

Uitgangspunten vervoerplannen 2025 U-OV en Syntus

1. 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.

2. Procesmatige uitgangspunten

De inhoudelijke uitwerking van het vervoerplan gebeurt door U-OV en Syntus. Beide vervoerders zijn verantwoordelijk voor de (formele) afstemming 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. U-OV en Syntus hebben aangegeven om wederom een gezamenlijk vervoerplanproces te willen gaan doorlopen, wat erg gewaardeerd wordt.

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. We verzoeken om bij de uitvraag deze wensen de gemeenten ook actief te vragen naar 1) welke ontwikkelingen ze in het parkeerbeleid verwachten tot eind 2025 en 2) op welke plaatsen de verwachting is dat nieuwe woningen worden opgeleverd, en voor beiden de mogelijke impact daarvan op OV-gebruik.

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 10 september 2024. 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 de uitgangspunten en het vervoerplan door Gedeputeerde Staten. Op deze momenten zijn de rollen omgedraaid en is de provincie de primaire afzender richting omgeving.

3. Inhoudelijke uitgangspunten en onderzoeksopgaven

3.1 Provinciaal OV-beleid

Het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 en het OV-netwerkperspectief 2025-2035 bieden de basis voor de ontwikkeling van het OV-netwerk. Het OV-netwerkperspectief gaat over de OV-ontwikkeling in voornamelijk de jaren na de huidige concessies maar biedt ook al handvatten voor de ontwikkeling tot ingang nieuwe concessies. Belangrijke beleidsdoelstellingen hierin zijn het verhogen van de kostenefficiëntie en meer tevreden reizigers. Met het coalitieakkoord 2023-2027 "Aan de slag voor Utrecht" legt de provincie aanvullende accenten in het beleid:

- "We willen voor iedereen een goed toegankelijk openbaar vervoer. Dus ook voor ouderen, jongeren en mensen met een beperking. We willen voorkomen dat mensen door beperkte verplaatsingsmogelijkheden niet kunnen deelnemen aan het maatschappelijk verkeer. Dit is vervoersarmoede. We stellen een budget beschikbaar om vervoersarmoede aan te pakken.
- Het openbaar vervoer moet een dekkend netwerk hebben voor de hele provincie en flexibel kunnen meebewegen met het aantal reizigers.

In 2024 onderzoeken we de beschikbaarheid van het openbaar vervoer in kleinere kernen en het landelijk gebied. Indien nodig zoeken we naar maatwerkoplossingen."

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. Met het Rijk zijn afspraken gemaakt over het realiseren van 83.500 woningen in de provincie Utrecht in de periode 2022 tot en met 2030. We willen dat het OV meegroeit met de woningbouwopgave en deze faciliteert met o.a. voldoende aanbod en bedieningskwaliteit.

3.2 Corona en Personeelsproblematiek

Bovenstaande ambities zijn de afgelopen 4 jaar overschaduwd door de coronapandemie die forse gevolgen heeft gehad, en nog steeds heeft, voor het OV-gebruik. Het OV-gebruik was op een gegeven moment met meer dan 70% afgenomen en de dienstregeling is als gevolg daarvan in 2021 met zo'n 10% afgeschaald. Het Rijk en provincie hebben met de beschikbaarheidsvergoeding (Rijk), aangevuld met een nulrendementsregeling (provincie) ervoor gezorgd dat het OV niet in een neerwaartse spiraal terecht is gekomen en het aanbod niet verder is afgeschaald. De beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk is beëindigd in 2022 en voor 2023 is slechts een uitgekledede vorm van een vangnetregeling (TVOV) beschikbaar gesteld. De provincie heeft met de verlenging van de concessies nieuwe (financiële) afspraken gemaakt met de beide vervoerders om het OV tot einde concessies (december 2025) minimaal op hetzelfde niveau te houden. Vanaf 2024 lijkt het Rijk, als gevolg van een aangenomen "motie Bikker", extra financiële middelen beschikbaar te gaan stellen (€ 300 mln voor alle decentrale overheden gezamenlijk) waarmee enerzijds flinke prijsverhogingen in het OV worden voorkomen en anderzijds er ruimte is om het OV op peil te houden. De exacte uitwerking voor de provincie Utrecht is nog niet bekend en volgt naar verwachting pas in het tweede kwartaal van 2024.

