

Vragen en opwaardering m.b.t. SB Uitgangspunten vervoersplannen 2025 U-OV en Syntus

Fractie	#	Vraag/input	Antwoord/reactie
SP	1	<u>Opwaardeerverzoek</u> : Gezien de teleurstelling rond de vervoersplannen 2024 (met name bij U-OV) wil ik graag mijn zorgen delen over de vervoersplannen van 2025: gaat het basispakket gehaald worden, en worden wij tijdig op de hoogte gesteld als dit niet het geval blijkt?	
	2	in het stuk wordt gewag gemaakt van de "motie Bikker"; waar kan ik deze terugvinden?	De Motie kunt u hier vinden: tekst Motie Bikker .
BBB	3	<u>Opwaardeerverzoek</u> : Op pagina 3 worden de ambities geprioriteerd. Ambitie 2 is om in het basispakket de bediening in kleine kernen en het buitengebied te behouden. BBB wil hierover graag in gesprek met GS en de andere fracties. Wij zijn namelijk van mening dat dit ambitie niveau moet worden opgeschroefd en dat het nodig is om de bediening niet alleen te behouden maar ook te versterken. We zijn benieuwd of de andere fracties dit met ons delen.	
	4	Op welke manier wordt er in de vervoerplannen (m.n. van Syntus) nu al rekening gehouden met / ruimte gemaakt voor de uitkomsten van het onderzoek naar de bereikbaarheid van kleine kernen.	De bereikbaarheid van kleine kernen wordt meegenomen in het onderzoek Publieke Mobiliteit. Om een duidelijker beeld te krijgen van wat Publieke Mobiliteit voor de Provincie Utrecht op korte en lange termijn betekent is het eerste halfjaar van 2024 gericht op het kwartiermaken. Resultaat van dit kwartiermaken is een plan van aanpak om in de 2 ^e helft van 2024 op programmatische wijze aan de slag te gaan met de ontwikkeling van Publieke Mobiliteit in de provincie Utrecht. De uitkomsten verwachten we na de zomer met u te delen. Overigens is er ook los van dit onderzoek aandacht voor de bereikbaarheid van kleine kernen. Ter illustratie: per ingang nieuwe dienstregeling (december jl.) is de OV-bereikbaarheid van de kleine kernen Zegveld, Benschop, Polsbroekerdam en Polsbroek verbeterd door het inleggen van extra ritten.
	5	Wat hebben de vervoerders van ons (provincie/PS) nodig om ambitie 2 aan te passen van 'behouden' naar 'versterken'?	We willen in ieder geval behouden en, daar waar mogelijk en zinvol, versterken. Achter Basispakket staat "koesteren en optimaliseren". Optimaliseren kan ook betekenen dat er versterkt wordt. Zie ook de voorbeelden die bij het antwoord op de vorige vraag zijn gegeven.
	6	Er wordt gesteld dat Syntus eventueel een aantal nachtlijnen moet gaan heroverwegen. Welke rol heeft PS daar in?	We zullen u meenemen in de opties en overwegingen die daarbij worden gemaakt.
	7	Zijn er dorpen/kernen in de Provincie Utrecht die d.m.v. een burgerinitiatief eigen mobiliteit oplossingen geïnitieerd hebben. Indien ja, welke oplossingen zijn dit dan (b.v. mobiliteitscoöperatie).	Ja, die zijn er. En voorbeeld daarvan zijn de wijkbussen in Nieuwegein en Amersfoort. Dit zijn OV-oplossingen. Daarnaast zijn er ook veel initiatieven met besloten collectief vervoer, meestal geïnitieerd vanuit een

