

2022MM46

Aan Provinciale Staten

ONDERWERP	Uitgangspunten Vervoerplannen 2023 U-OV en Syntus	TELEFOONNUMMER	+31652769657
DATUM	15-02-2022	E-MAILADRES	gijs.knegtel@provincie- utrecht.nl
DOCUMENTNUMMER	82422262	DOMEIN/OPGAVE	MOB
VAN	Gijs Knegtel	TEAM	EOV
NUMMER PS	PS2022MM	PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee
COMMISSIE	Milieu & Mobiliteit		
BIJLAGE	Uitgangspunten U-OV en Syntus Vervoerplan 2023		

Geachte dames en heren,

**Essentie / samenvatting:**

Voor de concessie Tram en Bus Regio Utrecht en de concessie Streekvervoer Provincie Utrecht geldt dat er minimaal één keer per jaar een Vervoerplan wordt opgesteld door de concessiehouders (U-OV en Syntus) in overleg met de provincie Utrecht (hierna: de provincie). Dit proces is vastgelegd in de concessie-afspraken. De provincie stelt als concessieverlener jaarlijks uitgangspunten vast, waarop zowel U-OV als Syntus een nieuw Vervoerplan opstellen. De uitgangspunten voor 2023 staan nog steeds in het teken van de coronapandemie. In 2021 is de dienstregeling met 9 à 10% afgeschaald. Het aantal reizigers zit nog steeds op ongeveer 60% ten opzichte van pre-corona en de reizigersinkomsten liggen nog 10-15% lager (omdat de reizigers die de meeste inkomsten genereren, de forensen, verder achterblijven dan andere reizigers). Het is niet te voorspellen hoe de pandemie zich nog zal ontwikkelen. Naar verwachting zullen de reizigersaantallen en opbrengsten eind 2022 nog niet zo hoog zijn dat opschalen tot de mogelijkheden behoort. Uitgangspunt is dan ook dat het huidige voorzieningenniveau gehandhaafd blijft, en het aantal dienstregelingsuren (hierna: DRU's) in beginsel gelijk blijft. Getracht wordt om meer flexibiliteit in te bouwen door bij de vaststelling van de Vervoerplannen bandbreedtes voor frequenties van lijnen vast te stellen. Aan beide vervoerders worden daarnaast nog enkele uitgangspunten per concessie meegegeven.

**Inleiding:**

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.

De nieuw op te stellen Vervoerplannen gaan over het dienstregelingsjaar 2023, lopend van 11 december 2022 tot 10 december 2023. Het proces om te komen tot een Vervoerplan is vastgelegd in de concessie-afspraken. Hierbij geldt als startmoment het vaststellen van procesmatige en inhoudelijke uitgangspunten. De provincie, als concessieverlener, stelt deze uitgangspunten vast, waarna zowel U-OV als Syntus een Vervoerplan opstellen. Het Vervoerplan wordt aan deze uitgangspunten en de geldende concessie-voorwaarden getoetst.

## Toelichting

### Argumenten:

Het opstellen van uitgangspunten is nodig om richting te geven aan de ontwikkeling van het vervoerplan 2023 door U-OV en Syntus. Het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 biedt hiervoor normaal gesproken de basis met als belangrijke beleidsdoelstellingen het verhogen van de kostenefficiëntie en meer tevreden reizigers. Met het coalitieakkoord 'Nieuwe energie voor Utrecht' legt de provincie aanvullende accenten in het beleid, zoals extra intensivering van het bestaande netwerk. Helaas kunnen deze ambities door de gevolgen van de coronapandemie nu niet waar worden gemaakt (zie verder onder "kanttekeningen en bestuurlijke gevoeligheid").

### Samenvatting inhoudelijke uitgangspunten en onderzoeksopgaven

Vanwege de gevolgen van de coronapandemie is er vooralsnog (helaas) geen ruimte voor opschaling. Het belangrijkste inhoudelijke uitgangspunt is dan ook dat het huidige voorzieningenniveau gehandhaafd blijft, en het aantal DRU's in beginsel gelijk blijft, met uitzondering van wijzigingen als gevolg van een andere kalender (ander aantal werkdagen/zaterdagen/zondagen /feestdagen in het jaar). Daarnaast speelt voor de U-OV concessie compensatie voor een tweetal wijzigingen uit Vervoerplan 2022 die gedurende 2022 pas ingaan (en dus niet voor een geheel jaar in de DRU-berekening voor 2022 zitten) en voor 2023 voor een geheel jaar gecompenseerd dienen te worden en extra DRU's vanwege een langdurige omleiding in Leidsche Rijn.

