

Aan Provinciale Staten

ONDERWERP	Vervoerplannen 2024 U-OV en Syntus	TELEFOONNUMMER	+31652769657
DATUM	12-09-2023	E-MAILADRES	gijs.knegtel@provincie-utrecht.nl
DOCUMENTNUMMER	UTSP-251466488-74086	DOMEIN/OPGAVE	MOB
VAN	Gijs Knegt	TEAM	EOV
NUMMER PS	-	PORTEFEUILLEHOUDER	Van Schie
BIJLAGE	1. Vervoerplan 2024 U-OV; 2. Vervoerplan 2024 Syntus;		

Geachte dames en heren,

Essentie / samenvatting:

De vervoerders U-OV en Syntus stellen minimaal eenmaal per jaar een vervoerplan op met daarin wijzigingsvoorstellen voor de dienstregeling. De vervoerplannen moeten leiden tot een nieuwe dienstregeling die ingaat op 10 december 2023. Op 24 januari 2023 hebben wij de uitgangspunten voor de vervoerplannen 2024 vastgesteld met hierin een Basispakket, qua omvang gelijk aan de vervoerplannen 2023, en een Pluspakket, dat gefinancierd wordt uit 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 informeren wij u over de definitieve vervoerplannen die wij op 12 september 2023 hebben vastgesteld.

Beide vervoerders hebben aangegeven dat het gezien de aanhoudende personeelstekorten, welke niet alleen in onze regio maar ook landelijk spelen, en hoog ziekteverzuim niet waarschijnlijk is dat de maatregelen van het Pluspakket (al per december 2023) kunnen worden afgenomen. 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. Een gefaseerde invoering van het Pluspakket in 2024 lijkt nu het meest haalbaar. Zoals de situatie nu is zal men al voldoende uitdaging hebben om het Basispakket volledig te kunnen rijden zonder overmatige ongeplande rituitval. Met name voor de U-OV concessie is de uitdaging groot, ook voor het Basispakket, en vervoerder Qbuzz ziet zich genoodzaakt daarom nu ook scenario's te ontwikkelen om de huidige afgeschaalde dienstregeling te blijven rijden en nog iets verder af te schalen. Dit om grote ongeplande rituitval te kunnen voorkomen. Er moet terdege rekening mee worden gehouden dat het Basispakket niet volledig gereden kan gaan worden.

Inleiding:

Bij de vaststelling van de uitgangspunten voor de vervoerplannen 2024 is al aangegeven dat we nog steeds te maken hebben met de gevolgen van de coronapandemie. Het aantal reizigers fluctueert de laatste maanden rond de 80% ten opzichte van voor de pandemie. De stakingen en personeelsproblematiek, met als gevolg het rijden

van een afgeschaalde dienstregeling en meer rituitval dan gewoonlijk, dragen niet bij aan het binnenhalen van extra reizigers. Met de uitgangspunten voor de vervoerplannen 2024 hebben wij aangegeven iets terug te willen geven aan de reiziger, wetende dat dit in de praktijk vooralsnog lastig uitvoerbaar zal zijn.

Over de uitgangspunten bent u per brief, d.d. 24 januari 2023 (documentnummer 8260323E), en met een informatiesessie op 1 februari 2023 geïnformeerd. Met de uitgangspunten zijn vervoerbedrijven Qbuzz (U-OV) en Syntus gevraagd een concept vervoerplan 2024 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 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 2024 opgesteld dat vervolgens ter consultatie is gelegd. Hierover hebben wij u met de informatiesessie van 13 april 2023 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 en het ROCOV zijn meegenomen in het definitief maken van de vervoerplannen. De resultaten van de consultatie hebben wij met u gedeeld in de informatiesessie van 6 september 2023. De beide vervoerplannen hebben wij op 12 september jongstleden vastgesteld.

Toelichting:

Inhoud vervoerplan: wijzigingen ten opzichte van de dienstregeling 2023

Op basis van de uitgangspunten en ingekomen wensen van gemeenten hebben de vervoerders hun concept vervoerplannen 2024 opgesteld.

