



Statenbrief

Aan Provinciale Staten

Onderwerp	Vervoerplannen 2025 U-OV en Syntus
Datum	10-09-2024
Documentnummer	UTSP-251466488-75513
Van	Gijs Knegtel
Telefoonnummer	+31652769657
E-mailadres	gijs.knegtel@provincie-utrecht.nl
Domein/opgave	MOB
Team	EOV
Portefeuillehouder	Van Schie
Bijlagen	<ol style="list-style-type: none">1. Vervoerplan 2025 U-OV2. Vervoerplan 2025 Syntus

Geachte leden van Provinciale Staten,

Essentie / samenvatting:

De vervoerders U-OV en Syntus stellen minimaal eenmaal per jaar een vervoerplan op met daarin wijzigingsvoorstellen voor de dienstregeling. De vervoerplannen leiden tot een nieuwe dienstregeling die ingaat op 15 december 2024. Op 23 januari 2024 hebben wij de uitgangspunten voor de vervoerplannen 2025 vastgesteld met hierin een Basispakket, qua omvang gelijk aan de vervoerplannen 2024, en een Pluspakket, dat gefinancierd wordt uit boetes en ingehouden dienstregelinguren (hierna: DRU's) vanwege het rijden van een afgeschaalde dienstregeling door aanhoudende personeelstekorten. Op basis van deze uitgangspunten hebben de vervoerders concept vervoerplannen opgesteld die uitgebreid ter consultatie zijn gelegd bij gemeenten, de U10, Regionaal Overleg Consumentenorganisaties Openbaar Vervoer Utrecht (hierna: ROCOV) en inwoners van de provincie Utrecht (hierna: de provincie). Met deze brief wordt u geïnformeerd over de definitieve vervoerplannen die wij op 10 september 2024 hebben vastgesteld.

Inleiding:

Jaarlijks starten we het vervoerplanproces met het vaststellen van de uitgangspunten voor de vervoerplannen. Deze uitgangspunten zijn gebaseerd op de gewenste OV-ontwikkeling zoals opgenomen in o.a. het OV-netwerkperspectief en het Coalitieakkoord. Over de uitgangspunten bent u per brief, d.d. 23 januari 2024 (documentnummer UTSP-251466488-74888), en met een informatiesessie op 14 februari 2024 geïnformeerd. Met de uitgangspunten zijn vervoerbedrijven Qbuzz (U-OV) en Syntus gevraagd een concept vervoerplan 2025 op te stellen waarbij het huidige voorzieningenniveau gehandhaafd blijft en het aantal DRU's in principe gelijk blijft (Basispakket). Daarnaast hebben we een Pluspakket uitgevraagd dat gefinancierd wordt uit boetes en ingehouden DRU's vanwege het rijden van een afgeschaalde dienstregeling door aanhoudende personeelstekorten. Op basis van deze uitgangspunten en binnengekomen wensen van gemeenten en het ROCOV hebben de beide vervoerbedrijven een concept vervoerplan 2025 opgesteld. Deze concept vervoerplannen hebben vervolgens het gebruikelijke jaarlijkse participatietraject doorlopen. Hierover hebben wij u met de informatiesessie van 17 april 2024 geïnformeerd. Gemeenten, de U10, het ROCOV en inwoners van de provincie hebben de gelegenheid gekregen te reageren op de wijzigingsvoorstellen. De reacties van reizigers, gemeenten, de U10, ROCOV en enkele andere stakeholders zijn meegenomen in het definitief

maken van de vervoerplannen. De resultaten van de consultatie hebben wij met u gedeeld in de informatiesessie van 4 september 2024. De beide vervoerplannen hebben wij op 10 september jongstleden vastgesteld.

Toelichting:

Inhoud vervoerplan: wijzigingen ten opzichte van de dienstregeling 2024

Net zoals voor de vervoerplannen 2024 is ook voor de vervoerplannen 2025 een Basispakket (DRU neutraal t.o.v. 2024) en een Pluspakket (uitbreidingen) uitgevraagd. De uitgangspunten voor 2025 staan in het teken van herstel van de dienstregeling als gevolg van de personeelsproblematiek en verder uitbouwen daarvan. Dit alles binnen de mogelijkheden van beschikbaarheid van chauffeurs. Hierbij is duidelijk gevraagd om vooral realistisch te zijn of uitbreidingen mogelijk zijn in een Pluspakket gebaseerd op het al dan niet beschikbaar hebben van extra chauffeurs om het uit te kunnen voeren. Dit hebben we gedaan omdat de personeelsproblematiek nu nog steeds een belangrijke rol speelt in de uitvoering van de dienstregeling en we niet willen dat er valse verwachtingen voor een Pluspakket worden afgegeven. Financiering van een mogelijk Pluspakket zal plaatsvinden vanuit opgelegde boetes en inhouding exploitatiebijdrage als gevolg van minder gereden ritten en rituitval in 2023 en 2024.

De focus bij het opstellen van de vervoerplannen ligt bij het betrouwbaar uitvoeren van de dienstregeling van het Basispakket, behouden bediening kleine kernen en landelijk gebied en het oplossen van capaciteitsknelpunten.

Op basis van de uitgangspunten en ingekomen wensen van gemeenten hebben de vervoerders hun concept vervoerplannen 2025 opgesteld. Beide vervoerders hebben aangegeven dat er gezien de aanhoudende personeelstekorten, die niet alleen in onze regio maar ook landelijk spelen, slechts beperkt maatregelen van het Pluspakket (per december 2024) kunnen worden afgenomen (Syntus rijdt overigens al wel een aantal Pluspakketmaatregelen per augustus 2024 en zet deze voort in 2025). Het streven naar een betrouwbare dienstregeling zonder grote rituitval weegt daarbij zwaarder dan het doen van uitbreidingen waarbij reizigers er niet van op aan kunnen of de bus wel zal komen. Vooral voor U-OV is er voldoende uitdaging om het Basispakket volledig te kunnen rijden zonder overmatige ongeplande rituitval.