Tegelijk vragen de onzekerheden omtrent reizigersaantallen en steun van het Rijk na 1 september 2022 wederom om flexibiliteit. Dit gaan we doen door bij de vaststelling van de Vervoerplannen bandbreedtes voor frequenties van lijnen vast te stellen. Wanneer het nodig is vanwege meer of minder reizigers dan verwacht, of meer of minder ruimte voor opschaling, kunnen wijzigingen binnen deze bandbreedtes ook na vaststelling van het Vervoerplan door Gedeputeerde Staten worden doorgevoerd, na goedkeuring van de gedeputeerde. Bij het besluit tot vaststelling van het Vervoerplan 2023 wordt de gedeputeerde hiervoor gemandateerd. Het wijzigen van routes of geheel opheffen van lijnen behoort niet tot dit mandaat van de gedeputeerde.

De onderzoeksopgaven voor de vervoerplannen zijn in te delen in twee categorieën. Ten eerste de gezamenlijke opgaven die voor beide concessies gelden of om een intensieve samenwerking vragen tussen beide vervoerders. Daarnaast zijn er specifieke opgaven die binnen een van de twee concessies spelen. Hieronder volgt een overzicht van de onderzoeksopgaven (zie voor de volledige opgaven met toelichting bijlage 1).

Generieke en/of gezamenlijke onderzoeksopgaven voor zowel U-OV als Syntus:

- Evaluatie dienstregelingen;
- Verkenning vervolgstappen HOV USP-Amersfoort;
- Gevolgen voor OV van de afwaardering wegen in kader van leefbaarheid;
- Klein regulier onderhoud.

Onderzoeksopgaven U-OV:

- OV-bediening Vijfheerenlanden.

Onderzoeksopgaven Syntus:

- OV-bediening De Ronde Venen;
- OV-bediening Soesterkwartier en Leusderkwartier in Amersfoort;
- Bus-trein aansluitingen Veenendaal.

Vervoerders wordt gevraagd om aandacht te hebben voor het concessiegrensoverschrijdend vervoer. Dit komt specifiek terug in de OV-bediening van De Ronde Venen.

#### Procesmatige uitgangspunten:

De inhoudelijke uitwerking van het Vervoerplan gebeurt door U-OV en Syntus. Beide vervoerders zijn verantwoordelijk voor het formele traject met ROCOV, gemeenten, omliggende concessieverleners en andere vervoerders. De provincie verzoekt beide vervoerders om naast de gebruikelijke stakeholders ook reizigers en inwoners via consultatie te betrekken bij de planvorming. Hierbij dient een vorm en moment gekozen te worden die optimaal aansluiten bij het proces om te komen tot een gedragen Vervoerplan.

Een belangrijke mijlpaal in het Vervoerplanproces is het besluitvormingsmoment door GS op 13 september 2022. Tijdens deze GS-vergadering zullen de plannen van beide vervoerders worden beoordeeld op basis van de inhoudelijke en financiële uitgangspunten en de geldende concessie-voorwaarden.

Tijdens het vervoerplanproces zijn de vervoerders de primaire afzender voor communicatie richting reizigers, inwoners en andere belangstellenden. De provincie heeft een faciliterende rol in dit proces en ondersteunt de consultatie met eigen communicatiemiddelen. Uitzondering hierop is de communicatie rondom de vaststelling van de nieuwe vervoerplannen door Gedeputeerde Staten. Beide vervoerders wordt gevraagd het vervoerplanproces zo veel als mogelijk op elkaar af te stemmen zodat de consultatie gemeenschappelijk plaats kan vinden en stakeholders voorstellen van beide vervoerders in samenhang kunnen bekijken.