Corona is inmiddels gereduceerd tot een blijvende ziekte die geen grote gevolgen meer lijkt te hebben voor de maatschappij. We zien dat de coronapandemie de mobiliteitspatronen in Nederland heeft veranderd. Thuiswerken is breed ingeburgerd en de enorme spitspieken zijn er met name op de dinsdagen en donderdagen. Het herstel van het OV-gebruik zien we nog steeds terug in de cijfers maar de groei is wat afgevlakt. De laatste maanden laten een OV-gebruik zien van zo'n 85% ten opzichte van 2019 (pre-corona).

Na de coronapandemie is er een breed maatschappelijk probleem ontstaan: personeelstekort. De personeelsproblematiek die sinds begin 2022 breed in de maatschappij en ook bij U-OV en Syntus zichtbaar is heeft tot gevolg gehad dat ongeplande rituitval fors toenam en om de negatieve gevolgen voor de reizigers te beperken is de dienstregeling afgeschaald. De grote rituitval, het afschalen van de dienstregeling (met nog steeds een te hoge rituitval) heeft het reizigersherstel vanzelfsprekend niet goed gedaan. De ritten die niet hebben gereden houden we sinds 2023 in op de exploitatiebijdrage en daarnaast leggen we per april 2023 boetes op voor geplande en ongeplande rituitval. In de uitgangspunten voor de Vervoerplannen 2024 was opgenomen dat de hiermee 'bespaarde' exploitatiebijdrage beschikbaar blijft voor het OV en we als het ware willen teruggeven aan de reiziger. De insteek was om deze te gebruiken om het OV een incidentele extra impuls te geven tot einde concessie. De ingehouden DRU's worden gebruikt om gedurende twee jaar (tot einde concessie) uitbreidingen door te voeren in de dienstregeling. U-OV en Syntus is gevraagd daarvoor scenario's te ontwikkelen middels een 'Pluspakket'. De Vervoerplannen 2024 zijn ook zodanig met een Basis- en Pluspakket vastgesteld in september 2023. Helaas blijkt vanwege aanhoudende personeelsproblemen dat het lichten van (delen van) het Pluspakket niet eerder dan medio 2024 kan worden verwacht. Voor de U-OV concessie heeft zelfs nog een afschaling op het Basispakket plaatsgevonden per december 2023.

3.3 Ambities en mogelijkheden 2025

De hoop is dat als de personeelsproblemen (grotendeels) zijn opgelost en de reguliere dienstregeling conform vervoerplan 2024 zonder grote rituitval weer betrouwbaar gereden kan worden, dat dit zich uit in verder reizigersherstel. Syntus is erin geslaagd om per december 2023 100% Vervoerplan weer te gaan rijden (uitgezonderd een zeer geringe afschaling op een beperkt aantal nachtlijnen). Qbuzz (U-OV) heeft zich helaas genoodzaakt gezien per december 2023 verder af te schalen naar 84% t.o.v. Vervoerplan 2024 (Basispakket). Deze afschaling hebben wij niet vastgesteld en dit zal dan ook financiële gevolgen hebben en we verwachten van Qbuzz dat ze zo snel mogelijk weer terug gaan keren naar het oude dienstregelingsniveau. De vooruitzichten voor 2024 zijn gelukkig positiever met een door Qbuzz uitgesproken verwachting dat in 2024 wel weer teruggekeerd kan worden naar het niveau van 100% Vervoerplan.

De verwachting is tot op heden, zoals eerder in het Transitieplan opgenomen, dat het aantal reizigers pas in 2025 op het niveau zit van voor corona. We vragen U-OV en Syntus echter ambitieus te zijn en na de donkere coronajaren alles in het werk te stellen de reiziger terug te winnen voor het OV. In het kader van de verlenging van de concessies zijn daartoe ambities vastgelegd. In 2025 dienen de reizigersopbrengsten te stijgen met ongeveer 3% (Syntus) en 6% (U-OV).

In het kader van de verlenging van de concessies heeft de provincie voor de jaren 2023-2025 extra budget voor de OV-exploitatie, á € 50 mln., beschikbaar gesteld. Hiermee kan het huidige voorzieningenniveau in stand worden gehouden en hoeft niet verder afgeschaald te worden. Ruimte voor uitbreiding is er daarmee niet.

Met het Coalitieakkoord wordt aandacht gevraagd voor een goed toegankelijk OV. Dat betekent dat ook reizigers in meer landelijk gebied gebruik moeten kunnen (blijven) maken van OV. Met de uitwerking van het Coalitieakkoord komt ook wat ruimte om uitbreidingen te doen. Er worden extra middelen beschikbaar gesteld

voor de concessies, echter, de exacte invulling (en hoogte) daarvan wordt nu pas voorzien voor het tweede kwartaal 2024.