De vervoerplannen bevatten dus beperkt voorstellen in een Pluspakket. Dat betekent dat wenselijke en soms noodzakelijke uitbreidingen, zoals bieden van extra capaciteit op (te) drukke lijnen en het inspelen op woningbouwontwikkeling, met name gevonden moeten worden binnen het Basispakket. Aangezien het aantal DRU daarvoor niet wijzigt t.o.v. 2024 is er daarom ook gezocht naar compenserende maatregelen binnen het Basispakket. Bij beide vervoerders zijn daar ook concrete voorstellen voor opgenomen. We hebben zowel het Basis- als Pluspakket van de vervoerplannen vastgesteld zodat we de mogelijkheid behouden om minder gereden ritten dan vastgesteld Basispakket kunnen beboeten.

Hieronder volgt een samenvatting van de wijzigingen (in bijlage 1 en 2 zijn de gehele vervoerplannen te vinden):

U-OV:

Basispakket

- Lijn 11 (Overvecht – Leidsche Rijn – Vleuten – Maarssen) wordt geknipt op station Vleuten. De verdichtingsritten in de spitsrichting 's ochtends van Winkelcentrum Overvecht naar station Leidsche Rijn vervallen. Het traject van station Vleuten naar station Maarssen krijgt lijnnummer 128. Samen met de gemeente Utrecht wordt nog onderzocht of de route van lijn 11 kan worden verlegd van de Stroomrugbaan naar de Hindersteinlaan, zodat een rechtstreekse verbinding tussen Vleuten-Dorp en Station Leidsche Rijn blijft bestaan.
- De dienstregeling van lijn 120 (Utrecht – Amsterdam Bijlmer Arena, Syntus) wordt aangepast zodat betere aansluitingen ontstaan tussen bus en trein op station Breukelen. De dienstregeling van lijn 12

(Utrecht -Maarsse) schuift mee, zodat lijn 12 en 120 met een regelmatig interval blijven rijden op het gezamenlijke traject tussen Utrecht CS en Maarsse.

- Tussen Utrecht CS en Rijnsweerd worden in de spits extra ritten toegevoegd. Deze ritten gaan rijden onder lijnnummer 18.
- Het traject Science Park – Bilthoven van lijn 31 (IJsselstein – Nieuwegein – Science Park – Bilthoven) wordt gekoppeld aan lijn 29 (Vleuten - Science Park), waardoor een directe verbinding ontstaat tussen Utrecht-Zuidoost en Bilthoven. Alle ritten van lijn 31 eindigen voortaan bij halte WKZ.
- Op lijn 34 (Amersfoort – Zeist – Science Park – Westraven) wordt op het drukste moment in de ochtendspits een extra rit toegevoegd tussen Winkelcentrum Vollenhove en Rijnsweerd-Noord. Omdat het erg druk was, heeft Qbuzz deze extra rit al sinds 15 april jl. aan de dienstregeling toegevoegd (laatste opschaling).
- Van de korte ritten op lijn 65 (Utrecht – Plettenburg – Vianen) die nu rijden van / tot Nieuwegein Plettenburg, worden twee ritten per uur doorgetrokken naar bedrijventerrein Het Klooster. Deze ritten gaan rijden onder lijnnummer 66. Tussen 5.30 en 6.30 en tussen 18.30 en 24.00 worden daarnaast extra ritten toegevoegd tussen Utrecht CS en Het Klooster, waardoor Het Klooster op weekdays tussen 5.30 en 24.00 elk half uur een directe verbinding krijgt met Utrecht CS. Ook bedrijventerrein Plettenburg en nieuwbouwlocaties Rijnhuizen (Nieuwegein) en Merwedekanaalzone (Utrecht) profiteren van deze uitbreiding.
- Reizigers naar Het Klooster krijgen met de nieuwe lijn 66 een directe verbinding met Utrecht CS. De dienstregeling van lijn 46 (Nieuwegein City – Het Klooster) wordt daarom beperkt tot een halfuurdienst in de spits. De extra vroege rit op lijn 74 (Zeist – Utrecht – Nieuwegein City – Vianen) op weekdays van Utrecht CS naar Nieuwegein City, bedoeld voor vroege reizigers naar Het Klooster vervalt.
- Het traject van lijn 44 (Houten – Nieuwegein – Vianen Lekbrug – Hoef en Haag) tussen de Lekbrug en Hoef en Haag komt te vervallen vanwege doortrekken lijnen 64 en 74/84 naar Hoef en Haag (zie Pluspakket).
- Lijn 74 (Vianen – Nieuwegein City – Utrecht CS – Zeist) en 84 (Vianen – Utrecht CS) gaan in Vianen tussen de haltes Hoeuftlaan en Rietkamp via de Helsdingse Achterweg rijden. Hierdoor wordt de reistijd tussen Hoef en Haag / Vianen De Hagen en de Lekbrug verkort. De bediening van de haltes Weidekamp, 't Zand, Mariënhof en Augustinushof wordt overgenomen door lijn 65 (Vianen – Plettenburg – Utrecht).
- Het Utrechtse deeltraject van lijn 80 (Meerkerk – Vianen), dat nu wordt gereden door Qbuzz DMG, wordt vooruitlopend op de nieuwe concessie overgeheveld naar de U-OV-concessie. Het traject Meerkerk – Vianen krijgt lijnnummer 81 en wordt op de Lekbrug op weekdays overdag exploitatief gekoppeld met lijn 44 (Vianen Lekbrug – Houten).
- Lijn 111 (Vleuten – kasteel De Haar) rijdt voortaan op weekdays ook in de periode tussen Pasen en de meivakantie en in de kerstvakantie.
- Het eindpunt van lijn 122 (Nieuw-Loosdrecht – Utrecht) in Utrecht wordt verlegd van station Overvecht naar Overvecht-Noord (halte Vechtsebanen).
- Aan het U-flex-gebied Vijfheerenlanden wordt een halte in Everdingen, een halte in Kedichem en drie haltes in Hagestein toegevoegd waarmee alle kleine kernen in de provincie Utrecht minimaal een dagbediening maandag tot en met vrijdag van één keer per uur hebben met 12 ritten per dag per richting.
- Na aanpassing van de kruising Prinsesselaan / Museumlaan gaat lijn 8 (Lunetten – Utrecht CS – Wilhelminapark) tussen de halte Prinsesselaan en halte Oorsprongpark via de Museumlaan rijden.
- Medio 2025 wordt het nieuwe busstation Nieuwegein City in gebruik genomen. Zodra dit klaar is en de Schouwstede weer beschikbaar als doorgaande busroute, gaat lijn 74 (Vianen – Nieuwegein City – Utrecht – Zeist) weer via de Zuidstedeweg / Schouwstede rijden. Lijn 31 (IJsselstein – Nieuwegein –