Gedurende 2022 zullen een aantal OV-onderzoeken gaan plaatsvinden. De verwachting is dat uitkomsten pas later in het jaar volgen zodat deze niet meer meegenomen kunnen worden voor Vervoerplan 2023. Deze zullen input zijn voor Vervoerplan 2024. Te denken valt in ieder geval aan:

- Verkenning tramlijn USP weekendbediening. Deze verkenning zal in 2022 plaatsvinden, maar aangezien er momenteel geen ruimte voor uitbreiding is, gaan we er vanuit dat dit niet in Vervoerplan 2023 zal gebeuren;
- OV-visie Lopikerwaard door gemeenten;
- Pilots in het kader van het programma Vernieuwing doelgroepenvervoer en Aanvullend OV (AOV).

De SUNIJ-tramlijn naar IJsselstein en Nieuwegein (lijn 60/61, vanaf medio 2022 lijn 20/21) is inmiddels volledig vernieuwd. Nieuw materieel is ingestroomd en alle perrons zijn verlaagd en een deel van de infrastructuur is vernieuwd. Hiermee is het mogelijk om door te gaan rijden naar Utrecht Centraal Centrumzijde en Utrecht Science Park (hierna: USP). De verwachting is dat de vernieuwde gekoppelde tramlijn medio 2022 in bedrijf kan gaan. Deze vervoerkundige koppeling is in het Vervoerplan 2022 al vastgesteld, en dient door Qbuzz nu verder uitgewerkt te worden in een dienstregeling die medio 2022 in zal gaan en ook in het Vervoerplan 2023 geëxploiteerd kan worden. Uitgangspunt hierbij is dat de huidige frequenties gehandhaafd blijven: overdag 12x per uur tussen Utrecht Centraal en USP, en 8x per uur op de SUNIJ-lijn (4x per uur naar Nieuwegein Zuid, 4x per uur naar IJsselstein Zuid).

#### **Kanttelingen en bestuurlijke gevoeligheid**

Vanwege de in 2021 als gevolg van coronamaatregelen afgeschaalde dienstregeling zijn er verschillende wensen voor het weer terugdraaien van afschalingsmaatregelen. Dit bleek al bij de consultatie voor Vervoerplan 2022. Dat geldt met name voor opgeheven lijnen en lijndelen en vervallen bedieningstijden. De ruimte om op te schalen en meer DRU's in de dienstregeling op te nemen is er helaas niet. De vervoerders wordt wel gevraagd om op een creatieve manier te kijken naar mogelijkheden om bepaalde bedieningen te verbeteren. Dit speelt met name bij bediening Vijfheerenlanden en bus-trein aansluitingen Veenendaal De Klomp.

De mogelijkheden voor 2023 hangen samen met de te maken afspraken met vervoerders in het kader van verlenging/ herijking van de concessies. Hierover lopen momenteel gesprekken met de beide vervoerders. De verlenging bevat namelijk ook een herijking voor het jaar 2023 vanwege de grote gevolgen van de coronapandemie en de situatie dat er momenteel geen zicht is op continuering van de Rijksbijdrage (beschikbaarheidsvergoeding) in 2023. Bij de lopende gesprekken met de vervoerders, en de business cases die zij opstellen voor de verlenging/ herijking, is als uitgangspunt meegegeven dat het DRU-niveau voor 2023 op hetzelfde niveau dient te liggen als in 2022.

De start van het vervoerplanproces kan niet wachten op duidelijkheid over de beschikbaarheidsvergoeding en uitkomsten van de gesprekken over de verlenging/ herijking van de concessies. Anders is er onder andere te weinig tijd voor een zorgvuldige consultatie.

Voor de gewenste ontwikkelingen en ambities zoals gesteld in het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 en het Coalitieakkoord 2019-2023 is de ruimte dus helaas vanwege de coronagevolgen erg beperkt.

### **Overwogen oplossingsrichtingen en alternatieven**

Uitgaande van de tegenvallende reizigersaantallen door de voortdurende coronapandemie en daardoor nijpende financiële positie van de vervoerders zou een verdere afschaling van de dienstregeling in beeld kunnen komen. We hebben dit voor de dienstregeling 2022 gelukkig weten te voorkomen en we doen er alles aan om ook in 2023 niet verder af te schalen. Zoals hierboven gesteld wordt daar bij de besprekingen over de verlenging van de concessies op voorgesorteerd en is het uitgangspunt het voorzieningenniveau op peil te houden door niet verder af te gaan schalen.