Bij de U-OV concessie zijn in het Basispakket van het vervoerplan diverse wijzigingen opgenomen om de dienstregeling beter aan te laten sluiten bij de nieuwe vervoervraag. Het betreft meerdere uitbreidingen en/of aanpassingen om in te spelen op de reizigersgroei en het wijzigen van de tijden waarop lijnen starten/eindigen waardoor op meerdere plaatsen vroegere en latere reismogelijkheden ontstaan. Er zitten in het basispakket dus al een aantal uitbreidingen die mogelijk zijn omdat er ook een aantal voorstellen inzit waar minder wordt gereden (in bijvoorbeeld avonduren). U-OV stelt in het Pluspakket voor frequenties te verhogen, lijnen weer te gaan rijden die eerder vanwege corona zijn afgeschaald en de dienstregeling uit te breiden naar gebieden waar nieuwe woningbouw plaatsvindt. In de Syntus concessie zit in het Basispakket een beperkt aantal wijzigingen, zoals een aantal koppelingen en integraties van lijnen waardoor meer reismogelijkheden ontstaan, aandacht voor goede overstap bus-trein Veenendaal De Klomp en een betere bediening van de kleine kern Zegveld. Voor het Pluspakket stelt Syntus verhoging van frequenties voor, met name in de spitsen, op drukke lijnen waar capaciteitsproblemen op de loer liggen. Dit zijn ook de lijnen die eerder vanwege corona zijn afgeschaald. Binnen beide concessies zullen de nachtlijnen weer volledig gaan rijden.

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

U-OV:

Basispakket:

- Op lijnen 6 (Utrecht CS – Overvecht-Zuid), 27 (Zuilen – USP), 29 (Vleuten - Vaartsche Rijn – USP), 30 (Overvecht – USP), 38 (Maarssen – Lage Weide – Utrecht CS), 55 (Utrecht CS – Maartensdijk), 85 (Leerdam – Utrecht CS) en 90 (Ameide – Utrecht CS) worden in de spits enkele ritten toegevoegd om capaciteitsknelpunten op te lossen. Daarnaast worden alle ritten op lijn 10 (Lunetten – Leidsche Rijn) en 65 (Utrecht CS – Plettenburg – Vianen) die nu met een midibus rijden voortaan met een standaardbus gereden;
- In het weekend rijdt lijn 2 (ringlijn Museumkwartier) niet meer voor 9.00;
- Op lijnen 3 (Zuilen/Overvecht – Utrecht CS), 6 (Overvecht – Utrecht CS) en 7 (Kanaleneiland – Utrecht CS) wordt een extra vroege rit toegevoegd op weekdays. In de middagspits wordt de '10-minutendienst op lijn 3 een half uur langer doorgereden;
- Lijn 4 (Terwijde – Utrecht CS – Voordorp) wordt in de spits(richting) op het traject Langerak – Utrecht CS verdicht tot '7,5-minutendienst door een nieuwe lijn De Meern-Oost – Langerak – Utrecht CS (lijn 14);