Met de eerder weergegeven constructie van terug laten vloeien naar de reizigers van ingehouden exploitatiebijdrage en boetes vanwege rituitval middels het Pluspakket, kan ook hiermee uitbreiding van de dienstregeling plaatsvinden. In de Vervoerplannen 2024 is een Pluspakket opgesteld uitgaande van uitbreidingsvoorstellen voor 2024 met een continuering in 2025. Inmiddels is bekend dat de uitvoering van de Pluspakketten niet eerder dan medio 2024 gaat plaatsvinden. Ook 2025 zal in het teken staan van een betrouwbare dienstuitvoering. Voor 2025 vragen wij vervoerders wederom om een Basispakket en een Pluspakket op te stellen.

Het Basispakket 2025 dient te bevatten de 100% dienstregeling zoals deze conform Basispakket Vervoerplan 2024 gereden wordt (Syntus) / gereden had moeten worden (U-OV), aangevuld met de maatregelen uit het Pluspakket 2024 die gedurende 2024 ingevoerd worden. Dit bepaalt dus de nieuwe basis voor 2025.

Voor 2025 vragen wij de vervoerders, ondanks de onzekerheid die er nu is of uitbreiding mogelijk is vanwege het chauffeurstekort, ook een voorstel te doen voor een Pluspakket. Dit zal deels gevuld worden met maatregelen uit het Pluspakket 2024 die in 2024 nog niet ingevoerd kunnen worden. Omdat op zijn vroegst medio 2024 delen van de Pluspakketten worden ingevoerd zullen ook slechts een deel van de maatregelen doorlopen in 2025. Daarmee ontstaat er ook ruimte om de hoeveelheid DRU's van het Pluspakket 2024 dat nog niet wordt ingezet in 2024 voor 2025 anders in te vullen, mocht dat nodig of wenselijk zijn. Daarnaast hebben we zoals eerder benoemd de ambitie om te groeien op de dragende corridors zoals benoemd in het OV-netwerkperspectief en zien we daar graag voorstellen voor terug in het Pluspakket als dit haalbaar wordt geacht gezien de personeelsproblematiek. We vragen aan de vervoerders om een prognose te doen wat haalbaar is qua uitvoering van een Pluspakket op basis van beschikbaarheid chauffeurs.

Prioritering ambities

De ambities kunnen als volgt worden geprioriteerd (in volgorde van belangrijkheid):

Basispakket (koesteren en optimaliseren)

1. Basis weer op orde: terug naar 100% dienstregeling met rituitval op normaal niveau;
2. Behouden bediening kleine kernen en landelijk gebied.

Pluspakket (groeien)

3. Herstellen frequenties naar niveau pre corona (=groot deel van de maatregelen Pluspakket 2024 met doorzetting in 2025);
4. Verhogen van frequenties op dragende corridors zoals benoemd in het OV-netwerkperspectief.
5. Nieuwe OV-verbindingen.

Met het verlengen van de concessies is ook besloten om meer flexibiliteit in de concessies in te bouwen en het vervoerplan binnen bandbreedtes vast te stellen. Deze systematiek hebben we gehanteerd voor de vervoerplannen 2023 en 2024 en hanteren we ook voor het vervoerplan 2025.

3.4 Onderzoeksopgaven Vervoerplannen 2025

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.

3.4.1 Gezamenlijke onderzoeksopgaven

Basispakket (koesteren en optimaliseren)

Terugblik/evaluatie dienstregelingen

Een standaard terugkerende opgave 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.

Voorkomen/oplossen capaciteitsknelpunten

Vervoerders worden gevraagd te onderzoeken of per ingang dienstregeling 2025 capaciteitsknelpunten worden verwacht met eventuele stijging van het aantal reizigers. Deze knelpunten dienen te worden voorkomen, en indien al optredend, opgelost te worden.

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 2025 (tijdsligging, frequentie en aansluitingen), afstemming van tijdsligging op samenloopcorridors met andere vervoerders en ruimtelijke ontwikkelingen. Voor deze en andere ontwikkelingen in 2025 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, nieuwe haltes, kleine routewijzigingen of de inzet van extra of ander materieel.

OV in kleine kernen en bedrijventerreinen

Als uitwerking van het coalitieakkoord "Aan de slag voor Utrecht" onderzoekt de provincie in de eerste helft van 2024 de beschikbaarheid van het openbaar vervoer in kleinere kernen, het landelijk gebied en op bedrijventerreinen. We gaan een uitwerking opstellen met kansen van publieke mobiliteit in gebieden waar het OV een lage kostendekkingsgraad heeft. Publieke Mobiliteit omvat alle vormen van mobiliteit die door de overheid worden georganiseerd en (deels) betaald. Het gaat dus om meer dan alleen OV en doelgroepenvervoer. Ook deelmobiliteit kan er onderdeel van uitmaken, bijvoorbeeld om het landelijk gebied bereikbaar te houden en omwille van sociale inclusiviteit. 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.

