

# Uitgangspunten vervoerplannen 2023 U-OV en Syntus

## Inleiding

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. Voorafgaand hieraan stelt de provincie, als concessieverlener, procesmatige, inhoudelijke en financiële uitgangspunten vast waarop de concessiehouder het vervoerplan kan opstellen.

### 1. 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. Daarnaast verzoekt de provincie 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 aansluit bij het proces om te komen tot een gedragen vervoerplan.

Van de vervoerders wordt verwacht dat zij de wensen uit de regio inventariseren en daarbij de kaders aangeven. Daarbij wordt ook verzocht om bij de partijen met wensen aan te geven dat wensen voorzien van een cijfermatige onderbouwing een grotere kans van overweging hebben, dan die zonder.

Een belangrijke mijlpaal in het vervoerplanproces is de besluitvorming door Gedeputeerde Staten. De provincie vraagt U-OV en Syntus om toe te werken naar besluitvorming 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 voorwaarden in beide concessies.

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. Uitzonderingen hierop zijn de vaststelling van het uitgangspunten en het vervoerplan door Gedeputeerde Staten. Op deze momenten zijn de rollen omgedraaid en is de provincie de primaire afzender richting omgeving.

### 2. Inhoudelijke uitgangspunten

#### ***Geen ruimte voor opschaling, wel voor flexibiliteit***

Het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 biedt de basis voor de ontwikkeling van het OV-netwerk. Belangrijke beleidsdoelstellingen hierin zijn het verhogen van de kostenefficiëntie en meer tevreden reizigers. Met het coalitieakkoord 'Nieuwe energie voor Utrecht' legt de provincie aanvullende accenten in het beleid. In de komende jaren wil de provincie investeren in goede bereikbaarheid van de steden en van de kleinere dorpen, want dat maakt het wonen en werken in de provincie fijner.

Helaas worden deze ambities nu al bijna 2 jaar overschaduwde door de corona-pandemie waar we op dit moment nog steeds volop mee te maken hebben en die forse gevolgen heeft voor het OV-gebruik. Begin 2021 heeft als gevolg van het tot wel 70% afgenomen OV-gebruik (en daarmee ook reizigersinkomsten) een afschaling van 8% van de dienstregeling plaatsgevonden. In de zomer van 2021 is vervolgens nog 1-2% extra afgeschaald. Deze afschaling was vele malen groter geweest als het Rijk met de beschikbaarheidsvergoeding de tekorten niet had afgedekt. Ook al is de wens groot om deze afschaling weer ongedaan te maken en het OV weer op/uit te gaan bouwen, de realiteit is anders. De gevolgen van de corona-pandemie blijven, zoals het er nu naar uit ziet, voor 2022 en 2023 groot. Naar verwachting is pas in maart a.s. duidelijkheid over eventuele continuering van de beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk na september 2022 en eind 2021 zit het aantal reizigers op ongeveer 60% t.o.v. pré corona, wat nog steeds fors minder is. Het is niet te voorspellen hoe de pandemie zich nog zal ontwikkelen. Met behoorlijke zekerheid kan nu wel al gesteld worden dat de reizigersaantallen en opbrengsten eind 2022 nog niet zo hoog zullen zijn dat opschalen tot de mogelijkheden behoort. De dienstregeling verder afschalen is iets wat we in ieder geval willen voorkomen.

Uitgangspunt is dan ook dat het huidige voorzieningenniveau gehandhaafd blijft, en het aantal dienstregelingsuren (DRU's) voor 2023 gelijk blijft aan dat voor 2022. Tegelijk vragen de onzekerheden omtrent reizigersaantallen wederom om flexibiliteit. We bouwen daarom extra flexibiliteit in ten aanzien van de frequenties in het Vervoerplan 2023. De vervoerders wordt gevraagd om in het Vervoerplan 2023 voor elke lijn aan te geven welke frequentie zij willen gaan rijden (uitgaande van een gelijk aantal DRU's), maar hierbij ook een bandbreedte aan te geven met maximaal één 'stapje' omhoog of omlaag: dus van 4x per uur naar 6x per uur respectievelijk 2x per uur. 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 (daarbij zoveel mogelijk aansluitend bij reguliere tussentijdse wijzigingsmomenten van de dienstregeling). Ook kan hier de optie in zitten om langer door te rijden van een vakantiedienstregeling als het aantal reizigers minder is geworden.

Deze werkwijze schept de mogelijkheid om na vaststelling van het Vervoerplan, en gedurende 2023, snel in te kunnen spelen op veranderende situaties. Met het Vervoerplan wordt wél het netwerk (lijnen, haltes) en bedieningstijden (van hoe laat tot hoe laat bussen rijden) vastgesteld. Dus een frequentie van 1x per uur kan geen 0x per uur worden binnen de flexibiliteit van het Vervoerplan.