- Op weekdays vervallen op lijn 5 (Utrecht CS – Oog in Al – Maarssen) en 12 (Utrecht CS – Zuilen – Maarssen) de ritten met vertrek om ca. 5.45 uit Utrecht;
- Lijn 6 (Overvecht-Zuid – Utrecht CS – Galgenwaard) wordt geknipt op Utrecht CS. Het traject tussen Utrecht CS en Galgenwaard krijgt lijnnummer 9. Om lijn 41 (Utrecht CS – Wijk bij Duurstede) te ontlasten op het traject binnen Utrecht gaat lijn 9 (Utrecht CS – Galgenwaard) ook 's avonds en in het weekend rijden. Daarnaast wordt de frequentie van lijn 9 in de middagspits richting Utrecht CS verhoogd naar een '7,5-minutendienst;
- De frequentie van lijn 11 (Overvecht – Leidsche Rijn – Vleuten – Maarssen) wordt in de ochtendspits tussen winkelcentrum Overvecht en station Leidsche Rijn verhoogd naar een kwartierdienst;
- De frequentie van de tram (IJsselstein/Nieuwegein – Utrecht CS – USP) wordt op weekdays voor 7.00 en op maandag t/m zaterdag tussen 18.30 en 19.00 verlaagd van een '7,5-minutendienst naar een kwartierdienst;
- De frequentie van lijn 24 (Utrecht CS – Oudenrijn) wordt 's ochtends voor 7.00 en 's avonds na 18.00 verlaagd naar een halfuurdienst;
- De frequentie van lijn 28 (Vleuten – Utrecht CS – USP) wordt in de tegenspitsrichting verlaagd naar een '10-minutendienst. De rit die op weekdays om 5.54 vertrekt van Utrecht CS richting Vleuten vervalt. In de ochtendspits wordt de frequentie richting Science Park aangepast, zodat deze beter aansluit op de reizigersvraag waarbij er evenveel ritten blijven rijden;
- Op lijn 29 (Vleuten – Vaartsche Rijn – USP) wordt de frequentie in het drukste half uur van de ochtendspits verhoogd. Aan de randen van de spits wordt de '10-minutendienst verlaagd naar een kwartierdienst.
- In Nieuwegein gaat lijn 31 (IJsselstein – Nieuwegein – USP – Bilthoven) voortaan ook stoppen bij de haltes Poort van Nieuwegein en Marconi (hoog). Op het traject Bilthoven – Science Park wordt de frequentie in de spits verlaagd naar een halfuurdienst, met uitzondering van de ochtendspits richting Science Park. Op het traject IJsselstein – Science Park wordt de frequentie verhoogd en wordt de periode waarin de spitsfrequenties rijden verruimd. Tot slot gaat lijn 31 voortaan in de ochtend- en middagspits in beide richtingen rijden tussen IJsselstein en Nieuwegein;
- Lijn 35 (Driebergen Zeist – USP - Lunetten) vervalt nadat deze in de afgeschaalde dienstregeling al niet meer had gereden;
- In de middagspits start de '10-minutendienst op lijn 41 (Utrecht CS – Wijk bij Duurstede) een half uur eerder;
- De dienstregeling op lijn 46 (Nieuwegein City – Het Klooster) start voortaan een half uur eerder. Op lijn 74 (Driebergen Zeist – Utrecht CS – Vianen) wordt eveneens een extra vroege rit toegevoegd van Utrecht CS naar Nieuwegein City die aansluit op de eerste rit van lijn 46;
- Lijn 47 (Utrecht CS – Houten) gaat een extra vroege rit rijden van Houten naar Utrecht en de kwartierdienst op lijn 47 start 's ochtends een half uur later. Daarnaast vervalt de rit van Hoograven naar Utrecht CS met vertrek om 6.07 en de rit van Utrecht CS naar Hoograven met vertrek om 6.27. Op zaterdag overdag gaat lijn 47 weer een uurdienst rijden;
- Lijn 48 (Maarssen – Nieuwegein – Houten) gaat 's avonds na 19.00 via bedrijventerrein De Liesbosch rijden. De frequentie tussen Nieuwegein en Maarssen wordt in de spits verlaagd naar een halfuurdienst. Op zondag gaat lijn 48 een uur eerder rijden;
- Op lijn 55 (Utrecht CS – Maartensdijk) wordt op zaterdagavond een extra late rit toegevoegd naar Maartensdijk met vertrek om 0.36 uit Utrecht. Op zondag gaat lijn 55 een uur eerder rijden;
- Op lijn 56 (Wijk bij Duurstede – Zeist – Amersfoort) wordt nog dit jaar een extra halte in gebruik genomen op de Arnhemse Bovenweg in Driebergen ter hoogte van de Sportlaan. Op maandag t/m zaterdagavond gaat lijn 56 een extra late ritten rijden tussen Zeist, Soesterberg en Amersfoort;
- De frequentie op lijn 65 (Utrecht CS – Plettenburg – Vianen) wordt op weekdays voor 6.30 verlaagd naar een halfuurdienst. De '10-minutendienst op lijn 65 's ochtends richting Plettenburg start een half uur later. De kwartierdienst 's middags van Plettenburg richting Utrecht eindigt een half uur eerder;
- Alle ritten op lijn 73 (Maarssen – Utrecht CS – Zeist) rijden voortaan van / naar Zeist-Centrum. Hiermee vervalt de afwijkende begin / eindhalte Handelscentrum van enkele ritten in de spits. Daarnaast gaat lijn 73 een extra vroege rit rijden op zondagochtend van Zeist naar Maarssen;

- Lijn 74 (Driebergen Zeist – Utrecht CS – Vianen) rijdt in Zeist-West voortaan via de Weteringlaan in plaats van de Koppelweg. Daarnaast gaan alle ritten van lijn 74 voortaan van / naar station Driebergen-Zeist rijden en wordt de route verlegd in het centrum van Zeist. Op weekdays gaat de huidige eerste rit van Utrecht naar Nieuwegein doorrijden naar Vianen Lekbrug. Deze rit rijdt na aankomst door als extra vroege rit op lijn 64 (Vianen Lekbrug – De Biezen) naar Vianen De Biezen. Op zaterdag- en zondagochtend start de kwartierdienst op lijn 74 tussen Zeist en Nieuwegein City v.v. een uur eerder;
- Op weekdays rijdt lijn 85 (Utrecht CS – Leerdam) in de ochtend- en middagspits langer met een kwartierdienst. Op weekdays wordt de frequentie in de vroege avonden verhoogd naar een halfuurdienst en op zaterdagavond wordt een extra late rit toegevoegd naar Leerdam met vertrek om 1.00 uit Utrecht;
- In de U-flex-gebieden Bilthoven, Houten en Vijfheerenlanden worden enkele nieuwe haltes toegevoegd;
- Gemeente Utrecht onderzoekt de mogelijkheden voor een extra halte aan de noordkant van de Merwedekanaalzone. Wanneer hier een extra halte wordt gerealiseerd nemen we die afhankelijk van de locatie op in de route van één of meer passerende lijnen;
- Ten behoeve van de doorstroming vervallen de haltes Klopvaart en Amersfoortseweg;
- 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.

