarom hebben wij ervoor gekozen om de proef met een jaar te verlengen tot 31 december 2024. Hiervoor hebben wij €1 miljoen uitgetrokken, dit is reeds meegenomen in de 2<sup>e</sup> begrotingswijziging. In de tussentijd onderzoeken we, of we een nieuw reisproduct kunnen ontwikkelen voor alle minima in samenwerking met gemeenten. De complete evaluatie van de proef is te vinden in de bijlage.

#### **Betaalbaar OV-product voor minima**

Op decentraal niveau zijn er verschillende mogelijkheden om een reisproduct te ontwikkelen voor minima. In 2024 gaan we in overleg met vervoerders en gemeenten om te bepalen wat de mogelijkheden hiervoor zijn.

Hierbij moet het volgende in overweging genomen worden:

- Het armoedebeleid van de gemeenten is niet gelijk. De grenswaarden voor minima verschillen per gemeente en de hoogte van de gemeentelijke bijdrage voor het reisproduct kan ook verschillen. Hiermee ontstaat ongelijkheid onder minima. Dit is echter nu ook al het geval.
- De kosten voor het reisproduct in de dalperiode zijn lager dan in de spits. Het is echter de vraag of alle minima geholpen zijn met een dalproduct (werk/schooltijden).
- Er mogelijk op enig moment een landelijk product komt, gezien het feit dat dit onderwerp in verschillende verkiezingsprogramma's genoemd wordt.

Gezien de lessen uit de pilot ouderen met een krappe beurs hechten we er belang aan om een zuivere rolverdeling te hanteren bij structurele maatregelen op het gebied van prijsbeïnvloeding. In de rol van de provincie als OV-autoriteit ontwikkelt zij, in samenwerking met vervoerders en gemeenten, de reisproducten. De provincie draagt zorg voor de betaling van de ontwikkeling van het reisproduct. Ook doen we een kleine bijdrage per uitgegeven reisproduct en bieden wij daarmee de mogelijkheid aan alle gemeenten om een kortingsproduct aan hun minima aan te bieden. We zien wel een duidelijke rol voor gemeenten als verantwoordelijk orgaan voor armoedebestrijding. In deze rol neemt de gemeente, in lijn met haar armoedebeleid rond minima, het besluit wie in aanmerking komt voor het reisproduct. Ook kan de gemeente ervoor kiezen de aangeboden korting zelf te verhogen. De gemeenten dragen zorg voor de aanname, de afhandeling en het uitgeven van de reisproducten. Het is dus de bedoeling dat gemeenten zelf de passen voor minima die in aanmerking komen voor het reisproduct afnemen bij de vervoerder. Uiteindelijk ligt de keuze om minima wél of niet een reisproduct aan te bieden op deze manier ook bij de gemeenten. Dit sluit wederom aan bij hun verantwoordelijkheid voor armoedebeleid. Een aandachtspunt is het verschil in draagkracht en beschikbare capaciteit tussen grote en kleine gemeenten. Tijdens de uitwerking wordt gekeken of hier aanvullende maatregelen voor nodig zijn.

#### **4. Ontwikkeling OV: koesteren en inspelen op groeiopgave!**

De provincie Utrecht staat de komende jaren voor grote opgaven: woningbouw, bereikbaarheid, mobiliteitstransitie en klimaatverandering. Regio Utrecht en Regio Amersfoort behoren ook tot de meest gespannen woningmarktregio's in Nederland; er is een groot tekort aan woningen en door het toenemend aantal huishoudens houdt de druk op de woningmarkt aan. Voor de periode tot 2040 moeten er 133.200 tot 165.700 extra woningen komen; tot 2050 gaat het zelfs om in totaal 170.000 tot 202.000 extra woningen. De woningbouw en de economische groei zorgen voor meer mobiliteit. Maar die groei aan mobiliteit past niet allemaal op onze wegen. Verbreden van bestaande wegen zien we niet als een wenselijke optie; dit versterkt alleen maar de groei van het autogebruik. Bovendien maken de huidige stikstofregels en beperkte financiën uitbreidingen moeilijk. Het OV en de fiets moeten de dragers blijven van de mobiliteit. Er ligt daarom een forse groeiopgave voor het OV. Tevens is het onze wens om een goed basisnetwerk te behouden in steden en dorpen, ook als deze buslijnen iets rustiger zijn.

Om buslijnen te behouden én in te spelen op de groeiopgave is structurele uitbreiding van het OV-aanbod nodig. De groei kan efficiënt opgevangen worden door stapsgewijs de beoogde Bus Rapid Transit (BRT) de hoofdverbindingen U-link en U-liner te verbeteren (zoals beschreven in het OV-netwerkperspectief). Daarom willen wij inzetten op

structurele uitbreidingen van het OV om de groei te accommoderen, conform het OV-netwerkperspectief dat u heeft vastgesteld op 11 mei 2022.

