

**College van Gedeputeerde Staten
statenbrief**

Aan Provinciale Staten
Statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie

DATUM	19 april 2016	REFERENTIE	E. van Dijk
ONS NUMMER	81823F6F	DOORKIESNUMMER	06 50213431
NUMMER PS	2016MME65	E-MAILADRES	erwin.van.dijk@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	2	PORTEFEUILLEHOUDER	J. Verbeek-Nijhof

Onderwerp Statenbrief: Actualisatie U-OV Vervoerplan 2016

Voorgestelde behandeling: ter informatie

Geachte dames en heren,

Inleiding

Voor de concessies binnen de provincie Utrecht geldt dat er minimaal 1x per jaar een bijgesteld vervoerplan voor de lopende concessies wordt opgesteld door de concessiehouder (vervoerder) in overleg met de provincie. Het vervoerplan bevat de voorgestelde wijzigingen in de dienstregeling en de daarbij horende mutaties in dienstregelingsuren (dru). Deze wijziging vindt elk jaar meestal in december plaats. Dit loopt gelijk aan het tijdstip van wijzigingen in de NS-dienstregeling. Ook zijn er tussentijdse bijstellingen mogelijk, die vaak gelijklopen met de start of het einde van de zomervakantiedienstregeling. Bij de dienstregelingswijzigingen worden veranderingen aangebracht op basis van wensen, behoeften en klachten van reizigers, gemeenten en instanties alsmede op basis van diverse maatschappelijke en/of ruimtelijke ontwikkelingen. Ook kan het zijn dat er op basis van wijzigingen in de verkeerssituatie aanpassingen in de rijtijden of routes van lijnen worden aangebracht. Hierbij geldt voor de (ex-BRU) concessie Bus & Tram Regio Utrecht het OV-Streefbeeld 2020 als het beleidskader om te komen tot een OV-netwerk dat zo optimaal mogelijk bijdraagt aan het vergroten van de leefbaarheid en bereikbaarheid van de regio in het algemeen en de economische kerngebieden in het bijzonder. Wij hebben op 19 april 2016 ingestemd met het geactualiseerde vervoerplan 2016 (zie bijlage 1), zoals dat door U-OV (Qbuzz) bij ons is ingediend. De wijzigingen gaan in op 2 juli 2016 en lopen door tot 11 december 2016. De uitgangspunten voor het vervoerplan zijn door ons vastgelegd in een brief met kenmerk 2015-00688. Belangrijke uitgangspunten zijn het financiële kader voor 2016, het inspelen op infrastructurele wijzigingen (stationsgebied Utrecht) en het OV Streefbeeld 2020. Door middel van deze brief willen wij u informeren over deze wijzigingen.

Voorgeschiedenis

De basis voor het vervoerplan is het geldende beleidskader, het OV Streefbeeld, zoals wij gezamenlijk hebben overgenomen van het voormalige BRU na het kabinetsbesluit tot opheffing van de WGR plusregio's. De Provinciale Staten hebben ons gemandateerd om binnen dit kader zowel de uitgangspunten als het vervoerplan vast te stellen. Deze besluiten worden vervolgens ter informatie toegezonden.

Dit vervoerplan is mede tot stand gekomen na consultatie van alle gemeenten en het Regionaal Overleg Consumentenplatforms Openbaar Vervoer (ROCOV). Vanwege de ingrijpende wijzigingen is voor dit vervoerplanproces ook gekozen voor een brede internetconsultatie, waarbij ook reizigers en andere belanghebbenden de mogelijkheid kregen om direct te reageren op de plannen. De maatschappelijke belangstelling was groot en dit heeft geleid tot ruim 500 (positieve en negatieve) consultatiereacties op het vervoerplan.