Pluspakket:

- In de spits(richting) gaat een sneldienst rijden tussen Vianen De Hagen en Utrecht CS met lijnnummer 84. In de tegenspitsrichting rijden deze ritten via Papendorp onder lijnnummer 284.
- De frequentie van lijn 2 (ringlijn Museumkwartier) wordt op weekdays tussen 8.00 en 18.00 verhoogd naar een kwartierdienst;
- Lijn 38 (Maarssen – Lage Weide – Utrecht CS) gaat in de avonden en het weekend een halfuurdienst rijden. Het Ruimtekwartier in Maarssenbroek krijgt hiermee dagelijks de hele dag een verbinding met station Maarssen en Utrecht CS. Ook bedrijventerrein Lage Weide krijgt daardoor een betere verbinding;
- Lijn 44 (Hoef en Haag – Vianen – Houten) gaat in de avonden en in het weekend een uurdienst rijden. Hoef en Haag is hierdoor ook in de avonden en het weekend bereikbaar;
- Lijn 47 (Utrecht CS – Houten) gaat op zondag overdag een uurdienst rijden;
- Lijn 111 (Vleuten – Kasteel De Haar) gaat tussen het begin van de meivakantie en het einde van de herfstvakantie op weekdays overdag elk half uur rijden.

Syntus:

Basispakket:

- Lijn 19 (Amersfoort station-Bergkwartier): verlaging frequentie daluren 2x/uur naar 1x/uur zal waarschijnlijk plaatsvinden. Afstemming definitief voorstel wordt nog met gemeente Amersfoort vastgesteld. Tevens routewijziging op lijn 19;
- Bus-trein aansluitingen station Veenendaal De Klomp aanpassen aan eindplannen NS. Waarschijnlijk aangepast voorstel NS waardoor toch geen afwijkende dienstregeling op vrijdag nodig is.
- In de ochtend- en middagspits wil Syntus in 2024 als proef een aantal ritten van lijn 76 (Bunschoten – Amersfoort) en lijn 202 (Amersfoort CS – USP) gekoppeld rijden. Hierdoor ontstaat er in de spits een rechtstreekse verbinding Bunschoten – USP via Amersfoort CS.
- Lijn 280 (Amersfoort – Veenendaal – Rhenen) en lijn 87 (Veenendaal De Klomp) gaan een gewijzigde route krijgen. Lijn 280 biedt straks de verbinding Amersfoort CS – Veenendaal Centrum Station NS en lijn 87 biedt de verbinding Veenendaal De Klomp – Veenendaal Oost-Centrum-Petenbos – Rhenen Dierenpark. Waarbij beide lijnen aansluitingen bieden op de trein.
- Integreren lijn 106 (IJsselstein-Benschop-Gouda) en lijn 195 (Utrecht-IJsselstein-Benschop) waardoor op de relatie Benschop-Gouda gereden wordt van 1x/uur in i.p.v. huidig 1x/2 uur.
- Doortrekken buurtbus 524 (Breukelen-Woerden) naar Zegveld in de daluren waardoor Zegveld betere bediening krijgt;
- Bieden overstap lijn 123 (Mijdrecht-Woerden-Oudewater) op lijn 107 (Gouda-Oudewater-Utrecht) in Oudewater bij gereedkomen nieuwe halte.

- De ringlijn in Mijdrecht en Wilnis op zondag vervangen door lijn 123 die tussen Mijdrecht, Wilnis en Woerden gaat rijden.

