

Utrecht , 19/11/2020

Vragen naar aanleiding van het nieuwsoverzicht d.d. 13/11 op de website van de provincie Utrecht van 13/11/2020 met betrekking tot minder ritten met het Utrechts Openbaar vervoer in 2021.

In oktober 2020 zijn de Staten geïnformeerd over bezuinigingen in het Openbaar Vervoer 2021. Aanleiding zijn de gevolgen van de Corona Epidemie. Concrete bezuinigingen zijn niet of nauwelijks aan de orde geweest wel is aangegeven dat er ook gekeken wordt naar de gevolgen voor de regio. Het adagium is en was dat de structuur in stand wordt gehouden maar dat de Provincie, vooral door de enorme daling van het aantal reizigers, de vervoerbedrijven de opdracht heeft gegeven kosten te besparen door het benutten van de structuur (bijvoorbeeld de frequentie van de dienstregeling van de lijnen) te verminderen.

Vastgesteld kan worden dat er erg snel is gehandeld want binnen ongeveer een maand is er sprake van een beleid van minder voorzieningen (ritten) dat door GS reeds is geaccordeerd en inmiddels is gepubliceerd.

1. Inmiddels krijgen wij veel vragen uit stad en regio en het enige dat wij kunnen doen is verwijzen naar de besluitvorming die reeds heeft plaatsgevonden. Zouden we in het vervolg niet iets meer tijd moeten nemen om de Staten mee te nemen in de concrete keuzes die voorliggen?

Antwoord:

Allereerst kunt u vragen over veranderingen in vervoerplannen, die u logischerwijs niet kunt beantwoorden, ook in voorkomende gevallen doorzetten naar de vervoerder of de provincie. Al naar gelang de aard van de vraag.

Zowel vanuit provincie als vervoerders hadden we met u graag de gebruikelijke tijd gehad om de vervoerplannen uit te werken, maar de huidige crisissituatie met een beperkte en ook nog eens fluctuerende vervoervraag en de landelijke afspraken rond het verkrijgen van de beschikbaarheidsvergoeding voor gedeelde kosten maakten dit onmogelijk. Binnen het versnelde proces hebben we de ruimte gevonden om u als statenleden op de gebruikelijke twee momenten te informeren. De noodzaak tot het afschalen van de dienstregeling met 8% hebben wij met de statenbrief van 2 oktober jl. "OV-concessies 2021 en verder" met kenmerk 82167A7A, met u gecommuniceerd en toegelicht in een infosessie. Vervolgens hebben we u voorafgaand aan de definitieve vaststelling door GS in de informatiesessie van de CIE M&M op 28 oktober met behulp van onze vervoerders op lijnniveau geïnformeerd over de wijzigingsvoorstellen. Deze laatste infosessie vond op precies dezelfde wijze en moment plaats als te doen gebruikelijk bij het vervoerplanproces. Het krappe tijdpad van het hele vervoerplanproces laat ook geen eerder moment toe, met of zonder Covid-19. De bevoegdheid voor het vaststellen van vervoerplannen ligt bij het college van GS.

2. We hebben kennisgenomen van de overzichten van zowel U-OV als Syntus Utrecht en hebben de indruk dat de bezuinigingen vooral plaats vinden in de regio en niet in het stedelijk gebied, moeten we vaststellen dat de ambitie (het sparen van de regio !) die de provincie had niet is uitgekomen?

Antwoord:

Wij delen uw indruk niet. Het afschalen van de dienstregeling vindt zowel plaats in stedelijk gebied als in de regio. Het is over de hele linie evenwichtig gebeurd. De ambitie was in stand houden van het netwerk waar dan ook in de provincie. De vervoerders hebben vooral gekeken naar overbediende ritten en maatregelen die zo min mogelijk reizigers raken. Het resultaat is bijvoorbeeld dat vooral in grootstedelijk gebied ritten voorlopig niet rijden en dat tegelijkertijd vrijwel de gehele regio tot in de haarvaten van het netwerk bediend blijft. Slechts op enkele plekken hebben we voor enkele reizigers per dag voorlopig als alternatief het aanvullend OV van de regiotaxi.

3. Kan aangegeven worden in bedragen/ besparingen hoe de verhoudingen tussen regio en stedelijk gebied jaarlijks uitvallen?

Antwoord:

Er is door de vervoerders net als vorige vervoerplannen gezocht naar een optimaal vervoeraanbod voor de hele regio. Daarbij is gekeken naar het gebruik vóór de crisis, zodat de vervoerplannen enigszins robuust zijn in de komende periode. De vergelijking tussen afschaling van stedelijke en regionale buslijnen levert geen bruikbare informatie op, want die zou suggereren dat we bewust hebben gestuurd op bevoordeling of benadeling van bepaalde type buslijnen. Dit is niet het geval. Wij staan voor goed, evenwichtig OV in de hele provincie, zowel als er sprake is van groei als de verdeling van schaarste. Bovendien is de door u gehanteerde tweedeling stedelijk gebied en regio niet hanteerbaar in de praktijk van het OV. Immers lijnen beginnen soms in sterk landelijk gebied, maar eindigen meestal in zwaar stedelijk gebied waar de bestemmingen in de vorm van voorzieningen zijn. Juist het OV verbindt in essentie de regio en het stedelijk gebied.

