

Aan Provinciale Staten

ONDERWERP	Uitgangspunten Vervoerplannen 2025 U-OV en Syntus	TELEFOONNUMMER	+31652769657
DATUM	23-01-2024	E-MAILADRES	gijs.knegtel@provincie- utrecht.nl
DOCUMENTNUMMER	UTSP-251466488-74888	DOMEIN/OPGAVE	MOB
VAN	Gijs Knegt	TEAM	EOV
		PORTEFEUILLEHOUDER	Van Schie
BIJLAGE	Uitgangspunten U-OV en Syntus Vervoerplan 2025		

Geachte dames en heren,

Essentie / samenvatting:

Voor de concessie Tram en Bus Regio Utrecht (U-OV) en de concessie Provincie Utrecht (Syntus) 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. Dit proces is vastgelegd in de concessievoorwaarden. De provincie Utrecht stelt als concessieverlener jaarlijks uitgangspunten vast, op grond waarvan zowel U-OV als Syntus een nieuw vervoerplan opstellen. De uitgangspunten voor 2025 staan in het teken van herstel van de dienstregeling als gevolg van de personeelsproblematiek en verder uitbouwen daarvan binnen de mogelijkheden van beschikbaarheid van chauffeurs. Per start dienstregeling 2024 is het Syntus gelukt weer terug te keren naar het rijden van de 100% dienstregeling. U-OV rijdt een afgeschaalde dienstregeling van 84% vanwege aanhoudende personeelsproblematiek.

Met de uitgangspunten wordt vervoerders gevraagd om wederom een Basispakket en een Pluspakket op te stellen. Het Basispakket is qua omvang gelijk aan het Basispakket 2024, aangevuld met eventuele uitbreidingen die in 2024 nog gerealiseerd kunnen worden. Daarnaast dient men een realistisch Pluspakket op te stellen met uitbreidingsvoorstellen die wel of niet ingezet kunnen worden, afhankelijk van de beschikbaarheid van personeel. Qua inhoudelijke uitgangspunten worden naast een aantal gezamenlijke onderzoeksopgaves voor beide vervoerders nog onderzoeksopgaves per concessie meegegeven.

Inleiding:

De nieuw op te stellen Vervoerplannen gaan over het dienstregelingsjaar 2025, lopend van 15 december 2024 tot 14 december 2025. Het proces om te komen tot een vervoerplan is vastgelegd in de concessie-afspraken. Hierbij geldt als startmoment het door Gedeputeerde Staten (hierna: GS) vaststellen van procesmatige, inhoudelijke en financiële uitgangspunten. Hierna stellen zowel U-OV als Syntus een vervoerplan op. Het vervoerplan wordt aan deze uitgangspunten en de geldende concessievoorwaarden getoetst.

Toelichting:

Het opstellen van uitgangspunten is nodig om richting te geven aan de ontwikkeling van het vervoerplan 2025 door U-OV en Syntus. Het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 en het OV-netwerkperspectief 2025-2035 van de provincie Utrecht (hierna: de provincie) bieden de basis voor de ontwikkeling van het OV-netwerk. Belangrijke beleidsdoelstellingen hierin zijn het verhogen van de kostenefficiëntie en meer tevreden reizigers. Daarbij is kostenefficiëntie geen doel op zich, maar vooral een middel om te komen tot meer dienstverlening met de beschikbare financiële middelen en daarmee meer tevreden reizigers. In 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.

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.”

Deze ambities zijn de afgelopen jaren overschaduwed door de coronapandemie die forse gevolgen heeft gehad, en nog steeds heeft, voor het OV-gebruik. Corona is inmiddels gereduceerd tot een blijvende ziekte die echter geen grote gevolgen meer heeft voor de samenleving. We zien dat de coronapandemie de mobiliteitspatronen in Nederland heeft veranderd. Thuiswerken is breed ingeburgerd en de enorme spitspieken zijn er met name nog op de dinsdagen en donderdagen. Het herstel van het OV-gebruik zien we nog steeds terug in de cijfers maar deze gaat steeds minder snel. De laatste maanden laten een OV-gebruik zien van ongeveer 85% ten opzichte van 2019 (pre corona).