Aansluitingen bus-trein corridor Utrecht - Amsterdam

Knooppunt Breukelen wordt steeds aantrekkelijker. Daarom verbetert de provincie het gehele gebied en specifiek de parkeervoorzieningen. Veel P+R gebruikers reizen met de auto vanuit Breukelen dorp en Loenen aan de Vecht naar het station. Dit was aanleiding om te kijken waarom het openbaar vervoer in dit voor en na traject voor deze reizigers geen alternatief is. Het blijkt dat de aansluiting vanuit noordelijke richting van lijn 120 op de trein naar Utrecht Centraal niet gerealiseerd wordt.

We vragen beide vervoerders kritisch te kijken naar de bus-trein en bus-bus aansluitingen op de corridor Utrecht-Amsterdam. Concreet betekent dit dat we vragen te onderzoeken of de tijdsligging van de ritten op lijnen 12 en 120 in de richting van Utrecht 10 minuten naar achter geschoven kunnen worden. Daardoor verbeteren de aansluitingen op de stations Abcoude (trein-bus 120), Breukelen (trein Amsterdam>bus 120 Maarssen en bus 120 Loenen>trein Utrecht), Maarssen (trein Amsterdam>bus 12) en op bushalte Loenen, Dorp (bus 121 Hilversum>bus 120 Breukelen).

Daarnaast is de provincie bezig met de Kwaliteitsimpuls Knooppunt Breukelen. Hierover is met Syntus en ROCOV gesproken over de verschillende ontwerpvarianten. In februari 2024 zal duidelijkheid komen over welke variant verder uitgewerkt zal worden. Als dit gevolgen heeft voor de OV-exploitatie zal dit zo snel mogelijk met de vervoerder gedeeld worden.

Bediening Bergkwartier Amersfoort

Gevraagd wordt samen met gemeente Amersfoort te onderzoeken of verbetering mogelijk is voor het bedienen van het Bergkwartier in Amersfoort. Dit gaat over de routes van lijnen 34 (U-OV) en 202 (Syntus) in combinatie met nieuwe haltes aan de Daam Fockemalaan of Prins Frederiklaan in Amersfoort.

Westelijke Stadsboulevard

Er zijn diverse wijzigingen in de infrastructuur door het aanleggen van de Westelijke Stadsboulevard in Utrecht. Concreet betekent dit dat de bushalte Spinozaweg (lijn 5) zal vervallen en de haltes op de Vleutenseweg zullen wijzigen (lijnen 12, 28, 38, 73 en 120). De haltes Van Koetsveldstraat en Majellapark zullen worden samengevoegd ter hoogte van de Groeneweg en er wordt een nieuwe halte gerealiseerd ter hoogte van het Thomas à Kempisplantsoen.

Werkzaamheden Smakkelaarspark Utrecht

Op een van de belangrijkste aders van het Utrechts bus- en tramvervoer, het Smakkelaarsveld, vindt de komende jaren grootschalige stedenbouwkundige ontwikkeling plaats. Aan Qbuzz en Syntus wordt gevraagd om samen met de provincie en de gemeente in de voorbereiding en de uitvoering nauw te blijven samenwerken met de ontwikkelaar, om de OV-hinder tot een minimum te beperken.

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, die in 2022 en 2023 al plaats hebben gevonden, kan effecten hebben op de doorstroming van het OV. Vervoerders wordt gevraagd samen met de provincie en gemeenten hierover in overleg te gaan en daarbij de eerste ervaringen (onderzoek gemeente Utrecht en aanstaand onderzoek gemeente Amersfoort) mee te nemen. Dit geldt ook voor provinciale wegen waar met het vastgestelde Netwerkperspectief Wegen ook op een aantal trajecten sprake is, en nog gaat zijn, van snelheidsverlaging op provinciale wegen. Mocht een afwaardering betekenen dat er ondanks de gezamenlijke inspanningen toch extra rijtijd voor het OV (en dus extra DRU's) benodigd zijn dan treden vervoerder, provincie en gemeente hierover in overleg. Insteek daarbij is dat de extra DRU's binnen de gemeente waar de afwaardering plaatsvindt gecompenseerd worden.

