



Aan:
Statenfractie 50PLUS t.a.v. mevrouw M. Hoek

In afschrift aan:
Provinciale Staten van Utrecht

DATUM 25-6-2019
NUMMER 81F2F816
UW BRIEF VAN 11-06-2019
UW NUMMER 81F2CD7C
BIJLAGE -

DOMEIN Mobiliteit
REFERENTIE E.N.R. van Dijk
DOORKIESNUMMER +31 30 258 2774
E-MAILADRES Erwin.van.dijk@provincie-utrecht.nl
ONDERWERP BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE VRAGEN
Beantwoording schriftelijke vragen ex art. 47 RvO, gesteld door mevrouw M. Hoek van de fractie 50PLUS betreffende concept vervoerplan 2020 (d.d. 08-06-2019).

Geachte mevrouw Hoek,

Hieronder vindt u de beantwoording van de door u gestelde vragen.

Toelichting:

50PLUS constateert dat er in het concept vervoerplan 2020 erg veel gesnoeid wordt in bestaande lijnen openbaar vervoer. ROVER attendeert er op dat er 37 voorstellen zijn opgenomen met 21 verbeteringen en 26 verslechtingen.

Van de 64 lijnen van U-OV worden er 16 (een kwart!) opgeheven en daar komen 4 nieuwe lijnen voor terug.

Door verslechtingen worden reizigers gedupeerd. Rover concludeert dat als je een vast budget hebt en lijnen gaat uitbreiden je ergens anders moet snoeien en dat is wat 50PLUS helaas ook concludeert met dit concept vervoerplan.

50PLUS heeft de volgende vragen:

1. Is de Gedeputeerde van mening dat 2 % inflatiecorrectie voldoende is om het budget voor het openbaar vervoer in de provincie voldoende op peil te houden?

Antwoord:

Wij zijn niet bekend met een inflatiecorrectie van 2%. Jaarlijks worden de beschikbare budgetten voor de vervoerders in overeenstemming met de concessiecontracten verhoogd met de landelijk afgesproken indexatie (de zogenoemde Landelijke Bijdrage Index). Deze bedroeg in 2018 2,96%. Hiermee is het tot op heden mogelijk voor de vervoerders om aan hun concessieverplichtingen te voldoen.

2. Welke normen zijn bij de 26 verslechtingen in het vervoerplan 2020 gehanteerd? Voldoet het vervoersplan 2020 nog steeds aan het Programma van Eisen?

Antwoord:

Wij stellen jaarlijks de uitgangspunten voor de in de concessiecontracten voorgeschreven vervoerplannen van de vervoerders vast en doet deze ook toekomen aan uw Staten (geagendeerd in commissie M&M van 22 mei 2019). Met het conceptvervoerplan werken de vervoerders deze inhoudelijke en financiële uitgangspunten uit. Daarbij komen ook wijzigingen in het vervoerplan aan de orde, die voor- en nadelen kunnen hebben voor reizigers.

Binnen de beschikbaar gestelde middelen zetten de vervoerders stappen richting een samenhangend netwerk dat een goede basis biedt om in de komende jaren verder te bouwen aan de groeiende vraag naar OV. Zo wordt het voorstel gedaan voor de invoering van U-link, met verbindingen die vaker en sneller gaan rijden, wat een belangrijke stap vormt in het vormgeven van het door ons gewenste snelnet. Per saldo gaan er veel reizigers op vooruit. Tegelijk zijn wij ons ervan bewust dat het totaalplan zowel voordelen als nadelen met zich meebrengt voor (vaak) verschillende reizigersgroepen. Uiteraard moet de uitkomst zijn dat de meeste reizigers voordelen gaan ervaren en de – onvermijdelijke – nadelen beperkt worden. Daarom zijn wij ook blij dat de vervoerders een publieke consultatie organiseren zodat iedereen de gelegenheid heeft om input mee te geven voor de afronding van de vervoerplannen. Uiteindelijk zullen wij de definitieve vervoerplannen beoordelen op 17 september 2019 op basis van de uitgangspunten en de concessieverplichtingen.