Met de lagere reizigersaantallen en -opbrengsten dan pre corona, en gestegen kosten (onder andere brandstof) zouden de vervoerbedrijven nog steeds financieel in de problemen komen. Daarom zijn er in het kader van de verlenging van de concessies nieuwe financieringsafspraken gemaakt en heeft u in de Kadernota 2023-2026 besloten voor de jaren 2023-2025 extra budget voor de OV-exploitatie, á € 50 miljoen, beschikbaar te stellen. Hiermee kan het huidige voorzieningenniveau in stand worden gehouden en is er vanuit financieel oogpunt geen reden om verder af te schalen, maar ontbrak dus de financiële ruimte om de dienstregeling uit te breiden. Met de verlenging is echter wel de ambitie uitgesproken om de komende jaren, indien daar toch mogelijkheden voor zijn, de dienstregeling uit te breiden, en financiële meevallers hiervoor aan te wenden. Die uitbreidingsruimte is ook gevonden door middel van het inzetten van boetes en ingehouden exploitatiebijdrage vanwege rituitval (zie toelichting hieronder). Daarnaast bieden de uitwerking van het coalitieakkoord en de “motie Bikker” waarschijnlijk nog aanvullende financiële ruimte voor uitbreiding (zie verder onder het kopje “financiële consequenties”).

Omdat de dienstregeling afgelopen jaar is afgeschaald vanwege de personeelsproblematiek hebben we U-OV en Syntus aangegeven dat niet gereden ritten (ritten die minder worden gereden dan het eerder vastgestelde Vervoerplan) in te gaan houden op de exploitatiebijdrage. Daarnaast zijn we per 1 april 2023 boetes op gaan leggen voor geplande en ongeplande rituitval. De hiermee “bespaarde” exploitatiebijdrage en boetebedragen willen we beschikbaar houden voor het OV. Daarom hebben we voor de Vervoerplannen 2024 in de uitgangspunten aangegeven deze te gebruiken om het OV een extra impuls te geven tot het einde van de concessies. De nu ingehouden dienstregelingsuren (hierna: DRU's) worden dan gebruikt om tot einde concessie uitbreidingen door te voeren in de dienstregeling. U-OV en Syntus werden daarom gevraagd voor Vervoerplan 2024 naast de basisdienstregeling (Basispakket) uitbreidingsscenario's te ontwikkelen in een “Pluspakket”. Dit Pluspakket bestaat uit meerdere voorstellen voor uitbreiding van het aanbod, bovenop het DRU niveau van het Vervoerplan 2023 (wat het Basispakket voor Vervoerplan 2024 was). Hiermee ontstaat dus toch een uitbreidingsmogelijkheid waarmee de

eerdere afschaling wegens corona deels ongedaan kan worden gemaakt. Deze uitbreidingsmogelijkheid kan helaas nog niet gebruikt worden omdat er onvoldoende chauffeurs beschikbaar zijn om de uitbreidingen te kunnen rijden. Syntus rijdt inmiddels per ingang dienstregeling 2024 wel weer het afgesproken Basispakket uit het Vervoerplan 2024 (behoudens enkele ritten op nachtlijnen). U-OV lukt het helaas nog niet om de problemen de baas te worden en rijdt op dit moment een afgeschaalde dienstregeling (84% van het afgesproken Basispakket uit het Vervoerplan 2024). We blijven U-OV hierop stevig aanspreken in zowel ambtelijke als bestuurlijke overleggen en blijven hen voor de niet gereden ritten beboeten.