Pluspakket (groeien)

We vinden het belangrijk dat de vulling van het Pluspakket gebaseerd wordt op wat vervoerders haalbaar achten gezien de personeelsproblematiek. We vragen daarom een ambitieus maar wel realistisch voorstel hiervoor. Afhankelijk van de haalbaarheid kan dat zijn:

Herstellen frequenties naar niveau pre corona (=maatregelen Pluspakket 2024 met doorzetting in 2025)

We vragen de vervoerders te onderzoeken op welke lijnen frequenties (op het onderliggende netwerk) nog niet zijn hersteld naar het niveau pre corona. En we vragen een voorstel voor uitbreidingen te doen. Veel van de voorstellen voor Pluspakket 2024 waren het herstellen van frequenties naar het niveau van pre corona.

Verhogen van frequenties op dragende corridors zoals benoemd in het OV-netwerkperspectief

We vragen vervoerders voor het Pluspakket voorstellen te doen voor verhogen van frequenties en mogelijk versnellen van de lijnen op de dragende corridors zoals benoemd in het OV-netwerkperspectief.

Voor U-OV gaat het om de lijnen 28, 34, 41, 73 en 77.

Voor Syntus gaat het om de lijnen 17, 70, 76, 107, 126, 130, 202, 280, 295

Gezamenlijk U-OV en Syntus gaat het om lijn 50.

3.4.2 U-OV onderzoekopgaven

Basispakket (koesteren en optimaliseren)

Aansluitingen tussen bus en trein op sprinterstations

Het OV-netwerk is opgebouwd uit verschillende 'lagen' met trein, HOV en het onderliggende busnetwerk. Het is belangrijk dat aansluitingen tussen deze verschillende lagen goed geregeld zijn. We vragen specifiek om de aansluitingen tussen bus en trein op de sprinterstations in de regio Utrecht opnieuw onder de loep te nemen en waar mogelijk verbeteringen door te voeren. Het betreft in ieder de volgende stations: Utrecht Vaartsche Rijn, Utrecht Lunetten, Utrecht Leidsche Rijn, Utrecht Terwijde, Utrecht Zuilen, Utrecht Overvecht, Houten, Vleuten, Maarssen en Bilthoven.

Verbindingen corridor Utrecht-Zeist/Soesterberg-Amersfoort

Sinds december 2019 zijn de U-link lijnen 34 en 73 tussen enerzijds Utrecht CS/Centrum en USP en anderzijds Handelscentrum/Amersfoort CS en busstation Zeist ontstaan. We vragen te onderzoeken of een verdere verbetering op deze lijnen mogelijk is. We vragen daarbij in te zoomen op de herkomst en bestemming van reizigers op deze corridor en te onderzoeken of verbeteringen mogelijk zijn voor de reisrelaties Zeist-Amersfoort en Soesterberg-Utrecht.

Route lijn 8 rondom eindpunt Oorsprongpark Utrecht

Samen met de gemeente Utrecht is onderzocht hoe de doorstroming van het OV kan worden verbeterd. Eén van de maatregelen kan zijn het wijzigen van de route van lijn 8 bij het Oorsprongpark. Daarvoor zijn maatregelen aan de infrastructuur nodig om dit mogelijk te maken. We vragen U-OV hierover mee te denken en de route indien gewenst te wijzigen. Voorwaarde voor een routewijziging zijn infra-aanpassingen door de gemeente Utrecht.

Route lijn 7 in Kanaleneiland Utrecht

De gemeente Utrecht heeft plannen voor herinrichting van diverse straten in Kanaleneiland-Zuid. Dit heeft mogelijk consequenties voor de route van lijn 7. Samen met gemeente en vervoerder dient te worden gekeken naar een toekomst vaste route in Kanaleneiland.

Quick wins gebiedsuitwerkingen 'Noordoost' en 'Zuid'

Afgelopen jaar zijn verschillende Gebiedsuitwerkingen uitgevoerd. Daarin is onderzocht hoe de U-link verbindingen tot 2030 verder verbeterd kunnen worden. Daaruit zijn al enkele quick wins naar voren gekomen. We vragen te onderzoeken hoe onderstaande punten meegenomen kunnen worden in het verbeteren van deze verbindingen:

- 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.
- We vragen te onderzoeken of er versnellingsmogelijkheden zijn voor lijn 77 in Nieuwegein in samenhang met lijn 48.
- Voor lijn 77 ontstaat er door de verhuizing van het RIVM van Bilthoven naar USP mogelijk een kans de lijnvoering te verduidelijken en vragen we de noodzaak van de routevariant kritisch te bekijken gezien toekomstige ontwikkelingen.
- Tot slot zien we mogelijkheden om de route van lijn 41 in Wijk bij Duurstede te versnellen, mogelijk in combinatie met een betere bediening van bedrijventerrein Broekweg-Langshaven. We vragen dit samen met ons en de gemeente Wijk bij Duurstede verder te onderzoeken.