4. Is dat ook mogelijk uitgedrukt in reizigerskilometers?

Antwoord:

Nee. Zie het antwoord op de vorige vraag.

5. Kunnen wij een overzicht krijgen (wat ons betreft gecompriëerd) van de ingebrachte zienswijzen van de gemeenten en bijvoorbeeld ook Rover? Wij nemen aan dat de vervoersmaatschappijen die gegevens hebben.

Antwoord:

De zienswijze van ROCOV Utrecht en de reactie van de vervoerders daarop heeft u reeds ontvangen, deze zijn bijgevoegd bij de vervoerplannen (die u met onze brief van 10 november jl. met kenmerk 821A0838 hebt ontvangen). Rover zit 3 mens sterk in het ROCOV vertegenwoordigd, hun reactie loopt dan ook via dit officiële wettelijke adviesorgaan.

We hebben gemeenten zoals gebruikelijk ambtelijk geïnformeerd over de conceptvervoerplannen en ondanks de krappe planning bij de vervoerders hebben we ze

gelegenheid kunnen geven om (reële) suggesties aan te dragen voor de definitieve vervoerplannen. Daar zijn we blij mee, omdat er voorstellen tussen zaten die we positief hebben beoordeeld en die hebben bijgedragen aan een beter eindproduct. Een zevental gemeenten heeft GS ook nog een brief gestuurd, die zijn beantwoord. Het voert te ver om alle voorstellen van gemeenten op te sommen, maar we kunnen wel gecompriëerd de doorgevoerde wijzigingen op basis van de gesprekken met en de brieven van gemeenten aangeven:

- Lijn 10 in Utrecht blijft rijden. De gemeente Utrecht vindt terecht het afbreukrisico te groot als we deze voorlopig niet rijden.
 - Lijn 48 blijft in de avonduren en weekend behouden tussen Houten en Nieuwegein Centrum (uurdienst zoals nu) op verzoek van Houten en Nieuwegein.
 - De dienstregeling van lijn 48 wordt verbeterd t.a.v. de scholen in Nieuwegein Plettenburg op verzoek van Houten en Nieuwegein.
 - U-Flex Houten/Schalkwijk wordt uitgebreid naar de (deels) opgeheven haltes van lijn 47 en 281, voor zoverre binnen de gemeente Houten. Hiermee komen we tegemoet aan de wens van Houten om ook de dalperiode goed bereikbaar te houden (ondanks dat het om enkele reizigers per dag gaat op de desbetreffende haltes).
 - Er komt een goede aansluiting tussen de lijnen 74 en 85 op Vianen-Lekbrug, zodat het nadeel van het niet-rijden van lijn 63 tussen Lekbrug en Utrecht Centraal en lijn 81 (Qbuzz DMG concessie van Zuid-Holland) verzacht wordt. Hiermee komen we tegemoet aan de wens van Vijfheerenlanden en Nieuwegein.
 - Het tarief van U-flex worden verlaagd naar €2,- in alle gebieden (i.p.v. €3,50 in Vijfheerenlanden en €2,50 in Houten/Schalkwijk en Maarsse/Utrecht-West). Dit is voor alle betrokken gemeenten positief, want U-Flex (dat op sommige plekken ook alternatief biedt voor huidige vaste ritten) wordt hiermee toegankelijker.
6. Wij zijn in het bijzonder aangesproken door inwoners van de gemeente Vijf-Heerenlanden. Deze gemeente is recent in zijn geheel ingedeeld bij onze provincie. Onze vraag is of de OV Structuur in de oude situatie (ZuidHolland en Utrecht) vergelijkbaar is met het voorzieningenniveau zoals in onze provincie gebruikelijk was?

Antwoord:

De OV structuur in de gemeente Vijf-Heerenlanden is zonder meer vergelijkbaar met de oude situatie. In 2019 hebben wij bij voorbeeld vrijwel 1 op 1 het Zuid-Hollandse vervoerplan overgenomen. Dit jaar is er op bescheiden schaal meer flex gekomen waardoor de bedieningsmogelijkheden licht zijn toegenomen. Er vallen in deze gemeente bij de afschaling geen 'gaten' in de OV-bediening: op alle vervoerrelaties blijven er voldoende reismogelijkheden. Zo is U-Flex uitgebreid naar bushaltes die in de dalperiode voorlopig niet door regulier OV worden bediend en biedt lijn 85 met overstap op Vianen Lekbrug een alternatief voor lijn 63 die niet meer rijdt tussen Lekbrug en Utrecht vanaf januari.

7. Is het voorzieningenniveau vergelijkbaar met gemeente(n) van gelijke omvang (oppervlakte en inwoners) in onze provincie?