Science Park - Bilthoven) blijft rijden via de Zuidstedeweg maar krijgt richting IJsselstein een halte die dichterbij het nieuwe busstation ligt.

- Op de Daam Fockemalaan in Amersfoort wordt een nieuw haltepaar aangelegd ter hoogte van de Prins Frederiklaan. Zodra de nieuwe haltes klaar zijn worden ze opgenomen in de route van lijn 34 (Amersfoort – Zeist – Science Park – Westraven).
- In samenhang met de realisatie van de Westelijke Stadsboulevard in Utrecht wordt een nieuwe halte in gebruik genomen ter hoogte van het Thomas à Kempisplantsoen, wordt halte Majellapark verplaatst en worden de haltes Spinozaweg en Van Koetsveldstraat opgeheven.
- Halte Engk/Frankenhof in Wijk bij Duurstede ligt heel dicht (ongeveer 190m) op halte Engdijk. Halte Engk/Frankenhof wordt daarom opgeheven. Lijn 41 (Wijk bij Duurstede – Utrecht) en 56 (Wijk bij Duurstede – Zeist – Amersfoort) worden hierdoor versneld.
- Vanwege werkzaamheden op het Smakkelaarsveld kunnen bussen en trams vanaf medio 2025 voor een langere periode een dag per week geen gebruik maken van de Leidseveertunnel en de verbinding tussen het Smakkelaarsveld en Utrecht CS Centrumzijde. De extra DRU's als gevolg van de omleidingsroute zullen zoveel mogelijk in de stad Utrecht worden gecompenseerd.

Pluspakket

- In het Pluspakket 2024 was opgenomen dat een nieuwe spitsverbinding tussen Vianen en Utrecht gaat rijden (lijnen 84 / 284). Tot op heden heeft deze lijn nog niet gereden vanwege het tekort aan personeel. Gezien de groei van het aantal reizigers tussen Vianen en Utrecht zal deze lijn nu gaan rijden per december 2024.
- De bediening van Hoef en Haag door lijn 44 (Houten – Nieuwegein – Vianen Lekbrug – Hoef en Haag) wordt overgenomen door lijn 74 (Zeist – Utrecht CS – Nieuwegein City – Vianen) / 84 (Utrecht CS – Vianen). Deze lijnen worden doorgetrokken van het huidige eindpunt aan de Van Duvendoorstraat naar een bestaande maar nu niet gebruikte halte op de Berchmansweg, direct ten noorden van de rotonde Berchmansweg / Lange Dreef. Ook lijn 64 (Vianen Lekbrug – De Biezen) wordt doorgetrokken naar Hoef en Haag. Hierdoor vervalt halte Ing. D.S. Tuijnmanweg.
- Lijn 38 (Utrecht CS – Lage Weide – Maarssen) gaat uiteindelijk de hele avond en in het weekend rijden. Dit is een maatregel uit het Pluspakket 2024 die nog niet was ingevoerd door een tekort aan personeel. Hierdoor wordt zowel de nieuwbouwlocatie Ruimtekwartier (Maarssen) als bedrijventerrein Lage Weide (Utrecht) beter bereikbaar met het ov. Deze maatregel zal stapsgewijs worden opgebouwd, waarbij per december 2024 gestart zal worden met het rijden op zaterdag overdag. Op een later moment zal lijn 38 ook 's avonds en op zondag gaan rijden.
- Onderzocht wordt nog of de trambediening Utrecht CS – Science Park op weekenddagen en doordeweekse avonden dat FC Utrecht thuis speelt per januari 2025 uitgebreid kan worden.

Bovenstaande Pluspakketmaatregelen zullen per december aanstaande worden gereden (uitgezonderd de trambediening FC Utrecht die qua capaciteit niet noodzakelijk is maar wel als wenselijk wordt gezien). Deze uitbreidingen zijn gezien het gebruik en de groei van het aantal reizigers wenselijk dan wel noodzakelijk.

Onderstaande maatregelen uit het Pluspakket hebben minder prioriteit en deze kunnen en zullen niet vanaf december a.s. worden uitgevoerd. Deze uitbreidingen zullen op een nader te bepalen moment in 2025 plaatsvinden:

- Lijn 47 (Utrecht CS – Houten) rijdt sinds december 2023 op zaterdag overdag weer een uurdienst tussen Utrecht en Houten. Deze ritten worden boven verwachting goed gebruikt. Daarom is het

voorstel voor verhoging van de frequentie op zaterdag overdag van 8.00 tot 18.30 naar een halfuurdienst.