U-OV heeft, in nauw overleg met ons, alle reacties verwerkt en dit heeft geleid tot het voorliggende vervoerplan wat de basis vormt om dienstregelingwijzigingen door te voeren. De diverse reacties van belanghebbenden (o.a. ROCOV, gemeenten, reizigers en andere belanghebbenden), alsmede de reacties daarop zijn te vinden in bijlage 2.

Naar aanleiding van de consultatiereacties hebben wij de beschikbare ruimte binnen het vastgestelde OV budget volledig ingezet voor verdere optimalisatie van het plan. Hiermee komen wij tegemoet aan het leeuwendeel – niet alle – van de reacties waardoor er een evenwichtiger vervoerplan ligt dat goed aansluit op de reizigersvraag binnen de gegeven randvoorwaarden.

Er zijn een 3-tal aanleidingen om de dienstregeling aan te passen:

1. Ingrijpende wijzigingen combineren met een nieuwe fase in het stationsgebied:

Op 2 juli 2016 start een nieuwe fase in het stationsgebied. Door de complexe bouwfaserings aan de centrumzijde verhuizen alle buslijnen van busstation Centrumzijde naar busstation Jaarbeurszijde en een tijdelijk busstation op Jaarbeursplein. Tot 2 juli 2016 waren geen grote wijzigingen doorgevoerd in het lijnennet van U-OV. Wijziging op wijziging is voor de reiziger niet gewenst en scheidt onduidelijkheid. Daarom worden grotere wijzigingen, zoals opgenomen in het OV-Streefbeeld 2020 en onderdelen uit het Programma Beter Benutten Midden-Nederland zoveel mogelijk gelijktijdig met deze nieuwe fase in het stationsgebied geïmplementeerd in dit vervoerplan.

2. Onderhoud dienstregeling:

De dienstregeling heeft jaarlijks bijstellingen nodig, het zogenaamde 'onderhoud', waarbij enkele lijnen / ritten worden bijgesteld vanwege o.a. wensen, klachten, reizigersontwikkeling en verkeerssituatie. Onderdeel van het onderhoud is ook het, waar nodig, aanpassen van de lijnnummering, om zodoende voor (potentiële) reizigers een duidelijk en aantrekkelijk OV systeem neer te zetten.

3. Inspelen op actuele ontwikkelingen:

Op basis van wensen en klachten van reizigers, gemeenten en ROCOV Utrecht alsmede voorstellen van U-OV en ontwikkelingen in het vervoergebied worden aanpassingen voorgesteld. Daarbij is onder meer rekening gehouden met bouwwerkzaamheden van de Uithoflijn en de toenemende 'drukke' op de verschillende buslijnen naar de Uithof.

Beknopte samenvatting van de vastgestelde wijzigingen

In bijlage 1 (actualisatie vervoerplan 2016) worden de relevante plannen gedetailleerd benoemd. Hieronder volgt een samenvatting.

Het vervoerplan voor de tweede helft van 2016 staat in het teken van vier thema's:

1. Ontwikkeling stationsgebied Utrecht Centraal: sluiting busstation centrumzijde, volledige ingebruikname busstation Jaarbeurszijde, Dichtersbaan en tijdelijk busstation Jaarbeursplein.
2. Meer en betere reismogelijkheden van, naar en via De Uithof.
3. Implementatie OV-streefbeeld 2020 in Overvecht en Zuilen, Papendorp en Leidsche Rijn.
4. Aanpak capaciteitsknelpunten.

1. Utrecht Centraal: volledige ingebruikname busstation Jaarbeurszijde, Dichtersbaan en tijdelijk busstation Jaarbeursplein.