Ook voor de Vervoerplannen 2025 vragen we de vervoerders een Basispakket te ontwikkelen dat in ieder geval gereden kan worden en een Pluspakket met uitbreidingsvoorstellen. Het Basispakket 2025 is qua omvang gelijk aan het Basispakket 2024, aangevuld met eventuele uitbreidingen (uit het Pluspakket 2024) die in 2024 doorgevoerd worden. Het Pluspakket 2025 komt daar bovenop. We vragen vervoerders bij het opstellen van het Pluspakket rekening te houden met uitvoerbaarheid van het pakket. De personeelsproblematiek is hardnekkig en beschikbaarheid van chauffeurs zal leidend zijn voor de mogelijkheden van het Pluspakket. Op dit moment is ook nog niet duidelijk welke financiële uitbreidingsruimte er is voor het Pluspakket (zie toelichting onder "financiële consequenties). Met het Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029 (verder: BBP), dat in de eerste helft van 2024 wordt vastgesteld, komt ook een nieuw financieel kader voor publieke mobiliteit. Dit zal in de kadernota moeten worden verwerkt, met een integrale afweging tussen ambities en middelen.

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.

Samenvatting inhoudelijke uitgangspunten en onderzoekopgaven

Naast bovengenoemde uitgangspunten geven we de beide vervoerders onderzoekopgaven mee. De onderzoekopgaven voor de vervoerplannen zijn in te delen in twee categorieën. Ten eerste de gezamenlijke opgaven die voor beide concessies gelden of om een intensieve samenwerking vragen tussen beide vervoerders. Daarnaast zijn er specifieke opgaven die binnen één van de twee concessies spelen. Deze zijn onder andere gebaseerd op bij ons bekend zijnde wensen vanuit de samenleving en ruimtelijke ontwikkelingen. Hieronder volgt een overzicht van de onderzoekopgaven (zie voor de volledige opgaven met toelichting bijlage 1).

Generieke en/of gezamenlijke onderzoekopgaven voor zowel U-OV als Syntus:

Basispakket:

- Terugblik/ evaluatie dienstregelingen;
- Voorkomen/oplossen capaciteitsknelpunten;
- Klein regulier onderhoud;
- OV in kleine kernen en bedrijventerreinen;
- Aansluitingen bus-trein corridor Utrecht – Amsterdam;
- Bediening Bergkwartier Amersfoort;
- Westelijke Stadsboulevard;
- Werkzaamheden Smakkelaarspark Utrecht.
- Gevolgen voor OV van de afwaardering wegen in kader van leefbaarheid.

Pluspakket:

- Herstellen frequenties naar niveau pre corona (=maatregelen Pluspakket 2024 met doorzetting in 2025);
- Verhogen van frequenties op dragende corridors zoals benoemd in het OV-netwerkperspectief.

Onderzoeksopgaven U-OV:

Basispakket:

- Aansluitingen tussen bus en trein op sprinterstations;
- Verbindingen corridor Utrecht-Zeist/Soesterberg-Amersfoort;
- Route lijn 8 rondom eindpunt Oorsprongpark Utrecht;
- Route lijn 7 in Kanaleneiland Utrecht;
- Quick wins gebiedsuitwerkingen 'Noordoost' en 'Zuid';
- Bediening bedrijventerrein Het Klooster Nieuwegein;
- OV in landelijke gebied gemeenten Stichtse Vecht en De Bilt;
- Ingebruikname busstation Nieuwegein City;

Pluspakket:

- Eerste stappen uitbreiding bediening Merwedekanaalzone

Onderzoeksopgaven Syntus:

Basispakket:

- Bediening Hoefkwartier Amersfoort;
- Evaluatie proef route via Station Abcoude;
- Lijn 120/126 Hondsrugweg via S111/Holterbergweg;
- Buslijn naar Twistvlied en op termijn naar Oosterland;
- Beter spreiden van vertrektijden Mijdrecht - Wilnis - Vinkeveen in daluren;
- Quick- win gebiedsuitwerking Noordoost, Zuidwest, Noordwest en Oost;
- Evaluatie nachtnet;
- Evaluatie Wijkbus Soesterkwartier Amersfoort (buurtbus 501).

Pluspakket:

- Bediening Bovenduist Amersfoort;
- Onderzoeken snelle verbindingen om nieuwe doelgroepen aan te trekken en drukke lijnen te ontlasten;
- Verbindingen met beperkt/marginaal gebruik aantrekkelijker maken.