- Frequentieverhoging van lijn 48 (Houten – Nieuwegein City) op zaterdag overdag vanwege uitbreiding wijk Rijnhuizen. Uiteindelijk komen daar binnen een termijn van ongeveer 5 jaar circa 2500 woningen waarvan er nu 1200 zijn opgeleverd.
- De frequentie van lijn 2 (Utrecht CS – Museumkwartier) wordt op weekdays tussen 8.00 en 18.00 verhoogd naar een kwartierdienst.

Syntus:

Basispakket

- Een nieuwe lijn 205 (Amersfoort Bovenduist-Amersfoort CS-USP) gaat de nieuwbouwwijk Bovenduist in Amersfoort ontsluiten, net zoals de wijken Hoefkwartier en de Hoef (met nieuwe haltes) die nu nog geen OV-ontsluiting hebben. Deze verbinding gaat in de spits ook voorzien in de groeiende verplaatsingsbehoefte tussen Amersfoort en USP (gewenste doorontwikkeling HOV Amersfoort – USP). Buiten de spitsperiodes eindigt lijn 205 op Amersfoort CS.
- Met de komst van de nieuwe lijn 205 worden de in Zielhorst en Vathorst parallel rijdende lijnen 7 en 203 ingekort tot station Schothorst.
- Om de uitbreidingen van de nieuwe lijn 205 te compenseren wordt voorgesteld om in Amersfoort op lijn 5 (Amersfoort CS – Schothorst – Vathorst) en lijn 7 (Amersfoort CS – Schothorst – Vathorst) de kwartierfrequentie op maandag tot en met vrijdag tussen Centraal Station en Schothorst te verlagen naar een halfuurfrequentie. Met nu slechts max. 6 reizigers per rit is op lijn 5 en max. 10 reizigers per rit op lijn 7 is dat zeker een te verdedigen maatregel.
- Lijn 203 (Amersfoort Vathorst – Schothorst – USP) wordt ingekort tot station Schothorst vanwege de komst van lijn 205 op grotendeels hetzelfde traject.
- Op de Daam Fockemalaan in Amersfoort wordt een nieuw haltepaar aangelegd ter hoogte van de Prins Frederiklaan. Zodra de nieuwe haltes klaar zijn worden ze opgenomen in de route van lijn 202 (Amersfoort – Science Park).
- De route van lijn 120 (Utrecht CS – Amsterdam station Bijlmer Arena) met bediening station Abcoude die als pilot is gestart wordt omgezet in een permanente route via het station.
- Lijn 120 (Utrecht CS – Amsterdam station Bijlmer Arena) krijgt een iets aangepaste route in Utrecht en halteert afwijkend rond de Vleutenseweg / Thomas a Kempisweg vanwege aanleg Westelijke Stadsboulevard.
- Route van lijn 120 (Utrecht CS – Amsterdam station Bijlmer Arena) en lijn 126 (Mijdrecht Centrum – Amsterdam station Bijlmer Arena) wordt aangepast in Amsterdam ZO vanwege woningbouwontwikkelingen.
- De dienstregeling van buurtbus 503 (Eemdijk – Nijkerk) wordt afgestemd op de dienstregeling van lijn 142 (Zeewolde – Nijkerk – Station Vathorst) van RRRreis waarmee een nieuwe overstap wordt geboden.
- Lijn 107 (Utrecht CS – Gouda) krijgt een extra ochtendrit tussen Montfoort en Gouda vanwege capaciteitsgebrek.
- Lijn 121 (Mijdrecht – Hilversum) krijgt een routewijziging in Hilversum vanwege afsluiting van de Kerkbrink.
- Lijn 280 (Amersfoort – Veenendaal) krijgt een kleine routewijziging in Veenendaal.
- Buurtbus 522 (Weesp – Vreeland) krijgt een kleine routewijziging in Vreeland in verband met verkeersdrempels.

Pluspakket

- Lijn 126 (Amsterdam station Bijlmer Arena – Mijdrecht Centrum) wordt in twee stappen verlengd en uitgebreid met een halfuur frequentie tussen Mijdrecht Centrum en Twistvlied (en later Het Oosterland, nieuwe woonwijk Mijdrecht).
- Lijn 5 (Montfoort – Woerden) wordt in de spitsen het aantal ritten uitgebreid om via Woerden lijn 107 (Gouda – Utrecht) te ondersteunen op de relatie Montfoort – Utrecht Centraal v.v.

Bovenstaande maatregelen zullen worden gereden per december a.s.. Met deze uitbreidingen zijn niet veel extra chauffeurs nodig.

Onderstaande maatregel uit het Pluspakket heeft minder prioriteit en meer voorbereidingstijd nodig en deze zal niet vanaf december a.s. worden uitgevoerd:

- Lijn 87 (Veenendaal De Klomp – Rhenen) heeft de gemeente Veenendaal de wens deze door te trekken naar Kesteren. Er dient eerst verder onderzoek plaats te vinden naar vertraging op de Rijnbrug om een betrouwbare dienstregeling aan te kunnen bieden.

Ter volledigheid: de hierboven weergegeven Pluspakketten zijn in eerste instantie zodanig opgesteld dat de verwachting was dat deze uitvoerbaar waren. Hiermee zou niet het volledig aantal beschikbare dienstregelingen wat hiervoor beschikbaar was worden uitgenut. Zoals hierboven te lezen zal Syntus hiervan wel twee Pluspakketmaatregelen uitvoeren. Door U-OV worden wel enkele Pluspakketmaatregelen uitgevoerd maar die worden weer gecompenseerd in het Basispakket. Voor U-OV worden dus netto geen extra DRU's ingezet. Daarom kan gesteld worden dat er slechts beperkt Pluspakketmaatregelen worden uitgevoerd.