			bepaalde groep reizigers, of inwoners van een wijk. Voorbeelden hiervan zijn boodschappenbussen en vervoer naar dagbestedingen.
	8	Per 1 april 2023 zijn er boetes uitgedeeld voor gepland en ongeplande uitval. Hoeveel boetes zijn er uitgedeeld tot nu toe en wat is het totale bedrag?	Wij verwachten in Q3 definitief vast te kunnen stellen wat het totale boetebedrag is. Vervoerders worden uitbetaald door middel van exploitatiesubsidies na het betreffende jaar. Voordat we overgaan tot uitbetaling vragen wij bijvoorbeeld een accountantsverklaring bij de vervoerder op waarmee o.a. het aantal DRU's wordt aangetoond. Dat is ook het moment dat we de exacte boetebedragen vast kunnen stellen. Deze afrekening vindt naar alle waarschijnlijkheid in Q3 plaats.
UtrechtNu!	9	<u>Opwaardeerverzoek</u> : Namens de fractie UtrechtNu! verzoek ik hierbij om de Statenbrief Uitgangspunten Vervoerplannen 2025 U-OV en Syntus als bespreekstuk op de agenda te zetten voor de eerstvolgende vergadering van 28 februari 2024. De efficiëntie en toegankelijkheid van openbaar vervoer zijn belangrijk voor onze provincie. In het licht van recente uitdagingen rondom personeelsbeschikbaarheid die tot aanpassingen in de dienstregeling hebben geleid, is het noodzakelijk een verdere discussie te voeren over de plannen voor het komende jaar. We vinden het belangrijk om te bespreken hoe de concessiehouders U-OV en Syntus van plan zijn om de dienstverlening te herstellen en verder uit te bouwen, conform de uitgangspunten van de Provincie Utrecht voor 2025. Onze fractie heeft namelijk nog punten van zorg nav de Vervoersplannen 2025 die wij tijdens de commissie willen inbrengen. Ook willen wij weten wat de visie is van andere partijen op dit punt.	
PVV	10	Wat is en wordt door U-OV en Syntus allemaal ondernomen om meer personeel aan te trekken? Waarom lukt het Syntus grotendeels wel het afgesproken basispakket uit het vervoerplan 2024 te rijden en lukt het U-OV niet?	Er wordt o.a. op verschillende manieren personeel geworven: via een eigen recruitmentafdeling, via verschillende uitzendbureaus en er wordt actief geworven onder studenten en gepensioneerde chauffeurs. Er lopen continu campagnes, er zijn bonussen voor chauffeurs die collega's aandragen, er zijn maandelijks open dagen op vestigingen en er worden buitenlandse chauffeurs ingezet. We hebben u hierover eerder ook geïnformeerd met een separate vertrouwelijke informatiesessie waar de CEO's van de beide vervoerders toelichting hebben gegeven op de personeelsproblematiek. Qbuzz geeft zelf aan dat de stad Utrecht en omgeving lastiger is qua werving dan de flanken van de provincie waar Keolis rijdt, met name vanwege de lastige woningmarkt:

			de gemiddelde chauffeur kan geen huis in Utrecht meer betalen. Daarnaast speelt dat Qbuzz een nog vergrijsder chauffeursbestand heeft dan Keolis, waardoor er maandelijks veel chauffeurs uitstromen naar pensioen.
CDA	11	<u>Opwaardeerverzoek</u> : De CDA-fractie wil deze Statenbrief graag opwaarderen, om zo in gesprek te gaan met de Commissie en de Gedeputeerde over de vervoersplannen van 2025. Wij zijn bezorgd over het niveau van dienstverlening in 2025, gezien de huidige personeelstekorten en moeizame strijd om deze aan te pakken.	
	12	Op pagina 4 van de Uitgangspunten vervoerplannen 2025 U-OV en Syntus wordt het volgende gezegd: "We gaan een uitwerking opstellen met kansen van publieke mobiliteit in gebieden waar het OV een lage kostendekkingsgraad heeft....Ook de evaluatie van het Flexvervoer (en eventuele vervolgstappen) zal hierin een plek krijgen. De resultaten uit dit onderzoek kunnen input zijn voor de vervoerplannen 2025, te denken valt aan een verdere optimalisatie van het Flexvervoer. De resultaten kunnen ook aanleiding zijn om bepaalde zaken onder het Basispakket op te nemen." Wanneer kunnen wij de uitkomsten van deze verkenning verwachten?	Om een duidelijker beeld te krijgen van wat Publieke Mobiliteit voor de Provincie Utrecht op korte en lange termijn betekent is het eerste halfjaar van 2024 gericht op het kwartiermaken. Resultaat van dit kwartiermaken is een plan van aanpak om in de 2 ^e helft van 2024 op programmatische wijze aan de slag te gaan met de ontwikkeling van Publieke Mobiliteit in de provincie Utrecht. De uitkomsten verwachten we na de zomer met u te delen. Over de inzet van Publieke Mobiliteit bent u inmiddels met de Statenbrief "Toegankelijk en dekkend OV" (UTSP-1056582831-2088) op grote lijnen geïnformeerd.
	13	Op pagina 4 wordt gesproken over de 'Aansluitingen bus-trein corridor Utrecht – Amsterdam' Hoe is de huidige bezetting van de drie parkeerplaatsen bij Station Breukelen?	Tot ingebruikname van de parkeergarage op P1 waren P2 en P3 dagelijks volledig bezet (513 parkeerplaatsen). Ook was er sprake van wildparkeren in de berm nabij het station. Het gebruik van de parkeergarage neemt met de dag toe. Ook worden automobilisten die nu nog wildparkeren gewezen op de extra capaciteit. Voordat de bouw van de parkeergarage begon waren de drie P+R terreinen ook dagelijks zo goed als volledig bezet (699 parkeerplaatsen).
	14	Is het OV wél een alternatief voor en na een treinreis voor andere omliggende dorpen/gemeenten (naast Breukelen-dorp en Loenen aan de Vecht)?	Ja, het OV is samen met de fiets een alternatief voor de auto om van/naar station Breukelen te reizen voor andere omliggende dorpen en gemeenten. De provincie investeert in de introductie van U-liner bij de start van de nieuwe concessies. Daarmee wordt de verbinding tussen Breukelen en De Ronde Venen ook verbeterd.
	15	Indien het OV ook voor andere dorpen/gemeenten geen redelijk alternatief is: welke alternatieven worden er gezocht voor deze gebieden?	Zie antwoord 14.
	16	Hoe worden de extra DRU's binnen de gemeenten waar de afwaardering van wegen plaatsvindt gecompenseerd? (Pagina 5)	Door afwaardering van wegen kan het zijn dat het OV geconfronteerd wordt met extra rijtijd en dus extra DRU's om dezelfde dienstregeling te kunnen rijden. Daarom is het van belang om bij afwaardering van wegen het gesprek tussen de gemeente en de provincie goed te voeren. De