Procesmatige uitgangspunten:

De inhoudelijke uitwerking van het vervoerplan gebeurt door U-OV en Syntus. Beide vervoerders zijn verantwoordelijk voor het formele traject met reizigersplatform ROCOV Utrecht, gemeenten, omliggende concessieverleners en andere vervoerders. We vragen beide vervoerders om naast de gebruikelijke stakeholders ook reizigers en inwoners via consultatie te betrekken bij de planvorming. Hierbij dienen een vorm en moment gekozen te worden die optimaal aansluiten bij het proces om te komen tot een gedragen vervoerplan.

De opgestelde vervoerplannen worden in september 2024 door ons vastgesteld.

De plannen van beide vervoerders worden beoordeeld op basis van de inhoudelijke en financiële uitgangspunten en de geldende concessie-voorwaarden.

Tijdens het vervoerplanproces zijn de vervoerders de primaire afzender voor communicatie richting reizigers, inwoners en andere belangstellenden. Wij hebben een faciliterende rol in dit proces en ondersteunen de consultatie met eigen communicatiemiddelen. Uitzondering hierop is de communicatie rondom de vaststelling van de nieuwe vervoerplannen door GS. Beide vervoerders wordt gevraagd het vervoerplanproces zo veel als mogelijk op elkaar af te stemmen zodat de consultatie gemeenschappelijk plaats kan vinden en stakeholders voorstellen van beide vervoerders in samenhang kunnen bekijken.

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 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 hoogte van aanvullende financiële middelen om extra uitbreidingen te kunnen doen, bovenop hetgeen aan maatregelen al is benoemd in het Pluspakket 2024 dat ook uitbreidingen bevat voor 2025, is op dit moment nog niet bekend. Met het nieuwe BBP komt ook een nieuw financieel kader voor publieke mobiliteit. De mate waarin hierdoor extra middelen beschikbaar komen voor OV-exploitatie zal in de kadernota worden vastgelegd.

Allereerst is er vanuit het coalitieakkoord 2023-2027 "Aan de slag voor Utrecht" € 12 miljoen per jaar beschikbaar voor OV. De uitwerking hiervan loopt echter nog.

Daarnaast speelt nog de uitwerking van de in de Tweede Kamer aangenomen "motie Bikker". Vanaf 2024 lijkt het Rijk, als gevolg van deze motie, extra financiële middelen beschikbaar te gaan stellen (€ 17,6 miljoen voor de provincie Utrecht) waarmee enerzijds flinke prijsverhogingen in het OV worden voorkomen en anderzijds er ruimte is om het OV op peil te houden. Welk deel van dit bedrag bestemd is voor de compensatie van de prijsverhogingen en het in stand houden van het OV-netwerk wordt nog bepaald, net zoals de voorwaarden voor het inzetten van deze middelen.

De exacte financiële uitwerking van zowel het coalitieakkoord als de "motie Bikker" is dus voor de provincie Utrecht nog niet bekend en volgt naar verwachting pas in het tweede kwartaal van 2024.

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.

Vervolprocedure / voortgang:

De uitgangspunten zullen worden toegelicht in een informatiesessie voor de Commissie Milieu & Mobiliteit in februari 2024. Op basis van de vastgestelde uitgangspunten en ingekomen wensen van stakeholders gaan de vervoerders concept Vervoerplannen opstellen. Na indienen van de concept vervoerplannen start de consultatie van deze plannen en vindt er wederom een Commissie Milieu & Mobiliteit-informatiesessie plaats om de plannen toe te lichten. De consultatie op concept vervoerplannen geldt als startpunt voor de externe communicatie. Hierbij is de primaire afzender de vervoerder, waarbij de provincie een ondersteunende rol vervult. Na afloop van de consultatie en verwerking daarvan in de plannen vindt een laatste Commissie Milieu & Mobiliteit-informatiesessie plaats om de ontvangen consultatiereacties toe te lichten.

Naar verwachting zullen deze informatiesessies plaatsvinden in april 2024 en augustus 2024. Hierbij is de inzet om de sessies over Syntus en U-OV te combineren.

In september 2024 zullen wij de Vervoerplannen 2025 vast gaan stellen en u hierover met een Statenbrief informeren.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

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