3. In het concept vervoersplan treft 50PLUS enkele keren de tekst: door minder haltes aan te doen wordt de reistijd voor doorgaande reizigers verkort. Dit is wellicht zo, maar men kan net zo goed concluderen dat minder reizigers in de gelegenheid worden gesteld om op te stappen. Hoe kijkt de Gedeputeerde daar tegenaan?

Antwoord:

Voor openbaar vervoer geldt het ontwerpdilemma van weinig haltes en korte reistijden versus veel haltes en langere reistijden. Dit is maatwerk en vraagt om een goede afweging tussen voor- en nadelen voor verschillende reizigersgroepen. Daarbij erkennen wij het belang van snelle reistijden en aantrekkelijk OV om bestaande reizigers te behouden en nieuwe reizigers te verleiden. Sneller en vaker OV is nodig om te kunnen voldoen aan de groeiende reizigersvraag en om nieuwe reizigers voor het OV te winnen zoals automobilisten. Dat vraagt soms om snellere routes en een kritische blik naar het aantal haltes. Daarbij dagen wij de vervoerders uit om alternatieven te onderzoeken voor bestaande reizigers en waar mogelijk een passende first- en last mile te organiseren. Dat vraagt soms ook inzet van andere partijen. Concreet voorbeeld is de verbetering van fietsenstallingen bij haltevoorzieningen op gemeentelijke wegen waar wij als provincie ook financieel aan bijdragen.

4. In de regio Maarssen vervallen in het concept vervoersplan maar liefst drie haltes in Zandweg-Oostwaard bij Maarssen en zes haltes op de Amsterdamsestraatweg richting Utrecht. Er is een alternatieve halte op een wat grotere afstand gepland. Er wordt gesteld dat niet alle reizigers deze afstand kunnen of willen overbruggen. Rover stelt dat door oudere bus gebruikers een langere afstand kunnen gemakkelijker zullen afhaken. Wat is voor de Gedeputeerde een aanvaardbare afstand?

Antwoord:

Allereerst willen wij graag het voorstel van vervoerders U-OV en Syntus in Maarssen verduidelijken. In de voorstellen van de vervoerders gaan de buslijnen 120 en 5 op een deel van de route een gezamenlijke dienstregeling rijden. Deze gecombineerde buslijn krijgt een snellere route en gaat vaker rijden en biedt door nieuwe overstapmogelijkheden meer reismogelijkheden. Deze gecombineerde route wordt aangevuld met flexvervoer om de wijk Zandweg-Oostwaard en de Amsterdamsestraatweg te blijven bedienen. Daarmee is ook de first en last mile onderdeel van de huidige voorstellen en blijven alle haltes gehandhaafd in Maarssen in het OV-netwerk.

De aanvaardbare loopafstand is mede afhankelijk van de kwaliteit van het OV. Naarmate de kwaliteit toeneemt is de bereidheid om te lopen of te fietsen naar haltes voor de meeste reizigers groter, zo blijkt ook uit vele voorbeelden elders in het land. In de U-OV concessie zijn geen normen opgenomen voor halteafstanden. Uitwerking hiervan is altijd maatwerk en elk voorstel van de vervoerder zal afgewogen moeten worden op voor- en nadelen.


5. Flex-concepten kunnen verwarrend zijn voor met name de wat oudere reizigers. Wordt er bij het invoeren van een flexbus extra aandacht aan voorlichting besteed?

Antwoord:

De vervoerders zijn zich hier terdege van bewust. Wij zullen hiervoor aandacht blijven vragen bij hen. Zo is het bij de flexoplossingen zo dat er naast een app ook altijd een mogelijkheid is om telefonisch te boeken, voor reizigers die geen smartphone kunnen of willen gebruiken.

Hoogachtend,
Gedeputeerde staten van Utrecht,

Voorzitter,



Secretaris