Argumenten

Beide vervoerplannen zijn getoetst aan de hand van de geldende concessie-afspraken:

- Voldoet het vervoerplan aan de concessie en de provinciale uitgangspunten?
- Heeft voldoende afstemming met positief resultaat plaatsgevonden met aangrenzende concessies?
- Is voldoende gemotiveerd en onderbouwd dat sprake is van een efficiencyverbetering of een verbetering voor reizigers?

Hierbij geldt voor U-OV het bestek Tram en Bus Regio Utrecht 2013-2025 en voor Syntus het programma van eisen Concessie Provincie Utrecht 2016-2025. De plannen voldoen aan deze afspraken. Ook voldoen de plannen aan de eerder vastgestelde uitgangspunten en de onderzoeksopgaven zijn verwerkt.

Beleidsuitvoering: OV-netwerkperspectief, Coalitieakkoord en Bereikbaarheidsprogramma

De komende jaren willen wij investeren in goede bereikbaarheid van de steden en van de kleinere dorpen, want dat maakt het wonen en werken in de provincie fijner. Het OV-netwerkperspectief gaat vooral over de OV-ontwikkeling in de jaren na afloop van de huidige concessies eind 2025, maar biedt wel de richting aan waar we ook met de huidige concessies de laatste jaren al naartoe willen werken. Daarin is specifieke focus voor de verdere uitrol van snelle, hoogfrequente lijnen, de zogenaamd Bus Rapid Transit (verder: BRT), met behoud van het onderliggend OV-net.

Met het coalitieakkoord 2023-2027 "Aan de slag voor Utrecht" is specifieke aandacht voor een goed toegankelijk en betaalbaar openbaar vervoer. Dus ook voor ouderen, jongeren, mensen met een beperking en minima. Daarnaast moet het openbaar vervoer een dekkend netwerk hebben voor de hele provincie en flexibel kunnen meebewegen met het aantal reizigers. Het Bereikbaarheidsprogramma zet daarnaast in op Publieke Mobiliteit.

Met de beperkte uitbreidingsmogelijkheden bij de vervoerders worden aanvullende middelen vanuit bovengenoemd beleid in 2025 niet ingezet voor de uitvoering van de Vervoerplannen (wel voor bijvoorbeeld subsidie OV-doorstroming en compensatie studenten OV-kaart, zie onze Statenbrief d.d. 3-9-2024 met kenmerk UTSP-251466488-75517). De Pluspakketten worden gefinancierd uit de boetes en ingehouden DRU's.

Dat wil niet zeggen dat er geen mogelijkheden zijn om in lijn met ons beleid het OV te verbeteren. Zo worden er diverse maatregelen getroffen waarmee kleine kernen nog beter bediend worden. Zie onder andere de uitbreiding van de bediening van U-Flex in Vijfheerenlanden waarmee nu alle kleine kernen van maandag t/m vrijdag 1x/uur met het OV bediend worden. Ook bedrijventerreinen worden beter met OV bereikbaar, zie onder andere de flink verbeterde bediening van bedrijventerrein Het Klooster in Nieuwegein. BRT gaat vooral spelen bij ingang van de nieuwe concessies waarbij naast het huidige U-link ook het concept U-liner (snelle hoogfrequente streek-stad verbindingen) wordt ingevoerd. Met onder andere de uitbreiding van de OV-bediening tussen Amersfoort en USP (lijnen 202 en 205) in vervoerplan 2025 en de Pluspakketuitbreidingen op de lijnen van Amersfoort naar Bunschoten (lijn 76) en Soest (lijn 70) per augustus 2024 spelen we daar nu ook al op in. Het laten rijden van de tram tussen Utrecht CS en het USP in het weekend en weekdays als FC

Utrecht speelt staat als expliciete wens in het vervoerplan U-OV. Qbuzz gaat proberen dit uit te voeren, bij aanwezigheid van voldoende personeel.

Voor de volledigheid willen we hier vermelden dat we met betrekking tot de bereikbaarheid van het landelijk gebied / kleine kernen naast in de vervoerplannen daar vooral ook in het kader van Publieke Mobiliteit specifiek aandacht voor hebben. Bereikbaarheid gaat namelijk verder dan alleen OV en als OV wellicht niet op alle momenten aangeboden kan worden kunnen andere maatregelen (zoals deelfietsen in combinatie met hubontwikkeling) een uitkomst zijn om het landelijk gebied nog beter te ontsluiten. Dit onderwerp bevindt zich nu in de kwartiermakersfase en over de uitkomsten hiervan wordt u in het najaar geïnformeerd.

Participatie

Deze plannen hebben een uitgebreid participatietraject doorlopen. Gemeenten, het ROCOV en inwoners van de provincie hebben de gelegenheid gekregen te reageren op de wijzigingsvoorstellen. De reacties van reizigers, gemeenten, het ROCOV en enkele andere stakeholders zijn meegenomen in het definitief maken van de vervoerplannen. De consultatiereacties zijn aanleiding geweest enkele maatregelen uit de concept vervoerplannen aan te passen. Het gaat om de volgende wijzigingen:

U-OV

Mede naar aanleiding van de consultatie in het definitieve vervoerplan de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- De route van lijn 11 wordt tussen halte Parkzichtlaan en station Vleuten mogelijk verlegd van de Stroomrugbaan naar de Hindersteinlaan. Hierdoor blijft een directe verbinding bestaan tussen Vleuten Dorp en Leidsche Rijn Centrum. Hierover wordt nog met de gemeente Utrecht gesproken.
- Lijn 18 wordt om praktische redenen verlengd van / naar halte Sorbonnelaan. Bij halte Rijnsweerd-Zuid kan de vertrektijd namelijk niet worden afgewacht zonder andere bussen te hinderen.
- Op lijn 28 wordt op zondagochtend een extra vroege rit toegevoegd van Utrecht CS naar Science Park t.b.v. personeel van het UMC.
- U-flex komt beschikbaar tussen de huidige haltes in het centrum van Hoef en Haag, de nieuwe haltes langs de Berchmansweg (aan de rand van Hoef en Haag) en Vianen-Centrum. Hiermee bieden we bewoners van Hoef en Haag die niet naar de nieuwe haltes aan de rand van het dorp kunnen of willen lopen een alternatief.
- U-flex komt ook beschikbaar tussen haltes in de kern Hagestein, Everdingen en Hoef en Haag / Vianen Centrum.

Syntus

Als gevolg van reactie van de gemeenten Hilversum en Wijdmeren en het Gemeentelijk Gymnasium Hilversum is besloten af te wijken van de in het concept vervoerplan voorgestelde nieuwe route van lijn 121 (Mijdrecht – Loenen – Hilversum) in Hilversum. Lijn 121 blijft het Gemeentelijk Gymnasium bedienen en gaat in het centrum de route via de centrumring (Melkpad) rijden, conform wens van de genoemde partijen. Met de eerder voorgestelde route zouden andere middelbare scholen (en meer scholieren dan Gemeentelijk Gymnasium) een OV bediening krijgen vanuit regio Wijdmeren / Stichtse Vecht maar na overleg is ervoor gekozen de huidige OV bediening van Gemeentelijk Gymnasium (in ieder geval voor een jaar) te handhaven. Na een paar maanden wordt de aangepaste route geëvalueerd en vergeleken met de alternatieve route.

Afhandeling Motie 64

Met het besluit over de vervoerplannen zijn we van mening dat de door u, in de PS vergadering van 8 november 2023, aangenomen Motie 64 "Maak OV-verbindingen over provinciegrenzen sterk" als afgehandeld kan worden beschouwd. Met de motie is ons opgedragen:

- Om bij de inrichting van de nieuwe concessie of toevoegingen vanuit een pluspakket voldoende oog te hebben voor provinciegrens overschrijdend OV;
- Hierbij specifiek rekening te houden met de bereikbaarheid van essentiële voorzieningen over provinciegrenzen heen.

We hebben bij zowel het inrichten van de nieuwe concessie als in het jaarlijkse vervoerplanproces oog voor het grensoverschrijdend vervoer. De Nota van Uitgangspunten voor de nieuwe concessie en de jaarlijkse vervoerplannen hebben een uitvoerig participatieproces doorlopen en zijn ook afgestemd met omliggende provincies, gemeenten, vervoerautoriteiten en vervoerbedrijven. We onderschrijven dat verplaatsingen niet

ophouden bij de provinciegrens en richten het OV daar ook op in en blijven ook zoeken naar verbeteringen. We kunnen hier diverse voorbeelden van geven uit de vervoerplannen 2025 van de vervoerders:

- Het aansluiten van buslijnen 123 en 130 (samen in de spits 6x per uur) vanuit De Ronde Venen op de recent geopende tram in Uithoorn naar Amsterdam Zuid.
- De verbeterde bediening van de Utrechtse (kleine) kern Zegveld en de Zuid-Hollandse (kleine) kernen Woerdense Verlaat en Noorden met buurtbus 524 (Breukelen-Woerden). Deze buurtbus is per februari 2024 vanaf Woerden door gaan rijden naar Zegveld en over de provinciegrens heen naar Woerdense verlaat en Noorden. Hiermee ontstaat een betere grensoverschrijdende OV-verbinding, ook in de daluren.
- De routewijziging in Schoonhoven van buurtbus 505, waardoor er een overstap ontstaat op R-NET buslijn 497 naar Gouda en lijn 295 naar Rotterdam metrostation Capelsebrug.
- Het afstemmen van de dienstregeling van buurtbus 503 (Eemdijk – Nijkerk) op de dienstregeling van lijn 142 (Zeewolde – Nijkerk – Station Vathorst) van RRReis waarmee een nieuwe overstap wordt geboden en beter grensoverschrijdend gereisd kan worden.
- Het uitbreiden van het aantal busritten tussen Montfoort en Gouda in de ochtendspits op lijn 107.
- In nauw overleg met o.a. de gemeente Hilversum en Wijdmeren wordt een proef opgezet om te bepalen wat de beste route is voor lijn 121 in Hilversum (Mijdrecht-Loenen-Hilversum).
- Voor lijn 87 (Veenendaal De Klomp – Rhenen) stelt Syntus in het Pluspakket van vervoerplan 2025 voor om deze lijn over de provinciegrens heen door te trekken naar Kesteren. Het is waarschijnlijk nog niet haalbaar om deze per start dienstregeling te gaan rijden vanwege de personeelsproblemen en het verder onderzoeken van vertraging die wordt opgelopen op de Rijnbrug. Maar deze staat wel op het netvlies om later te gaan realiseren.

Kanttekeningen

De personeelsproblematiek blijft een belangrijk thema voor de (uitvoering van de) vervoerplannen 2025. Dit zorgt voor onzekerheid of bepaalde maatregelen uitgevoerd kunnen worden. Dit speelt nog in grootste mate in de U-OV concessie maar ook voor het Pluspakket van Syntus.

Net zoals voor vervoerplan 2024 is ook voor 2025 naast een Basispakket een Pluspakket uitgevraagd.