Bediening bedrijventerrein Het Klooster Nieuwegein

In de uitgangspunten voor Vervoerplan 2024 was dit punt ook opgenomen. In het Vervoerplan 2024 is geconcludeerd dat er onvoldoende informatie beschikbaar was om wijzigingsvoorstellen voor de dienstregeling te benoemen. Inmiddels is een onderzoekstraject met Goedopweg en de gemeente Nieuwegein gestart. We vragen aan de hand van de opgedane kennis een conclusie te trekken voor mogelijke verbeteringen voor dit bedrijventerrein en maatregelen, als die er zijn, op te nemen in Vervoerplan 2025.

OV in landelijke gebied gemeenten Stichtse Vecht en De Bilt

De lijnen 111, 122 en 127 verbinden de landelijke gebieden van de gemeenten Stichtse Vecht en De Bilt met knooppunten. We zien mogelijkheden voor het veranderen van de lijnvoering waarmee verbeteringen voor de reizigers kunnen worden doorgevoerd. Door meer aan te sluiten op het steeds aantrekkelijker knooppunt Breukelen zien we mogelijkheden om reizen per OV vanuit de kleine kernen Kockengen, Tienhoven en Westbroek te versnellen en verbeteren. We vragen deze ideeën samen verder te onderzoeken.

Ingebruikname busstation Nieuwegein City

Medio 2025 wordt het nieuwe busstation ten zuiden van de trambaan in gebruik genomen. We vragen te onderzoeken welke gevolgen dit heeft voor de routes en dienstregeling voor de buslijnen die het busstation aandoen of daar in de buurt rijden.

Pluspakket (groeien)

Eerste stappen uitbreiding bediening Merwedekanaalzone

Medio 2024 wordt een extra halte gerealiseerd bij de Nieuwe Defensie, zodat dit deelgebied ontsloten wordt met de bus. Voor de verdere ontwikkeling van de Merwedekanaalzone onderzoekt U-OV samen met provincie en gemeente het gebruik van de bus en past waar mogelijk en wenselijk het aanbod aan. Belangrijk is dat de autoluwe wijk in een vroeg stadium een ruim OV-aanbod heeft. De precieze oplevering van nieuwe woningen speelt een rol bij de aanpassingen die nodig zijn en wanneer deze in zouden moeten gaan.

3.4.3 Syntus onderzoeksopgaven

Basispakket (koesteren en optimaliseren)

Bediening Hoefkwartier Amersfoort

Voor de toekomstige woonwijk Hoefkwartier in het huidige De Hoef-West in Amersfoort wordt een lage parkeernorm gebruikt. Om de toekomstige bewoners mobiliteit van uitstekend niveau te bieden is openbaar vervoer van cruciaal belang.

Syntus wordt gevraagd de OV-bediening voor de toekomstige woonwijk Hoefkwartier in overleg met de gemeente Amersfoort te onderzoeken waarbij twee zaken in ieder geval dienen te worden onderzocht:

- Mogelijkheid snel OV naar Utrecht Science Park (USP);
- Mogelijkheid stadslijn naar Amersfoort Centraal via de Outputweg.

Evaluatie proef route via Station Abcoude

In 2023 is besloten de proef met lijn 120 via station Abcoude te verlengen t/m december 2024. We vragen Syntus wederom de proef in het voorjaar 2024 te evalueren. Syntus wordt gevraagd antwoorden te geven op de volgende vragen:

- Zijn de in gezamenlijkheid tussen Syntus, provincie en gemeente De Ronde Venen opgestelde doelen gehaald?
- Wordt de proef omgezet in vaste lijnvoering?

Lijn 120/126 Hondsrugweg via S111/Holterbergweg

De gemeente Amsterdam ontwikkelt in Amsterdam Zuidoost rond de Hondsrugweg "Amstel III": een monofunctioneel kantoorgebied dat moet transformeren naar een multifunctionele stadswijk, waarbij 10.000-15.000 woningen worden toegevoegd boven op het bestaande kantoorprogramma. In 2025 zullen langs de S111/Holterbergweg nieuwe haltes gerealiseerd worden waarmee er een alternatief geboden wordt voor de route via de Hondsrugweg.