Pluspakket (gefaseerde uitrol in 2024):

- Lijn 70 (Amersfoort – Soest – Hilversum) in ochtend- en avondspits van 4x/uur naar 6x/uur;
- Lijn 76 (Amersfoort – Bunschoten) in ochtendspits van 4x/uur naar 6x/uur;
- Lijn 80 (Veenendaal De Klomp – Amersfoort) in ochtend- en avondspits van 2x/uur naar 4x/uur;
- Lijn 102 (Utrecht CS – Woerden) in ochtend- en avondspits van 2x/uur naar 4x/uur;
- Lijn 106 (IJsselstein – Benschop - Gouda) op zaterdag en zondag tussen Benschop en Gouda overdag en avond van 0x/uur naar 1x/uur;
- Lijn 107 (Gouda – Oudewater - Montfoort – Utrecht CS) ochtend- en avondspits tussen Utrecht en Montfoort van 4x/uur naar 6x/uur;
- Lijn 120 (Utrecht CS – Breukelen – Loenen – Abcoude – Amsterdam Bijlmer Arena) ochtend- en avondspits tussen Utrecht en Breukelen van 2x/uur naar 4x/uur;
- Lijn 7 (Amersfoort CS – Schothorst – Vathorst) in de daluren tussen Schothorst en Amersfoort CS van 2x/uur naar 4x/uur.
- Lijn 202 (Amersfoort CS – USP – Vianen) spitsuitbreidingen.

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.

Deze plannen hebben een uitgebreide consultatie doorlopen. Gemeenten, het ROCOV en inwoners van de provincie hebben de gelegenheid gekregen te reageren op de wijzigingsvoorstellen. De reacties van reizigers, gemeenten en het ROCOV 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

- De route van lijn 48 (Houten-Maarssen) in de avonduren is gewijzigd. Lijn 48 gaat keren op de kruising Laagravenseweg / Ravenswade waarbij gebruik gemaakt wordt van een al aanwezig buslicht;
- Halte Tamarinde (lijn 6, Utrecht CS-Overvecht) blijft bediend. Wel streven we ernaar om deze eenzijdige halte op termijn (bijvoorbeeld bij herinrichting) samen te voegen met halte Neckardreef;
- Op vrijdag wordt geen afwijkende dienstregeling gereden ondanks gewijzigde vertrek- en aankomsttijden van treinen op enkele stations in de regio omdat wijzigingen NS minder ingrijpend lijken te gaan zijn.

Syntus

- De koppeling van lijn 106 (IJsselstein-Benschop-Gouda) en lijn 195 (Utrecht-IJsselstein-Benschop) wordt niet uitgevoerd, er is een ander voorstel opgenomen waarmee Benschop doordeweeks 2x per uur een bus blijft houden in de vorm van lijnen 106 en 504, in de spits rijdt lijn 195 van IJsselstein door naar Benschop, hiermee wordt Benschop 4x per uur bediend.
- De proef van lijn 120 (Utrecht-Amsterdam Bijlmer Arena) om via station Abcoude te rijden wordt met een jaar verlengd, omdat het effect niet betrouwbaar vast te stellen is.
- In het pluspakket wordt de optie opengehouden om lijn 5 (Montfoort-Woerden) of lijn 107 (Gouda-Utrecht) vaker te laten rijden vanaf Montfoort en daarmee een verbinding met Utrecht Centraal te bieden.

- Stadslijn 19 in Amersfoort trekt in de daluren weinig reizigers. En de gemeente Amersfoort draagt voor een deel bij in de exploitatie van deze lijn. In afstemming met de gemeente Amersfoort wordt gedacht aan een bediening die meer recht doet aan de vervoervraag. Vandaar dat in de daluren (ma-vr) de frequentie waarschijnlijk wordt verminderd tot een uurdienst. Daarnaast wordt een (beperkte) routewijziging voorgesteld.
- Met de gewijzigde lijnvoering van de lijnen 280 en 87 verwachten we meer reizigers te trekken dan in de huidige situatie. De voorstellen zijn in nauw overleg met regio FoodValley en gemeente Veenendaal afgestemd.

Kanttekeningen

De consultatiereacties (enquête voor inwoners/reizigers, reacties gemeenten en ROCOV) geven een beeld van de maatregelen uit de vervoerplannen die gevoelig liggen. Een wijziging betekent meestal voor een grote groep reizigers een verbetering, maar voor een kleinere groep reizigers kan een wijziging ook negatief uitpakken. Dat is inherent aan een collectief vervoersysteem.

De publieksconsultatie (bijna 1200 reacties, wat vergelijkbaar is met de hoeveelheid reacties op de vervoerplannen 2023) toont aan dat er over het algemeen (breed) draagvlak is voor de voorgestelde wijzigingen.