#### *Tram Utrecht Science Park in het weekend*

Er bestaat een wens om in de toekomst de tramlijn naar het Utrecht Science Park (USP) structureel in het weekend te laten rijden. Hoofdzakelijk vanwege de bereikbaarheid van het USP en het UMC, maar ook vanwege de grote hoeveelheid reizigers bij thuiswedstrijden van FC Utrecht in stadion Galgenwaard. Dit jaar willen we ervaring op doen met het laten rijden van de tram in het weekend. Op 14 april 2024 vindt er daarom een pilot plaats (Statenbrief Pilot tram FC Utrecht, UTSP-251466488-74886). In een periode van zes uur rondom de voetbalwedstrijd tussen FC Utrecht en Go Ahead Eagles kunnen supporters, maar ook andere reizigers gebruikmaken van de tram. De resultaten van deze pilot worden halverwege dit jaar bekendgemaakt. Afhankelijk hiervan gaat de tram in de toekomst rijden op wedstrijddagen en mogelijk zelfs alle weekenden.

#### **Financiële consequenties:**

De besluitvorming over de inzet van middelen uit het coalitieakkoord gaat via de kadernota. Om een doorkijk te geven in de haalbaarheid van de omschreven ambities is per thema een inschatting gemaakt van de benodigde middelen in relatie tot de €12 miljoen per jaar uit het coalitieakkoord. Onderstaande bedragen zijn indicatief.

*Beschikbaarheid:* Op het gebied van toegankelijkheid en doorstroming zien wij de komende jaren nog grote uitdagingen. Onder andere vanwege de toenemende drukte op de weg en de snelheidsverlagingen in het kader van leefbaarheid die de doorstroming van het OV belemmeren. Daarom stellen we voor het subsidiebudget voor OV toegankelijkheid en OV doorstroming structureel naar €4 miljoen per jaar verhogen. Een verhoging van €1,5 miljoen ten opzichte van het oorspronkelijke budget. Daarnaast willen we vanaf 2024 jaarlijks budget vrijmaken voor de ontwikkeling en uitrol van publieke mobiliteit. Dit zou gaan om €0,5 miljoen in 2024 en €1 miljoen per jaar vanaf 2025.

*Betaalbaarheid:* Voor de verlenging van de proef gratis OV voor ouderen met een krappe beurs is €1 miljoen uitgetrokken. Dit is reeds meegenomen in de 2<sup>e</sup> begrotingswijziging. Vanaf 2025 stellen wij voor om €1,5 miljoen per jaar uit te trekken voor één of meerdere producten in het kader van betaalbaarheid van het OV. Voor het helpen van de gemeenten bij de implementatie hiervan willen we hier in 2024 en 2025 respectievelijk €0,2 en €0,3 miljoen aan toevoegen. Eind 2026 zal geëvalueerd worden of dit bedrag toereikend is en of de middelen doelmatig besteed worden. Afhankelijk van de uitkomsten kan er besloten worden dit een structurele uitgave te maken.

*Tram in het weekend:* Voor 2024 en 2025 stellen we voor respectievelijk €0,1 en 0,2 miljoen te reserveren om de trams te kunnen laten rijden tijdens thuiswedstrijden van FC Utrecht en eventuele andere evenementen in de buurt van tramlijn 22. Vanaf 2026 willen we de trams naar USP in het weekend structureel laten rijden. De kosten voor de structurele inzet van trams naar USP in het weekend bedragen circa €1 miljoen per jaar. Dit is het totaal van de toename van exploitatie- en onderhoudskosten. Wij stellen voor deze kosten vanaf 2026 te financieren uit de beschikbare middelen van het coalitieakkoord.

*Ontwikkeling OV:* Wij stellen voor hiervoor van 2025 tot en met 2027 respectievelijk €1, 1,5 en 2 miljoen vrij te maken. De realisatie van de groei is wel afhankelijk van hoe voortvarend het huidige personeelstekort bij vervoerders wordt opgelost. Ook de uitkomsten van de aanbesteding van de nieuwe concessies (vanaf 2026) kunnen van invloed hierop zijn.

Aanvullend op bovenstaande onderwerpen willen we een deel van de coalitiegelden gebruiken voor de nieuwe OV-concessies. Deze gaan vanaf 2026 in. Eerder hebben we aangegeven dat er tussen de €6 tot 12 miljoen extra nodig is om de kwaliteit van het OV in stand te houden. Hier is reeds €6 miljoen per jaar voor gereserveerd in de kadernota 2023-2027. Het voorstel is de resterende €6 miljoen per jaar te dekken met budget uit het coalitieakkoord.

Zoals aangegeven vindt de besluitvorming over de inzet van financiële middelen bij de behandeling van de kadernota plaats. Om te onderzoeken wat in grote lijnen financieel haalbaar zou zijn, is de bovenstaande exercitie wel al uitgevoerd.



**Vervolgprocedure / voortgang:**

Besluitvorming over de inzet van middelen en vaststelling van de bedragen zal plaatsvinden middels de kadernota. Nadere uitwerking zal plaatsvinden in het kader van het bereikbaarheidsprogramma (BBP). U zult hier verder over geïnformeerd worden later dit jaar.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,  
mr. J.H. Oosters

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