Per 2 juli worden het huidige busstation aan de centrumzijde en de Adama van Scheltemabaan buiten gebruik gesteld, om ruimte te bieden voor de aanleg van de tramlijn naar De Uithof en de bouw van het nieuwe busstation Centrumzijde. Tegelijkertijd wordt het definitieve busstation aan de Jaarbeurszijde en de Dichtersbaan in gebruik genomen. Dit leidt tot de volgende wijzigingen:

- Alle buslijnen vertrekken op Utrecht Centraal voortaan vanaf de Jaarbeurszijde. De lijnen 2, 3, 6, 18 (huidige lijn 128) en 28, die in de definitieve situatie vanaf 2018 aan de centrumzijde halteren, maken gedurende 1,5 jaar gebruik van het tijdelijke busstation Jaarbeursplein, nabij de tramhalte.
- Tien 'halve' stadslijnen worden weer gekoppeld tot vijf doorgaande lijnen door de binnenstad:
 - Lijn 1 en 21 worden lijn 1 Hoograven – Overvecht
 - Lijn 5 en 7 worden lijn 7 Kanaleneiland – Voordorp
 - Lijn 16 en 26 worden lijn 4 Leidsche Rijn – Zuilen
 - Lijn 25 en 36 worden lijn 5 Oog in Al – Maarssen
 - Lijn 27 en 128 worden lijn 18 De Meern – Rijsweerd
- Lijn 8, 12, 41, 47 en 247 gaan via de Dichtersbaan en Vondellaan rijden.
- Lijn 74 en 77 gaan via de Van Zijstweg rijden, doordat de Balijelaan niet bereikbaar is vanaf de Dichtersbaan.
- Lijn 8 krijgt in de spits versterking van een pendellijn ten behoeve van de ROC's aan de Vondellaan, doordat de halte Bleekstraat wordt opgeheven en er voor lijn 12, 74 en 77 geen alternatief beschikbaar is.
- Lijn 2 gaat tijdelijk via de Dichtersbaan rijden, doordat het Jaarbeursplein via de Catharijnesingel niet goed te bereiken is.

2. De Uithof: meer rechtstreekse ritten en extra inzet van grotere voertuigen

Op de lijnen naar De Uithof met de grootste capaciteitsknelpunten en/of groeipotentie breiden we het aanbod in 2016 uit, vooruitlopend op verdere uitbreidingen in de komende jaren. Daarmee wordt een volgende stap gezet in de ontwikkeling van De Uithof als tweede centrale knooppunt in de regio, waarmee we Utrecht Centraal ontlasten. De belangrijkste wijzigingen zijn:

- Utrecht CS: verdere uitbreiding flexibele versterking op lijn 12 om de verschuiving van 10.000 Hogeschoolstudenten van Rijnsweerd naar De Uithof op te vangen.
- Utrecht Centrum: in de spits vier extra ritten per uur, van acht naar twaalf per uur. De ritten van lijn 28 die nu in Rijnsweerd beginnen en eindigen, gaan doorrijden naar De Uithof.
- Vaartsche Rijn, Kanaleneiland en De Meern (reizigers uit de richting Montfoort/Oudewater): de nieuwe lijn 29 gaat elk halfuur rijden tussen De Uithof en De Meern.
- Zuilen: nieuwe lijn 27 rijdt elk kwartier tussen De Uithof, Utrecht-Centrum en Zuilen-Noord, als aanvulling op spitslijn 32 en lijn 28
- Overige gebieden: (beperkte) uitbreiding van frequentie, inzet van groter materieel en/of het verbeteren van de betrouwbaarheid van aansluitingen tussen trein en bus.

3. Lijnennetoptimalisaties in Zuilen, Overvecht, Papendorp en Leidsche Rijn

Het OV-streefbeeld 2020 gaat uit van een gewijzigde lijnvoering in een aantal delen van de regio om beter in te spelen op de vervoerbehoefte en een efficiëntere exploitatie mogelijk te maken. In 2016 voeren we een aantal wijzigingen in de lijnvoering door, waarmee we de realisatie van het streefbeeld een stap dichterbij brengen. De belangrijkste wijzigingen zijn:

- Introductie tweede oost-westverbinding De Uithof – Leidsche Rijn in de vorm van lijn 29 die elk halfuur tussen De Meern, Papendorp, Kanaleneiland, Vaartsche Rijn NS, Stadion Galgenwaard en De Uithof gaat rijden.
- Introductie snelle verbinding naar Vleuterweide-West in de vorm van de nieuwe lijn 9 die van Utrecht CS elk halfuur via de HOV-baan naar Veldhuizen, Vleuterweide-West en station Vleuten rijdt en daarmee lijn 26 vervangt.
- Rechtstreekse verbinding Zuilen – winkelcentrum Overvecht door koppeling lijn 3 en 9;
- Rechtstreekse verbinding Overvecht NS – Overvecht Noord door het omwisselen van de routes van lijn 1 en 6 ter hoogte van Overvecht-Centrum.
- De eveneens in het OV-Streefbeeld opgenomen routewijziging van lijn 77 via Papendorp is niet opgenomen in dit vervoerplan. Hierop zijn de meeste consultatiereacties ontvangen. Dit voorstel stellen we voorlopig uit, om nieuwe, kansrijke alternatieven in kaart te brengen zodat in 2017 een betere oplossing met definitief behoud van lijn 77 voor Blokhoeve mogelijk wordt.

4. Aanpak capaciteitsknelpunten en inspelen op vervoervraag

Behalve de bovengenoemde maatregelen in het lijnennet en de specifieke uitbreidingen op verbindingen van en naar De Uithof, bieden we op diverse plaatsen in de regio meer ritten om capaciteitsproblemen aan te pakken, zonder daarbij de lijnvoering te wijzigen. Op basis van de bezetting van de ritten, bieden we op de drukste momenten extra capaciteit, ten koste van capaciteit op rustige plaatsen en momenten. De belangrijkste wijzigingen zijn:

- Lijn 41 krijgt in de spits versterking van de nieuwe lijn 241, die tussen Odijk en Utrecht via de A12 en Kanaleneiland-Zuid gaat rijden. In de ochtendspits stijgt het aantal ritten vanuit Wijk bij Duurstede naar Utrecht van 8 tot 12 per uur, waardoor elke vijf minuten een bus vertrekt.
- Lijn 65 gaat in de ochtendspits van 8 naar 12 ritten per uur op het drukste traject (Utrecht CS – Nieuwegein Plettenburg-Noord). In de middagspits stijgt de frequentie naar 10 ritten in plaats van 6 ritten per uur tussen Plettenburg-Noord en Utrecht CS, om de capaciteitsproblemen te verlichten.

Besparingen om de uitbreidingen mogelijk te maken

Een gelijkblijvend budget betekent dat uitbreidingen gefinancierd moeten worden met besparingen elders. Dit geldt zowel voor dienstregelingen, als voor voertuigen. Uitbreiding van het aantal ritten in de spits, kan alleen als elders in de spits ritten geschrapt worden. De onderstaande opsomming geeft een overzicht van de besparingen om dienstregelingen vrij te maken voor de genoemde uitbreidingen. Een deel daarvan levert ook voertuigen in de spits op, die we kunnen inzetten op de bovengenoemde verbindingen waar extra capaciteit nodig is.

- Lijn 2 gaat in de spitsuren een kwartierdienst rijden, net als de rest van de dag. Daarmee is de reserve (diesel)bus niet langer nodig, doordat de derde elektrische bus als reserve vrijkomt.
- Lijn 4, (huidige lijn 26), gaat niet verder rijden dan station Terwijde, vanwege de geringe vraag.
- In Vleuterweide gaat de nieuwe, snellere lijn 9 rijden.
- Lijn 5, (huidige lijn 25) gaat 's avonds en op zondag een halfuurdienst rijden vanwege het geringe gebruik op die momenten.
- Lijn 6 rijdt in de spitsuren niet langer extra ritten tussen Utrecht CS en Nijenoord doordat de Hogeschool verhuist naar De Uithof.