Vervoerders hebben aangegeven te verwachten dat ze slechts beperkt mogelijkheden zullen hebben om maatregelen uit een Pluspakket uit te kunnen voeren omdat ze de daarvoor benodigde extra chauffeurs slechts beperkt verwachten te hebben. Het niet verder kunnen uitbreiden en de mate van onzekerheid over uitvoering van de Pluspakketmaatregelen is teleurstellend. Het is echter toch mogelijk om meer uitbreidingen te doen, maar dan binnen het Basispakket. Dat betekent echter wel dat deze elders gecompenseerd moeten worden omdat men het hele pakket zonder extra chauffeurs moet kunnen rijden. Uitbreidingen zijn wenselijk en soms noodzakelijk dus dat betekent ook dat er ook compensatiemaatregelen moeten worden gevonden waarbij minder wordt gereden of op bepaalde tijdstippen helemaal niet meer. Dit wordt daar gedaan waar dit zo min mogelijk reizigers benadeelt.

Een aantal van dit soort wijzigingsvoorstellen en andere enigszins gevoelige wijzigingsvoorstellen uit de vervoerplannen 2025 zijn:

U-OV:

- Lijn 11: deze lijn wordt op station Vleuten geknipt in twee lijnen, lijn 11 en 128. Inwoners uit Vleuten-Dorp zijn daarover niet tevreden omdat een rechtstreekse verbinding met Leidsche Rijn verloren gaat. Er worden nog gesprekken met de gemeente Utrecht gevoerd over een mogelijk alternatieve route (die ook in het vervoerplan is opgenomen) waardoor de verbinding tussen Vleuten-Dorp en Leidsche Rijn wel blijft bestaan. Op dit moment is nog niet zeker of deze route gereden kan gaan worden, maar daar worden de nodige inspanningen voor gedaan.
- Lijn 44: deze lijn rijdt momenteel door de kern Hoef en Haag met twee haltes in het dorp. In de nieuwe situatie zal Hoef en Haag bediend worden met twee haltes aan de Berchmansweg die frequenter en de hele week worden bediend met lijnen 74 / 84. In de consultatie bleek dat reizigers het eens zijn met dit voorstel, maar een grote groep vroeg ook aandacht om de afstand tot de bushalte die toeneemt. Om de voordelen te behouden, maar ook tegemoet te komen aan deze reizigers die niet willen of kunnen lopen naar de halte van de reguliere bus, blijven de huidige haltes bediend door U-flex, waarmee verwacht wordt dat tegemoet wordt gekomen aan de wensen van de inwoners van Hoef en Haag.

- Lijn 31: Nieuwegein is niet helemaal gelukkig met het voorstel om lijn 31 ook na oplevering van het nieuwe busstation op de Zuidstedeweg te laten te halteren. Redenen waarom we dit wel willen staan in het vervoerplan. Reizigers hebben in de consultatie aangegeven blij te zijn dat de route zo blijft (conform voorstel in vervoerplan).
- Smakkelaarsveld Utrecht: de bouw van het Smakkelaarspark op het Smakkelaarsveld gaat grote effecten hebben op de dienstregeling vanaf medio 2025, aangezien alle buslijnen vanuit het centrum van Utrecht naar Utrecht Centraal via deze route rijden. Met de aannemer, gemeente Utrecht en Qbuzz worden afspraken gemaakt om de hinder te minimaliseren, desalniettemin is het onoverkomelijk dat flinke hinder optreedt voor de reiziger. Wanneer de kaders volledig bekend zijn, worden reizigers hier tijdig over geïnformeerd. Naast de directe hinder in de vorm van omleidingen, zal er ook op dagen dat de omleidingen gereden worden (maandagen en een deel van de vrijdagen) op andere lijnen een afgeschaalde dienstregeling gereden worden. Hiervoor is gekozen omdat er geen extra personeel beschikbaar is. De dienstregeling dient hier later nog op aangepast te worden, dit is dus nog niet verwerkt in de vastgestelde vervoerplannen. In de periode tot medio 2025 zullen incidentele aanpassingen in de dienstregeling in het weekend plaatsvinden vanwege voorbereidende werkzaamheden door de aannemer. U wordt later dit jaar meer uitgebreid over de gevolgen van deze werkzaamheden met een Statenbrief geïnformeerd.
- Om de Pluspakketmaatregelen die per december a.s. gaan rijden in te voeren, worden een aantal opschalingen naar het 100% Basispakket naar een later moment doorgeschoven. Op deze manier zijn deze Plusmaatregelen DRU-neutraal door te voeren. De start van lijn 84/284, het doortrekken van lijnen 64 en 74/84 naar Hoef en Haag en het rijden van lijn 38 op zaterdag overdag wordt hierdoor mogelijk. Op onderstaande lijnen zal de frequentie voorlopig hetzelfde blijven (maar niet verder omlaag gaan):
 - Lijnen 1, 3, 7, 8, 50, 73 en 77 blijven op zondagavond na 22.00 uur 2 keer/uur rijden;
 - Lijnen 1, 3, 7, 8, 73 en 77 blijven op zondagochtend tot 11.00 uur 2 keer/uur rijden;
 - Lijnen 7, 8, 41, 73 en 77 blijven op zaterdagochtend tot 10.00 uur 2 keer/uur rijden;
 - Lijn 9 rijdt vooralsnog niet op weekdays voor 7.00 uur en op zondag na 22.00 uur. Lijn 41 rijdt dezelfde route en is het alternatief;
 - Lijn 31 blijft één rit in de ochtendspits niet rijden;
 - Lijn 34 blijft op weekdays tussen 18.30 en 21.00 uur 2 keer/uur rijden;
 - Lijn 50 blijft op weekdays in de daluren 4 keer/uur rijden.