De U-OV consultatie laat zien dat er voornamelijk is gereageerd op:

- lijn 31 (Jsselstein-Nieuwegein-USP-Bilthoven): positief gereageerd op het uitbreiden van de dienstregeling tussen USP-Nieuwegein/Jsselstein en overwegend negatieve reacties op de frequentieverlaging in de spits tussen USP-Bilthoven. *Reactie vervoerder:* gezien het veranderde gebruik van lijn 31 en het deels moeten uitbreiden van de dienstregeling op lijn 31 wordt vastgehouden aan de lagere spitsfrequentie tussen Bilthoven-USP.
- lijn 77 (Nieuwegein-Utrecht CS-Bilthoven): de tijdelijke omleiding in Bilthoven wordt vaak genoemd als vervelend. Dit is geen onderdeel van het vervoerplan en de reguliere route is sinds 20 juni jongstleden weer hersteld.
- lijn 74 (Driebergen Zeist-Utrecht CS-Vianen): een klein deel van de respondenten is het niet eens met de routewijziging in Zeist-West. Een grotere groep alsmede de gemeente zijn wel voorstander van de routewijziging. *Reactie vervoerder:* de halteafstanden nemen in beperkte mate toe en de nieuwe route is beter geschikt voor bussen. De wijziging is niet aangepast.
- U-flex Bilthoven: de wens bestaat om weer een vaste busverbinding van / naar De Leijen in Bilthoven te creëren. *Reactie vervoerder:* gezien het beperkte gebruik van de vaste lijn 78 voor de komst van U-flex blijft De Leijen bediend met U-flex.
- Internationale School: deze zal verhuizen naar Papendorp. Opgeroepen wordt het vervoer van / naar Papendorp daarom te verbeteren. *Reactie vervoerder:* De bereikbaarheid van Papendorp wordt verbeterd doordat al werd voorgesteld lijn 10 met groter materieel te gaan rijden. Daarnaast zal op de ritten die aansluiten op de aanvangstijden van de lessen groter materieel worden ingezet op de lijnen 24 (Utrecht CS – Papendorp – Oudenrijn) en 48 (Houten – Nieuwegein – Papendorp – Maarssen).
- wens voor hogere frequentie / ruimere bedieningstijden op diverse bestaande lijnen. *Reactie vervoerder:* dit is een vaak gehoorde wens. Dit is geen aanleiding geweest om het vervoerplan aan te passen. Waar mogelijk en/of noodzakelijk werd al voorgesteld frequenties te verhogen of bedieningstijden te verruimen om in te spelen op de (verwachte) vervoervraag.

Binnen de concessie van Syntus is vooral gereageerd op:

- De wijzigingen in het aanbod in Benschop met lijn 106 en 195. *Reactie vervoerder:* het voorstel is hierop aangepast.
- Lijnvoering gemeente Leusden: wens kern Achterveld buurtbus naar Amersfoort en reacties bediening zuidkant Leusden. *Reactie vervoerder:* vanuit Achterveld kan men met een overstap in Leusden naar Amersfoort reizen. Samen met de gemeente Leusden wordt nu onderzocht of maatwerkvervoer een oplossing kan zijn voor zuidkant Leusden.
- In De Ronde Venen is gevarieerd gereageerd op de nieuwe lijnvoering. *Reactie vervoerder:* de grootste groep reizigers is er met de wijzigingen op vooruit gegaan. Vanuit Wilnis moet men iets langere afstand tot een halte afleggen. Deze reacties waren voorzien en zijn geen reden om de plannen aan te passen.

- Aansluitingen Veenendaal De Klomp van bus op trein vice versa. *Reactie vervoerder*: daar wordt specifiek op toegezien.

Voor beide concessies is de wens uitgesproken voor het weer gaan rijden van het nachtnet. Syntus zal het nachtnet ook weer volledig gaan rijden vanaf 10 december 2023. Naast reacties op de wijzigingsvoorstellen in de vervoerplannen zijn er veel reacties gekomen op de rituitval en betrouwbaarheid van de huidige dienstregeling. De consultatiereacties zijn te vinden in de bijlages bij de vervoerplannen (zie bijlages 1 en 2).