- Lijn 8 gaat in de spitsuren een tienminutendienst rijden, net als de rest van de dag. Op het drukste punt wordt de gemiddelde bezetting daardoor vergelijkbaar met andere drukke stadslijnen. Dit is acceptabel vanwege de korte afstand die het betreft.
- Lijn 15 vervalt 's avonds en in het weekend vanwege de geringe vraag. Wel blijft deze lijn op werkdagen over rijden tussen Hoograven-Zuid en het Smaragdplein.
- Lijn 24 beperken we tot spitslijn in één richting. In de daluren en tegenrichting wordt deze lijn nauwelijks gebruikt bij de haltes waar geen andere lijnen beschikbaar zijn.
- Lijn 38 beperken we tot een halfuurdienst, die alleen in de spits elk kwartier rijdt. Op de overige momenten is de vraag te gering voor een kwartierdienst en zijn er voldoende alternatieven.
- Lijn 45 rijdt niet langer 's avonds. Om Houten toch goed te ontsluiten rijdt 's avonds de nieuwe ringlijn 149 via de Rondweg-Zuid en Schalkwijk.
- Lijn 47 rijdt niet langer 's avonds na 21:30. Om Houten toch goed te ontsluiten, rijdt lijn 48 voortaan ook 's avonds.
- Lijn 75 rijdt ook in de spits met kleinschalig materieel, met versterking op de drukste ritten om een grote bus vrij te maken.
- Lijn 126 wordt ingekort tot Maarssen – Vleuten NS, vanwege de geringe vraag tussen De Meern en Vleuten en de goede beschikbare alternatieven.
- Lijn 265 vervalt en wordt in Nieuwegein tussen de Remiseweg en Nieuwegein-Zuid niet gecompenseerd vanwege het geringe gebruik.

Meetbaar / beoogd beleidseffect

Het vervoerplan geeft invulling aan het OV Streefbeeld 2020 en de speerpunten in het coalitieakkoord 2015-2019: het ontlasten van Utrecht Centraal en het bereikbaar houden van Utrecht Science Park.

Financiële consequenties

Een van de uitgangspunten voor de actualisatie van het vervoerplan 2016 is dat het binnen het beschikbare budget blijft. Hierbinnen hebben wij nog ruimte gevonden voor inzet van 10.000 extra dru wat neerkomt op een totaal van 918.000 dru voor 2016 (toename van circa 1%). Daarmee bedragen de totale kosten voor de dienstregelingsuren € 91,9 mln wat minus de verwachte reizigersopbrengsten neerkomt op een exploitatiesubsidie van € 31,4 mln (prijsspeil 2016). Dit past binnen de productenraming 2016 en wordt gedekt uit het BRU-gedeelte van de provinciale begroting, betreffende het programma bereikbaarheid OV.

Vervolprocedure/voortgang

De vastgestelde dienstregeling zal ingaan op 2 juli 2016 en loopt tot 11 december 2016. Voor de daaropvolgende periode stellen wij medio mei 2016 nieuwe uitgangspunten vast. Hierbij zal aandacht zijn voor de volgende onderwerpen:

- Oplevering nieuwe infrastructuur, zoals Leidsche Rijn Centrum, station Driebergen-Zeist en Centrumvisie Zeist.
- Introductie pilot Vianen - Houten - Odijk.
- Uitbouwen van lijn 22 Leidsche Rijn - Vaartsche Rijn - Uithof.
- Opheffen van lijn 15, na realisatie van (overstap)halte Hooft Graafland / Goylaan voor de lijnen 1 en 47.
- Evaluatie van lijn 14.

Concreet voorliggende vraag aan statencommissie / Provinciale Staten

Kennis te nemen van de door U-OV voorgestelde dienstregelingswijzigingen voor de periode van 2 juli 2016 tot 11 december 2016.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

De voorzitter,

De secretaris,

Bijlage 1: U-OV Vervoerplan 2016-2

Bijlage 2: Consultatienota