### **Onderzoeksopgaven Vervoerplan 2023**

De onderzoeksopgaven voor de vervoerplannen zijn in te delen in gezamenlijke opgaven die voor beide concessies gelden of om een intensieve samenwerking vragen tussen beide vervoerders en daarnaast zijn er specifieke opgaven die binnen een van de twee concessies spelen. Hieronder volgt een beschrijving van de onderzoeksopgaven.

#### **Gezamenlijke onderzoeksopgaven**

##### *Terugblik/evaluatie dienstregelingen*

Een standaard terugkerend uitgangspunt is een terugblik op/evaluatie van doorgevoerde wijzigingen uit het onderhavige vervoerplan. Deze terugblik/evaluatie van de dienstregeling vormt een belangrijke bouwsteen voor de verdere verbetering van het netwerk. Aangezien de dienstregeling 2021 is doorgezet naar 2022 is het aantal wijzigingen zeer beperkt geweest en is er weinig te evalueren. De belangrijkste focus van de evaluatie betreft aansluitingen, waaronder de gewijzigde bus-treinaansluitingen op het treintraject Breukelen- Utrecht CS – Veenendaal De Klomp.

##### *Verkenning vervolgstappen HOV USP-Amersfoort*

Met de dienstregeling 2020 is een eerste stap gezet in verbetering van de HOV-corridor tussen Amersfoort en USP. Voor Vervoerplan 2023 vragen we de vervoerders in overleg met de provincie te verkennen of er binnen de kaders mogelijkheden zijn om een volgende (beperkte) stap te zetten in verbetering van deze corridor.

##### *Gevolgen voor OV van de afwaardering wegen in kader van leefbaarheid*

Op 27 oktober 2020 heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen waarin zij de regering vraagt een kader op te stellen waarbij binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/u als leidend principe gehanteerd wordt. Deze mogelijke afwaardering van gemeentelijke wegen kan effecten hebben op de doorstroming van het OV. Vervoerders wordt gevraagd samen met de provincie met gemeenten hierover in overleg te gaan en te vragen de gevolgen inzichtelijk te maken. Dit geldt ook voor provinciale wegen waar ook een discussie loopt over eventuele snelheidsverlaging op enkele wegen.

##### *Klein regulier onderhoud*

Vervoerders spelen in op de gerealiseerde en verwachte vervoergroei of -afname in het netwerk, over-/onderbezetting van ritten, actuele wensen en klachten, ontwikkelingen van rijtijden door toenemende drukte op het (bovenliggende) wegennet, nieuwe infrastructuur, geplande werkzaamheden, de nieuwe NS-dienstregeling 2023 (tijdslijging, frequentie en aansluitingen), afstemming van tijdslijging op samenloopcorridors met andere vervoerders en ruimtelijke ontwikkelingen (Merwedekanaalzone Utrecht, Rijnvliet Leidsche Rijn, etc). Voor deze en andere ontwikkelingen in 2023 is het belangrijk dat actuele informatie en plannings worden opgevraagd bij stakeholders; provincie en vervoerders spannen zich samen in om deze informatie boven tafel te krijgen. Het gaat hier veelal om kleine aanpassingen in bestaande buslijnen. Denk hierbij aan extra ritten, kleine routewijzigingen of de inzet van extra of ander materieel.

#### **U-OV onderzoeksopgaven**

##### *OV-bediening Vijfheerenlanden*

Zowel vanuit Provinciale Staten als vanuit de gemeente Vijfheerenlanden is aandacht gevraagd voor de OV-bediening van Vijfheerenlanden. Hierover is ook een motie in Provinciale Staten aangenomen. De opheffing van lijn 94 werd gezien als een verslechtering van het OV in Ameide en Tienhoven aan de Lek. Als alternatief zijn alle haltes van lijn 94 toegevoegd aan U-flex Vijfheerenlanden. Daarnaast heeft de buurtbusvereniging Vijfheerenlanden besloten te stoppen met rijden als gevolg van lage reizigersaantallen. Ook op deze verbinding is U-flex een alternatief.

Qbuzz wordt gevraagd om de mogelijkheden te onderzoeken voor het OV wat betreft de ontsluiting van de gemeente Vijfheerenlanden; in het bijzonder het herstel van de dagelijkse busverbinding Utrecht – Ameide in de avonden. Hierbij dienen, in overleg met verschillende stakeholders, de mogelijkheden vanaf medio 2022, alsmede voor het Vervoerplan 2023 te worden beschouwd. Qbuzz wordt hierbij ook gevraagd het huidige functioneren van U-flex in Vijfheerenlanden te evalueren.