Er dient een winstwaarschuwing te worden afgegeven voor de uitvoerbaarheid van de Vervoerplannen. De problemen met de personeelstekorten en hoog ziekteverzuim blijven de komende tijd helaas een belangrijke rol spelen. Deze problemen zijn niet uniek voor onze provincie. Personeelstekorten zijn een breed maatschappelijk probleem en ook andere provincies kampen met de gevolgen daarvan voor het OV zoals afgeschaald rijden en rituitval. Waar eerder de verwachting was, en dat hebben we ook opgelegd aan de vervoerders, dat medio 2023 de 100% dienstregeling conform vervoerplan 2023 weer kon worden gereden zonder buitensporige rituitval, is daar helaas nog geen sprake van. De verwachting is nu dat dit medio december 2023 pas kan worden gerealiseerd, in ieder geval voor de Syntusconcessie. Met die verwachting denkt Syntus dan ook het Basispakket van de Vervoerplannen 2024 te kunnen gaan rijden. Binnen de U-OV concessie blijft het personeelstekort en hoog ziekteverzuim helaas een groter probleem. Ondanks alle maatregelen die de vervoerder neemt om extra personeel te werven lukt het niet om de problemen de baas te worden. De provincie ondersteunt de beide vervoerders daar zoveel mogelijk bij o.a. door het uitvragen van betrouwbare rijtijden en het financieren van de extra DRU's die daarbij eventueel gemoeid zijn zodat chauffeurs haalbare dienstregelingen rijden en het chauffeursvak met plezier uitvoeren en -dragen en dat een positief effect kan hebben op het ziekteverzuim.

Vervoerder Qbuzz heeft daarom onlangs aangegeven al een grote uitdaging te zien in het kunnen uitvoeren van het Basispakket, laat staan het Pluspakket, van hun Vervoerplan. Qbuzz ziet zich genoodzaakt daarom nu ook scenario's te ontwikkelen om de huidige afgeschaalde dienstregeling te blijven rijden en nog iets verder af te schalen. Dit om grote ongeplande rituitval te kunnen voorkomen waar reizigers nog meer hinder van ondervinden dan een gepland afgeschaalde dienstregeling. Welke wijzigingen in deze pakketten zitten en welk scenario uitgevoerd moet worden is op dit moment nog niet bekend. U wordt daar later nog over geïnformeerd. We benadrukken wel dat met ons besluit over Vervoerplan 2024 het Basispakket is vastgesteld, en geen afgeschaald scenario. Dit betekent dus dat we verwachten dat Qbuzz haar uiterste best doet om zo snel mogelijk het volledige Basispakket te rijden, en we een afgeschaald scenario echt als noodmaatregel zien. Aan het rijden van een afgeschaald scenario zitten ook financiële consequenties: niet-gereden ritten betalen we niet. Daar bovenop leggen we boetes op voor het niet volledig rijden van het vastgestelde Vervoerplan.

Met deze kanttekening bij de uitvoerbaarheid van het Basispakket zal het niet verbazen dat er ook een kanttekening moet worden geplaatst bij de uitvoerbaarheid van het Pluspakket. Zoals al in onze brief over de vaststelling van de uitgangspunten voor de vervoerplannen 2024 aangegeven, is de uitvoerbaarheid van het Pluspakket afhankelijk van een aantal factoren:

1. Daadwerkelijk aantal bespaarde DRU's als gevolg van duur afgeschaalde dienstregeling in 2023;
2. Opbrengstenontwikkeling;
3. Beschikbaarheid voldoende chauffeurs.

Ad1.

De berekening van te besparen DRU's was gebaseerd op prognoses opschaling van najaar 2022 waarbij beide vervoerder een volledig opgeschaalde dienstregeling per juli 2023 zouden rijden. Realiteit nu is dat zowel U-OV als Syntus de dienstregeling pas in december 2023 volledig verwachten op te kunnen schalen. Daarnaast zijn er nog veel stakingsdagen geweest waarvoor de DRU's die niet gereden zijn ook worden ingehouden. Conclusie is dat de eerder geformuleerde besparing aan DRU's zeker gerealiseerd gaat worden en zelfs hoger is. Daarmee is dit geen belemmering voor de uitvoering van het Pluspakket.

Ad 2.

Voor beide concessies zijn de vervoerders en de provincie gedeeld opbrengstverantwoordelijk. Als de opbrengsten buiten de marges gaan lopen van de opbrengstverantwoordelijkheid die bij de vervoerder ligt, zoals afgesproken

met de verlenging van de concessies, dan zal dat de provincie ook financieel raken. Alhoewel de aantallen reizigers en gerealiseerde opbrengsten iets achter lopen op de prognoses dreigt het nu zeker niet die kant op te gaan. En met de ingehouden DRU's vanwege alle stakingen zouden eventuele tegenvallende opbrengsten buiten de bandbreedtes kunnen worden gecompenseerd.

Ad 3.