### **Financiële consequenties:**

Het financiële kader voor beide concessies past binnen de doorkijk 2021-2023 van de begroting 2022 en het meerjarige OV-kostenniveau van het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 (programma 6, Bereikbaarheid II – Openbaar Vervoer). Voor dienstregelingsjaar 2023 is in totaal € 90.863.000 opgenomen voor de OV-concessies (totale bedrag voor OV-concessies, onderdeel van actielijn 1).

De uitkomsten van de lopende onderhandelingen met de vervoerders over financiële afspraken in het kader van de verlenging/ herijking van de concessies zijn mede bepalend voor de financiering van de Vervoerplannen 2023. Hierbij wordt, zoals bij het besluit over Vervoerplan 2022 met u al gedeeld, met de vervoerders toegewerkt naar een geheel nieuwe business case voor de resterende looptijd van de (verlengde) concessies, van 2022 tot eind 2025. Zoals in het Transitieplan aangegeven is de verwachting dat er extra geld nodig zal zijn, gezien de structureel lagere reizigersinkomsten de komende jaren. Naar verwachting komt 2022 door de beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk (BVOV) tot 1 september 2022 nog grotendeels budgetneutraal uit. Vervolgens volgt een fase waarin de bijdrage van provincie aan het OV minder voorspelbaar wordt. De verliezen voor de jaren daarna verschillen waarschijnlijk nogal maar zijn substantieel. Het is in het kader van de beheersbaarheid en voorspelbaarheid van de financiën niet wenselijk dat er voor ieder jaar aparte financiële afspraken met de vervoerders gemaakt moeten worden (met elk jaar dus ook fors verschillende budgetten, die vervolgens per jaar fors kunnen mee- of tegenvallen, gezien alle onzekerheden). Daarom wordt met de vervoerders toegewerkt naar één nieuwe DRU-prijs per concessie die, behoudens indexatie, tot einde concessie gelijk blijft. Dit vergroot de voorspelbaarheid en dus de grip op de financiën.

Het einde van de beschikbaarheidsvergoeding (hierna: BVOV) is een logisch moment om deze nieuwe DRU-prijs te effectueren. Dat zou betekenen dat er vanaf 2023 vrijwel zeker substantieel meer middelen nodig zijn (zoals ook gemeld bij het besluit over het Transitieplan OV d.d. 18-05-2021). In de ramingen in het Transitieplan OV varieert dit bedrag tussen de circa € 20 miljoen bij een snel herstel van de reizigersaantallen en € 40 tot 50 miljoen bij een langzaam herstel, afhankelijk van de uitkomsten van de onderhandelingen met de vervoerders. Hierover dient in september 2022 een separaat besluit te worden genomen als onderdeel van het GS-besluit over verlenging/ herijking. Tot die tijd gelden nog de reguliere financiële afspraken in de concessies, aangevuld met de landelijke afspraken over de BVOV tot 1 september 2022.

In de OV-concessies zijn afspraken vastgelegd over de indexatie van de exploitatiebijdrage die de vervoerders ontvangen. Voor de provinciale begroting geldt dat het programma 6. Bereikbaarheid II – OV wordt gecompenseerd voor deze stijgende kosten vanuit de stelpost loon/prijscompensatie, dat is opgenomen bij het onderdeel Algemene middelen in de begroting. Verder geldt dat eventuele voor- of nadelen worden verrekend met de daarvoor ingestelde bestemmingsreserve OV-Concessie die momenteel een omvang kent van circa € 17 miljoen.

### **Vervolprocedure / voortgang:**

De consultatie op concept vervoerplannen geldt als startpunt voor de externe communicatie. Hierbij is de primaire afzender de vervoerder, waarbij de provincie een ondersteunende rol vervult.

Na indienen van de concept Vervoerplannen en na afloop van de consultatie vinden Commissie Milieu & Mobiliteit-informatiesessies plaats om de voorgestelde wijzigingen en ontvangen consultatiereacties toe te lichten. Naar verwachting zullen deze plaatsvinden in mei/juni 2022 en augustus/september 2022. Het doel van deze informatiesessies is om een toelichting te geven op de wijzigingsvoorstellen en om gelegenheid te bieden voor het

stellen van verduidelijkingsvragen. Hierbij is de inzet om de sessies over Syntus en U-OV zoveel mogelijk te combineren.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,  
mr. J.H. Oosters

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