## **Syntus onderzoekopgaven**

### *OV-bediening De Ronde Venen*

De provincie wil zich inzetten voor goed openbaar vervoer in de gemeente De Ronde Venen. Door het opheffen en inkorten van diverse concessiegrensoverschrijdende verbindingen vanuit de concessie Amstelland Meerlanden zijn directe verbindingen de afgelopen jaren komen te vervallen en de komst van de Uithoornlijn zorgt ook voor een nieuwe kijk op het grensoverschrijdend OV. Daarnaast is er al geruime tijd discussie over de lijnvoering van de lijnen 126 (Mijdrecht-Amsterdam Bijlmer) en 130 (Uithoorn-Breukelen) en de lange rijtijden binnen de gemeente.

De gemeente Ronde Venen heeft in 2020 een strategische OV-visie vastgesteld. De provincie verzoekt Syntus om te onderzoeken op welke manier in 2023 onderdelen van deze visie uitgevoerd kunnen worden. Concreet wordt bedoeld op het strekken van de lijnen 126 en 130 in de kernen Mijdrecht en Wilnis en daarbij de invloed op en mogelijke aanpassing (van lijnvoering) van het ontsluitende OV. De gesprekken hierover zijn al gestart.

De gevolgen van de werkzaamheden aan de Uithoornlijn in Uithoorn en het inkorten van lijn 340 tot Uithoorn heeft de laatste maanden geleid tot veel onvrede bij OV-reizigers in de gemeente De Ronde Venen. Syntus wordt verzocht om in overleg met de gemeenten De Ronde Venen en Uithoorn, Connexxion, de Vervoerregio Amsterdam en de provincie Utrecht het grensoverschrijdend vervoer te onderzoeken. Dit mede in het kader van de komst van de Uithoornlijn die op dit moment wordt aangelegd. Onderdeel hiervan is het goed faciliteren van overstappen tussen bussen van verschillende vervoerders in Uithoorn.

De gemeente Amsterdam heeft aangegeven een nieuwe bushalte aan te gaan leggen aan de Meibergdreef in Amsterdam in de nabijheid van het AMC. Hiermee wordt het AMC beter bereikbaar met lijn 126 voor inwoners van de gemeente De Ronde Venen. Syntus wordt verzocht deze halte in gebruik te nemen na gereedkomen. Dit zal naar verwachting al in 2022 kunnen.

Tot slot wordt Syntus verzocht actief bij te dragen aan de bereikbaarheid van de Vinkeveense Plassen in samenhang met de plannen die gemeente en recreatieschap ontwikkelen. Denk hierbij aan inzet van deelmobiliteit bij een toeristisch overstappunt.

### *OV-bediening Soesterkwartier en Leusderkwartier Amersfoort*

Gemeente en reizigers hebben een wens voor verbetering van het OV in de wijk Soesterkwartier in Amersfoort. Daarnaast is er discussie over de lijnvoering van lijn 19 (met name in de wijk Leusderkwartier). Op dit moment vindt er in opdracht van de provincie Utrecht in het kader van het programma Doelgroepenvervoer, AOV en Verbetering Toegankelijkheid OV onderzoek plaats naar eventuele aanpassingen in de lijnvoering en exploitatie van het OV in de wijken Soesterkwartier en Leusderkwartier in Amersfoort. Uitkomst kan bijvoorbeeld invoering Flexvervoer of een (of meerdere) maatwerkoplossing(en) zijn. Syntus wordt gevraagd mee te werken aan dit onderzoek en de uitkomsten te onderzoeken op haalbaarheid, daar waar dit de concessie raakt. Gezien de termijnen in het vervoerplanproces kan dat betekenen dat dit pas voor Vervoerplan 2024 gaat spelen.

### *Bus-trein aansluitingen Veenendaal*

Syntus dient te onderzoeken of de bus-trein aansluitingen als gevolg van de NS-wijzigingen van dec. jl. op de corridor Breukelen- Utrecht CS – Veenendaal De Klomp bijstelling behoeven. Specifiek dient daarbij de OV-knoop Veenendaal De Klomp te worden beschouwd in overleg met het ROCOV en de gemeente Veenendaal. Mochten daar verbeteringen uit voortvloeien dan dienen deze al medio 2022 te worden doorgevoerd. De gesprekken hierover zijn al gestart.

## **3. Financiële uitgangspunten**

De uitkomsten van de lopende onderhandelingen met de vervoerders over financiële afspraken in het kader van de verlenging van / het addendum op de concessies zijn mede bepalend voor de financiering van de Vervoerplannen 2023.

Voor het opstellen van de Vervoerplannen is het uitgangspunt dat het voorzieningenniveau gehandhaafd blijft op hetzelfde niveau als in Vervoerplan 2022. Dat wil zeggen dat 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 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.

Concreet betekent dit:

- DRU plafond U-OV 2023: 909.220.
- DRU plafond Syntus 2023: 535.448.