Buslijn naar Twistvlied en op termijn naar Oosterland

Door de optimalisatie van het vraaggestuurd openbaar vervoer in Mijdrecht lijkt ontwikkelruimte te kunnen ontstaan die ingezet kan worden om vooruit te lopen op de woningbouw Oosterland (800 woningen). Voorgesteld wordt om in de eerste stap lijn 126 2x per uur te verlengen tot de rotonde Hoofdweg/Oosterlandweg. In stap 2 kan lijn 126 verlengd worden tot een nieuw eindpunt op de kruising Oosterlandweg/Tuinderslaan. Een keervoorziening bij Mijdrecht Centrum voor lijn 126 zal dan nodig zijn.

Beter spreiden van vertrektijden Mijdrecht - Wilnis - Vinkeveen in daluren

Tussen Mijdrecht, Wilnis en Vinkeveen rijden lijn 121, 123 en buurtbus 526 via bushalte Burg. De Voogtlaan. In de daluren rijden deze bussen binnen het tijdsbestek van een kwartier. Voor een goede bediening zou een betere spreiding gewenst zijn.

Quick-win gebiedsuitwerking Noordoost, Zuidwest, Noordwest en Oost

- **Bunschoten - Spakenburg – Zeewolde**
In de gebiedsuitwerking Noordoost is geconstateerd dat er een vervoervraag is tussen Bunschoten-Spakenburg en Zeewolde. Deze verbinding is met het OV te maken via Nijkerk, maar met een overstap tussen de 20-40 minuten. We vragen u met concessiehouder van de verbinding Nijkerk-Zeewolde in overleg te treden over het verkorten van de overstap tussen (huidige) lijnen 503 en 142.
- **Lopikerwaard:**
 - Lijn 5/107: Verplaatsen halte Montfoort, Groen naar Julianalaan/De Bleek (woningbouwlocatie);
 - Verkleinen halteafstand Montfoort, Keizerrijk, door ligging op rijbaan t.h.v nr. 21;
 - Samenvoegen halte De Meern, Oranjelaan naar De Meern, Laan 1954.
- **De Ronde Venen:**
 - Verplaatsen halte Amstelhoek, Amstelkade naar Ringdijk Eerste Bedijking;
- **Oost Utrecht:**
 - Overslaan haltes lijn 280.

Evaluatie nachtnet

Sinds augustus 2023 wordt het nachtnet van Syntus vanuit de steden Utrecht en Amersfoort weer gereden. Vanaf december 2023 zijn daar ook de nachtlijnen vanuit Amersfoort op de zaterdagavond toegevoegd. De nachtlijnen lieten al voor corona ruimte zien voor groei en zijn sinds het opstarten in augustus nog minder goed bezet. Syntus wordt gevraagd de nachtlijnen te analyseren, mogelijke voorstellen voor optimalisatie te doen en eventueel bepaalde nachtlijnen te heroverwegen.

Evaluatie Wijkbus Soesterkwartier Amersfoort (buurtbus 501)

Per december 2023 is er als proef voor minimaal een jaar gestart met een buurtbus die de wijk Soesterkwartier bedient, naast de al bestaande reguliere buslijn 1. De proef dient door Syntus in overleg met de gemeente Amersfoort en de provincie geëvalueerd te worden. Hier dienen afspraken over te worden gemaakt. Om de Wijkbus de kans te geven zich te ontwikkelen achten wij een evaluatie in het voorjaar van 2024 niet zinvol. Meer voor de hand ligt een evaluatie in het najaar 2024 of begin 2025, waarmee dan de proef in ieder geval gecontinueerd zal moeten worden tot medio 2025. Gedurende de duur van de proef zal lijn 1 de wijk Soesterkwartier blijven bedienen. Mocht de evaluatie uitwijzen dat de proef succesvol is en de wijkbus wordt gecontinueerd, dan kan in overleg bekeken worden om lijn 1 al eerder een andere route te geven.

Pluspakket (groeien)

Bediening Bovenduist Amersfoort

De nieuwbouwwijk Bovenduist in Amersfoort wordt ontwikkeld. Op 10 oktober 2023 is de kader stellende notitie 'Bovenduist tijdelijke woningen' vastgesteld in de Amersfoortse raad. Er is ook een amendement vastgesteld. Het amendement gaat over het op tijd realiseren van openbaar vervoer in Bovenduist. Het gaat om in eerste instantie tijdelijke woningen, die er 5 tot 15 jaar en mogelijk definitief blijven staan. Het is interessant te weten welke lijnvoering mogelijk is tegen welke kosten. Te denken valt bijvoorbeeld aan het rijden van een 8-persoonsbusje vanuit Vathorst. De verwachting is dat hier extra DRU's mee gemoeid zijn en daarom is deze opgave opgenomen in het Pluspakket. We benadrukken dat deze opgave voor ons belangrijk is en prioriteit moet krijgen binnen het lijstje maatregelen van het Pluspakket.