			compensatie van de extra DRU's kan bijvoorbeeld plaatsvinden door elders in de gemeente DRU's uit de dienstregeling te halen, bijvoorbeeld door het verlagen van de frequentie op een buslijn binnen diezelfde gemeente. Het spreekt vanzelf dat dit niet in het belang van de reiziger is en idealiter voorkomen wordt door bij afwaardering van wegen rekening te houden met het OV.
	17	Welke afstand wordt door de provincie gehandhaafd als maximale afstand tussen bushaltes? Welke afstand als maximale afstand naar een bushalte? Worden deze beide vereisten op dit moment behaald voor geheel Mijdrecht? Zo nee, is de voorgestelde wijziging hier een verbetering op? (Pagina 7)	In het OV-Netwerkperspectief staat vermeld dat we geen strak normenkader hanteren dat op iedere locatie geldt. De OV-invulling kan bestaan uit verschillende maatwerkoplossingen. Als indicator (geen norm) hanteren we een maximale afstand vanuit een kern naar een halte van 600m. Met het huidige OV-netwerk in Mijdrecht, bestaande uit de reguliere buslijnen, buurtbus en SyntusFlex, wordt de hele kern hiermee bediend. Met de voorgestelde wijziging zullen de afstanden naar bushaltes nog verder afnemen. Er is geen maximale afstand tussen bushaltes zelf.
	18	Graag ontvangen wij de (tegenvallende) cijfers van het nachtnet sinds de herinvoering in augustus, in vergelijking met de cijfers pre-covid. (Pagina 7)	Zoals in de uitgangspunten is weergegeven zullen de nachtlijnen nog worden geëvalueerd. We willen deze lijnen ook de kans geven zich eerst weer te ontwikkelen. Deze cijfers zullen worden opgenomen in het Vervoerplan van Syntus. Daarvan kunt u later kennismaken.
VVD	19	Is er ook nagedacht over inrichting van de vervoerplannen om de robuustheid van het vervoersaanbod binnen de dienstregeling te vergroting ingeval afschaling door personeelstekort onverhoopt ongunster uitpakt in 2025 dan nu verwacht wordt?	Met het opstellen van de plannen wordt er rekening gehouden met de mogelijkheden die er zijn qua beschikbaarheid chauffeurs. Mocht onverhoopt blijken dat een afschaling toch weer nodig is, dan kunnen vervoerders daar snel op acteren en de dienstregeling daarop aanpassen.
	20	Is er gekeken naar de mogelijkheid een rechtstreekse openbaarvervoerverbinding van Amerongen en Leersum naar de stations van Maarn en Amersfoort te realiseren?	Dat is geen onderzoeksopgave voor 2025. Vanuit Amerongen en Leersum is er een directe busverbinding met de stations Rhenen, Veenendaal Centrum, Veenendaal De Klomp en Driebergen Zeist. Daarnaast is er vanuit beide kernen met lijn 50 in Doorn Centrum op ma-vr overdag een overstap mogelijk op buslijn 82 naar Maarn – Amersfoort en vice versa. In de spitsen elk half uur, in de dalperiode elk uur. Er is naar verwachting onvoldoende vervoervraag vanuit deze kern naar Amersfoort voor een aparte rechtstreekse busverbinding.
	21	Op de verbinding Bilthoven – Utrecht zuidoost (Galgenwaard / Sterrenwijk / Vaartsche Rijn) is potentie voor het OV gesignaleerd. Gevraagd wordt te onderzoeken of een andere invulling van de lijnen 29 en 31 deze potentie beter kan bedienen. Betekent dit dat we lijn 31 willen behouden? (Dat zou mooi zijn!)	Ja, de insteek is om lijn 31 (en 29) te behouden. De verbindingen die met deze lijn worden geboden, blijven bestaan. Qbuzz onderzoekt momenteel of de eindpunten van de lijnen 29 en 31 gewijzigd kunnen worden, zodat andere <i>rechtstreekse</i> verbindingen ontstaan waardoor de verwachting is dat meer reizigers er gebruik van gaan maken.

			De precieze uitwerking vindt u in het concept-vervoerplan U-OV 2025.
--	--	--	--