Zoals hierboven geschetst leveren de aanhoudende personeelstekorten en hoog ziekteverzuim al problemen op voor de uitvoerbaarheid van het Basispakket. Uitvoerbaarheid van het Pluspakket wordt daarmee nog uitdagender. De uitbreidingen in het Pluspakket vergen namelijk de inzet van extra chauffeurs bovenop het aantal dat benodigd is voor het Basispakket. Daarmee is de verwachting nu dat het Pluspakket in ieder geval gefaseerd zal worden ingevoerd en er niet vanuit moet worden gegaan dat de maatregelen al medio december worden ingevoerd. Dat geldt voor zowel de U-OV als de Syntusconcessie. De Pluspakketten zijn namelijk zo vormgegeven dat er flexibiliteit in de uitvoering is, waardoor gefaseerde invoering ook mogelijk is. De verwachting is nu dat niet eerder dan medio 2024 (delen van) het Pluspakket uitgevoerd kan worden.

Financiële consequenties:

Omdat het Rijk vorig jaar aangaf waarschijnlijk de beschikbaarheidsvergoeding (BVOV), die was ingesteld vanwege de coronapandemie, niet meer op dezelfde voet te continueren, hebben we in de door u op 29 juni 2022 vastgestelde Kadernota 2023-2026 extra budget gereserveerd. Daarmee is het mogelijk om de uitgangspunten (in ieder geval kunnen handhaven huidig voorzieningenniveau) voor de vervoerplannen tot einde concessies te kunnen uitvoeren. Het gaat over de gehele verlengingsperiode 2023 t/m 2025 om een bedrag van € 60 mln. Om druk op het Rijk te houden om dit jaar toch nog een vorm van vangnet te krijgen is besloten om van de benodigde € 60 mln. voor de verlenging, € 50 mln. op te nemen in de Kadernota 2023-2026. Nu is er dit jaar toch een uitgekledede vorm van extra Rijkssteun gebleven waarmee het gat van € 10 mln. mogelijk verkleind kan worden als de vervoerders geen zwarte cijfers gaan schrijven. In de zomernota 2023 wordt rekening gehouden met een rijksbijdrage van € 1,625 waardoor er een gat resteert van € 8,375 mln. Het is daarnaast niet zeker dat er ook daadwerkelijk € 60 mln. nodig is: dit kan ook lager (of hoger) uitvallen, als gevolg van de gedeelde opbrengstverantwoordelijkheid tussen provincie en vervoerders. De mate van terugkeer van de reizigers, en de daaruit gegenereerde reizigersinkomsten, is nu namelijk niet goed te voorspellen maar is wel bepalend voor de hoogte van het benodigde bedrag. Voor 2024 is het niet nodig om een voorstel te doen hoe het resterende gat gedekt kan worden omdat we ook te maken hebben met langer afgeschaald rijden van de vervoerders dan bij ons laatste besluit (d.d. 6 december 2022, documentnummer 825753F4) van het Vervoerplan 2023 was voorzien. Met dat besluit hebben we een tijdelijke afschaling tot medio 2023 vastgesteld waarmee de subsidie aan vervoerders naar beneden is bijgesteld. Deze bijstelling wordt gebruikt voor het kunnen financieren van het Pluspakket. Daarnaast is nu gebleken dat deze afschalings langer doorlopen in 2023. Deze extra minder gereden DRU's betalen we niet uit. Daarnaast leggen we per april jongstleden boetes op voor de rituitval en het langer afgeschaald blijven rijden. Tot slot zijn er begin 2023 een aantal stakingsdagen geweest, waarvan we de niet gereden ritten ook niet uitbetalen. Dit alles leidt dus tot minder uitgaven van de provincie. De hoogte van de minder uitgaven is nu nog niet aan te geven. Die balans kan aan het eind van het jaar worden opgemaakt. De ingehouden bijdrage en boetebedragen reserveren we volgens de geldende financiële spelregels in de reserve OV concessie voor het kunnen opvangen van mogelijke tegenvallers vanuit de verlengingsafspraken tot december 2025 en het kunnen dichten van het eerder genoemde gat van € 8,375 mln. We zijn onder de nieuwe afspraken namelijk pas een half jaar op weg en onduidelijk is hoe de opbrengstontwikkeling er de komende jaren uit gaat zien en daarmee ook het risico voor de provincie vanwege de gedeelde opbrengstverantwoordelijkheid. Deze "winstwaarschuwing" hebben we ook opgenomen in de zomernota 2023. Indien de reserve OV concessie niet toereikend genoeg blijkt te zijn dan wordt voor resterende kosten het weerstandsvermogen ingezet.

Vervolgprocedure / voortgang:

De vervoerders werken de vervoerplannen verder uit in een nieuwe dienstregeling die in zal gaan op 10 december 2023. 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 2024 U-OV;
2. Vervoerplan 2024 Syntus.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

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