Antwoord:

Dit is niet zomaar precies te zeggen. Er spelen veel meer factoren een rol dan alleen totale oppervlakte en inwoner totaal. Het gaat bij voorbeeld ook om het beschikbare

wegennetwerk, dichtheid van bewoning, ligging van veelgebruikte bestemmingen en voorzieningen etc... Maar globaal gezien is het netwerk en de bediening in de Vijf-Heerenlanden zonder meer vergelijkbaar met dat van grote gemeenten met ook veel kernen (denk aan Utrechtse Heuvelrug of De Ronde Venen of de gezamenlijke gemeenten in de Lopikerwaard). U kunt dit bij voorbeeld indirect terugzien in de tabel met oppervlakteontsluiting (gemiddelde afstanden tot haltes voor inwoners) in de evaluatierapportage, die ook geagendeerd is voor deze commissievergadering.

8. Als vraag 7 negatief (lager) wordt beantwoord wordt deze gemeente dan niet onevenredig hard getroffen ?

Antwoord:

Vraag 7 is positief beantwoord. Er is dan ook geen sprake van dat de gemeente Vijf-Heerenlanden onevenredig zou zijn getroffen.

9. Lijn 94 (Ameide-Utrecht) wordt in zijn geheel opgeheven. Is dat geen aantasting van de structuur van het OV, immers een hele lijn wordt opgeheven zonder dat er iets gelijkwaardigs tegenover staat, immers de kwaliteit van het netwerk zou vrijwel volledig overeind gehouden worden?

Antwoord:

In de huidige situatie neemt lijn 94 de bediening van het traject Utrecht CS – Ameide over als lijn 90 niet rijdt. Daarnaast rijdt lijn 94 in de ochtendspits drie ritten van Ameide naar Utrecht CS om lijn 90 aan te vullen. Gezien het zeer beperkte gebruik van lijn 94 in de avonduren (slechte enkele reizigers) vinden we het onverantwoord om deze in de huidige situatie te blijven rijden, temeer omdat de desbetreffende haltes aan U-Flex Vijfheerenlanden zijn toegevoegd (in zoverre dat nog niet het geval was). De drie ritten in de ochtendspits zijn voorlopig vanwege de lage vervoervraag niet nodig, dus die vervallen.

10. Is het nog mogelijk deze kwestie te heroverwegen ?

Antwoord:

Nee. Het vervoerplan is inmiddels vastgesteld en de vervoerders werken de plannen op dit moment uit in een dienstregeling die ingaat op 3 januari aanstaande. Dat is landelijk afgesproken al drie weken later dan normaal vanwege de situatie. Het is voor de vervoerders steeds een uitdaging geweest om in januari gereed te zijn, gegeven dat we in september pas konden beslissen over de aard van de nieuwe vervoerplannen; wat normaal al in februari gebeurt. Dat het gelukt is, is op zich in een toch al heel zwaar en ingewikkeld jaar voor het personeel een compliment voor alle betrokkenen waard. We hebben in dat krappe proces geconsulteerd waar mogelijk, waarin statenleden via de commissies ook een rol hadden. Wijzigingen kunnen vrijwel alleen worden ingevoerd in een nieuw vervoerplan, omdat een vervoerplan een samenhangend pakket is qua personeel en materieel.

Op basis van ervaringen, ontwikkeling van het aantal reizigers, (on)mogelijkheden vanwege het coronavirus is er een mogelijkheid om halverwege 2021 een bijstelling te doen van de dienstregeling, zo ook in de gemeente Vijf-Heerenlanden, mocht daar aanleiding voor zijn.

11. De vervangende voorziening (U flex) impliceert dat in de nabijheid van Lexmond overgestapt moet worden door middel van het oversteken van een drukke

provinciale weg. Is de oversteekplaats voldoende veilig voor het toenemende aantal overstekers?

Antwoord:

Dit geldt alleen voor daluren en daarmee voor hooguit enkele reizigers per dag. De gefaciliteerde fiets- en voetgangersoversteek wordt nu ook al gebruikt door reizigers die heen- en terugreizen naar deze halte. Als er signalen zijn dat de verkeersveiligheid te kort schiet, dan zullen we natuurlijk vanuit provincie bekijken wat er nodig is om die te verbeteren.

12. Uit het nieuwsbericht maken wij op dat GS de plannen hebben goedgekeurd.

Aangegeven is dat medio 2021 de provincie voornemens is de dienstregeling te herijken. De datum is nog niet bekend. Bent u voornemens mede adviezen van de Staten in een vroeg stadium te wegen bij de door u wenselijk geachte herijking?

Antwoord:

In de statenbrief over OV concessies 2021 en verder bent u op 2 oktober 2020 geïnformeerd over het besluitvormingsproces van de vervoerplannen 2021. In de infosessie hierover van 7 oktober is daar nog meer in detail op ingegaan (zie ook de gestuurde presentatie).

Bij de bijstelling van de dienstregeling medio 2021 zullen zoals gebruikelijk ook alle reacties van statenleden via de gebruikelijke kanalen worden meegenomen bij het opstellen van nieuwe vervoerplannen. Vervoerders beginnen overigens altijd met de raadpleging van de gemeenten en het wettelijke reizigersadviesplatform ROCOV Utrecht.