Syntus:

- Voor reizigers uit Vathorst Noordoost en Zielhorst heeft de inkorting van de lijnen 7 (Vathorst-Schothorst-Amersfoort CS) en 203 (Vathorst-Schothorst-USP) tot Schothorst consequenties. Lijn 203 krijgt een iets andere route in Zielhorst dan lijn 7 en in Vathorst Noordoost verdwijnt bij gereedkomen infrastructuur Bovenduist hun directe verbinding met USP. Deze verbinding blijft echter aanwezig met een overstap of via halte Bergenboulevard en nieuwe halte Bovenduist. De wijzigingen van de lijnen 203, 205 zijn al besproken en akkoord bevonden door de gemeente Amersfoort.
- Om de uitbreidingen van de nieuwe lijn 205 te compenseren wordt voorgesteld om in Amersfoort op lijn 5 (Amersfoort CS – Schothorst – Vathorst) en lijn 7 (Amersfoort CS – Schothorst – Vathorst) de kwartierfrequentie op maandag tot en met vrijdag tussen Centraal Station en Schothorst te verlagen naar een half uur frequentie. Met nu slechts max. 6 reizigers per rit op lijn 5 en max. 10 reizigers per rit op lijn 7 is dat zeker een te verdedigen maatregel.

Uit de consultatie blijkt dat een meerderheid voor het voorstel van de nieuwe lijn 205 is, met de gevolgen die dat voor andere lijnen heeft. Ook het ROCOV heeft positief geadviseerd op deze wijzigingen in Amersfoort. Tot slot staat ook de gemeente Amersfoort achter de wijzigingen.

- Het voorstel om lijn 121 (Mijdrecht-Loenen-Hilversum) een andere route te geven in Hilversum stuitte op weerstand, omdat het Gemeentelijk Gymnasium niet meer werd bediend met het OV. Het voorstel is daarop aangepast (zie ook hierboven onder het kopje "argumenten").

Provincie Noord-Holland – Vervoerplan Transdev – Lijn 109:

Lijn 109 (Hilversum – Baarn – Eemnes – Bussum) valt onder de concessie Provincie Noord-Holland en wordt gereden door Transdev. Transdev wenst lijn 109 per half december 2024 te splitsen in twee aparte lijnen, namelijk lijn 109B (Bussum – Laren – Bussum door Eemnes) en een lijn 109H (Hilversum – Baarn Zandheувelweg). Het splitsen heeft tot gevolg dat een deel van Eemnes, namelijk de haltes aan de Wakkerendijk en de haltes in Eemnes zelf, vanuit de richting Hilversum niet meer worden bediend. En dat is nadelig voor reizigers (hoewel gering in aantal) die van/naar Eemnes reizen vanuit Hilversum via Baarn. Wij hebben bezwaar aangetekend bij zowel Transdev als provincie Noord-Holland tegen de splitsing van lijn 109. Deze partijen zijn niet voornemens het voorstel aan te passen. Om reizigers tussen Eemnes en Hilversum een alternatief te bieden zal onze buurtbus 573 (Amersfoort – Soest – Baarn – Eemnes) in Eemnes door worden getrokken naar de nieuwe halte aan de A27, waarmee daar dan een overstap mogelijk wordt gemaakt op buslijn 320 naar Hilversum Station.

Financiële consequenties:

Het financiële kader voor beide concessies past binnen de doorkijk 2022-2025 van de begroting 2024 en het meerjarige OV-kostenniveau van het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 (programma 6, Bereikbaarheid II – Openbaar Vervoer; Beleidsdoel 6.1 OV-reizigers zijn tevreden). Voor dienstregelingsjaar 2025 is in totaal € 109,5 miljoen opgenomen voor de OV-concessies (totale bedrag voor OV-concessies). Dit bedrag is conform de verlengingsafspraken voldoende om het vervoeraanbod op peil te houden, maar biedt nog geen uitbreidingsruimte.

Door de afschalingen door het personeelstekort en te hoge ongeplande rituitval in 2023 houden we exploitatiesubsidie in en leggen we boetes op. Dit bedrag kon al benut worden voor uitbreidingsruimte en daarom hebben we voor 2024, met een doorloop naar 2025, Pluspakketten uitgevraagd. Ook in 2024 houden we weer exploitatiesubsidie in en leggen we boetes op aan U-OV en Syntus vanwege het rijden van een afschaling van de dienstregeling. Aanpassingen van de begroting 2025 zullen plaatsvinden via de reguliere P&C producten en dekking zal plaatsvinden vanuit de reserve OV concessies.

De in de vervoerplannen opgenomen Basispakketvoorstellen en uitbreidingsvoorstellen in de Pluspakketten vallen binnen de beschikbare DRU's zoals opgenomen in de vastgestelde uitgangspunten voor de vervoerplannen. Financiering van de Pluspakketmaatregelen vindt plaats uit de boetes en ingehouden exploitatiebijdrage als gevolg van afgeschaald rijden en rituitval. Daar is nog voldoende ruimte voor naast de compenserende tarief- en marketingacties die deze zomer en najaar ook hieruit worden gefinancierd omdat de uitbreidingen Pluspakket beperkt zullen zijn.

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, die 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 € 23 miljoen.

Vervolgprocedure / voortgang:

De vervoerders werken de vervoerplannen verder uit in een nieuwe dienstregeling die in zal gaan op 15 december 2024. Communicatie over de nieuwe dienstregeling richting reizigers vindt plaats door de vervoerders. Daar waar voor de reizigers noodzakelijk, zal verdere afstemming plaatsvinden met vervoerders van omliggende concessies.

Bijlagen

1. Vervoerplan 2025 U-OV;
2. Vervoerplan 2025 Syntus.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

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