Onderzoeken snelle verbindingen om nieuwe doelgroepen aan te trekken en drukke lijnen te ontlasten

- Doorontwikkeling HOV Amersfoort-USP
Gevraagd wordt te onderzoeken of er verbeteringen mogelijk zijn op de OV-verbinding Amersfoort-USP. Te denken valt bijvoorbeeld aan het verhogen van de frequentie op lijn 202 of een mogelijke aanvullende rechtstreekse ochtendspitsverbinding Amersfoort - Rijnsweerd Noord (ten behoeve van binding nieuwe reizigersgroepen).
- Ontwikkeling relatie Montfoort-Utrecht
Gevraagd wordt te onderzoeken of er verbeteringen mogelijk zijn op de relatie Montfoort-Utrecht. Dat kan zijn het verhogen van de frequenties op lijn 107 vanaf Montfoort naar Utrecht. Dit vraagt veel extra personeel en materieel. Zolang het personeelstekort blijft bestaan kan ook de alternatieve reis via Station Woerden en de trein naar Utrecht worden gestimuleerd doorverdichting lijn 5 in de ochtend- en middagspits.

Verbindingen met beperkt/marginaal gebruik aantrekkelijker maken

Er zijn binnen de concessie verschillende lijnen met een zeer beperkt gebruikt. We vragen de vervoerder inzichtelijk te maken welke lijnen dit betreft, waar dit beperkte gebruik door komt en welke opties er zijn om deze lijnen beter te laten presteren. Het gaat specifiek om lijnen met een gemiddelde bezetting per rit lager dan 8 reizigers.

4. Financiële uitgangspunten

Met het besluit over de verlenging van de concessies is tevens besloten om € 50 mln aan extra exploitatiebijdrage voor de jaren 2023-2025 voor beide concessies samen vrij te maken om het voorzieningenniveau in stand te houden naast een haalbare businesscase voor de vervoerders.

Basispakket

Voor het opstellen van de Vervoerplannen is het uitgangspunt dat het voorzieningenniveau gehandhaafd blijft op hetzelfde niveau als in Vervoerplan 2024 (Basispakket), vermeerderd met de maatregelen uit het Pluspakket 2024 die in 2024 al zijn ingevoerd. Dat is de afspraak die in 2024 is gemaakt.

Pluspakket

Voor het Pluspakket 2025 zijn de DRU's beschikbaar die vanuit het Pluspakket 2024 nog niet zijn ingezet in de dienstregeling gedurende 2024. Daarbovenop worden als uitwerking van het Coalitieakkoord waarschijnlijk extra middelen beschikbaar gesteld voor de concessies. De uitwerking hiervan loopt op dit moment. De invulling hiervan en duidelijkheid over de hoogte van de financiële middelen volgt naar verwachting in het tweede kwartaal van 2024.

Mogelijk ontstaat er een extra uitbreidingsmogelijkheid vanwege de motie Bikker (zie paragraaf 3.2). De exacte uitwerking voor de provincie Utrecht is nog niet bekend en volgt naar verwachting ook pas in het tweede kwartaal van 2024.

Concreet betekent dit:

- DRU plafond Basispakket U-OV 2025: 912.170 DRU plus aantal DRU uit Pluspakket 2024 dat in 2024 wordt gereden.
- DRU plafond Basispakket Syntus 2025: 551.308 DRU plus aantal DRU uit Pluspakket 2024 dat in 2024 wordt gereden.

Dit aantal DRU is gebaseerd op dienstregelingjaar 2024. Dit dient nog naar beneden bijgesteld te worden op basis van het daadwerkelijk aantal dagen voor dienstregelingjaar 2025.

De voorstellen in het Pluspakket bedragen maximaal de volgende aantallen DRU's:

- U-OV 2025: 15.000 DRU minus aantal DRU uit Pluspakket 2024 dat in 2024 wordt gereden.
- Syntus 2025: 11.000 DRU minus aantal DRU uit Pluspakket 2024 dat in 2024 wordt gereden.

Het aantal DRU voor de Pluspakketten kan nog worden uitgebreid zoals hierboven aangegeven. We vragen vervoerders daarom om ook een uitgebreidere variant van het Pluspakket te ontwikkelen, mits dit haalbaar geacht wordt met het verwachte aantal beschikbare chauffeurs.