

# ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties  
openbaar vervoer

U-OV

t.a.v. de heer H. Scholts  
Europalaan 2a  
3526 KS Utrecht

Betreft: advies Actualisatie Vervoerplan U-OV 2015, deel 2/2: herziening nachtnet.

Utrecht, 4 juni 2015

Geachte Heer Scholts, Beste Hans,

Over de actualisatie van het vervoerplan 2015 ontvangt u ons advies in twee delen:

1. Ons advies over de aanpassingen die u voorstelt per 24 augustus 2015
2. Ons advies over de door u voorgestelde herziening van het nachtnet

In deze brief vindt u deel 2.

Uw voorstel voor de reorganisatie van uw nachtnet bevat zeker verbeteringen. We moeten echter adviseren het in dit stadium nog niet in te voeren, maar eerst verder te gaan met de ontwikkeling en het overleg daarover met betrokken partijen. Er zijn veel belanghouders bij het nachtnet, onder andere organisaties binnen het ROCOV.

Voor dit advies hebben we de volgende motieven:

- Wij behoren te adviseren. Het nachtnet wordt door de vervoerders voor eigen rekening gereden, maar men kan niet spreken van een vrije markt. Het exploiteren van nachtlijnen is afhankelijk van een openbaar-vervoerconcessie. Daarom ook wordt er een vervoerplan voor aangeboden, dat met advies van het ROCOV aan de concessieverlener voorgelegd wordt. Die zal het plan, zoals elk vervoerplan, onderzoeken en er een gemotiveerde beslissing over nemen.
- Onze maatschappij is onderweg een 24-uursmaatschappij te worden. Dat geldt voor cultuur, recreatie en werk, maar ook voor het vervoer dat daarmee samenhangt. Daardoor kunnen zich voor het openbaar vervoer nieuwe kansen voordoen om reizigers te faciliteren. In de afgelopen tientallen jaren heeft dat al zaken opgeleverd als een nachttreinverbinding met Amsterdam en Schiphol, nachtbussen in de regio en provincie Utrecht, latere en vroegere ritten op de daglijnen. We hopen en verwachten dat deze ontwikkeling zich voortzet.

In dat licht merken we op dat nachtbuslijnen niet eenzijdig gezien moeten worden als "borrelbussen". Om meer reizigers te faciliteren dan alleen maar uitgaanspubliek dat van de stad Utrecht naar huis gaat bepleiten we dat de nachtlijnen ook reizigers

Aan ROCOV Utrecht nemen deel: COSBO, Fietzersbond afdeling Utrecht, Hogeschool Utrecht, Natuur- en Milieufederatie Utrecht, ROVER, SOLGU, Universiteit Utrecht, VIDUIS Studentenunie, Vervoer UMC, Diaconessenhuis, U15, SBO, SRA, GPPA, SOL en SGLA

# ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties  
openbaar vervoer

opnemen vanuit de regio naar de stad Utrecht. Dit hoeft nauwelijks extra tijd te kosten en zal weinig extra omzet opleveren, maar het is een signaal dat uitgaat van een completer product.

- U wijst op studenten als doelgroep voor het nachtvervoer. Wilt u deze groep faciliteren, dan verwachten we dat u een begin maakt met nachtlijnen in de nachten van donderdag op vrijdag en van vrijdag op zaterdag.  
Het is natuurlijk mogelijk dat die minder kostendekkend zijn dan de bestaande nachtlijnen.
- Het nachtnet en het dagnet beïnvloeden elkaar:
  - Reizigers reizen vaak met het dagnet heen en met het nachtnet terug. Het nachtnet vergroot dus de mogelijkheid van deze reizigers om voor het openbaar vervoer te kiezen.
  - Anderzijds kan een betrekkelijk vroege nachtrit de bezetting van de laatste dagrit (in veel gevallen de rit van 0.30 of 01.00 uur) nadelig beïnvloeden, en dus de kostendekkingsgraad van deze ritten.  
Dat laatste is een aandachtspunt bij het beoordelen van uw voorstellen. Daarin vertrekken de eerste ritten van de nachtlijnen rond kwart voor twee; dat is vroeger dan in het huidige nachtnet, waarin bijna alle lijnen om twee uur of later beginnen. En dat ligt dus ook dicht bij de laatste vertrektijd van veel daglijnen.
- De provincie is te klein voor twee netwerkjes van nachtbuslijnen. De huidige lijnen van Connexxion en Qbuzz zijn als één samenhangend aanbod te beschouwen. Diverse lijnen van Qbuzz en Connexxion vervullen zowel binnen en buiten de concessie regio Utrecht een functie. In uw plan wordt zelfs voorgesteld met een lijn die nu nog binnen de concessie regio Utrecht blijft de provinciegrens te overschrijden – naar Hilversum.

Het beste aanbod voor de nachtreiziger in de provincie Utrecht zal dan ook een integraal aanbod zijn, dat tot stand komt door samenwerking tussen beide vervoerders en de concessieverlener. Het plan wordt onderbouwd door een visie op dit deel van de vervoermarkt – die mede is ontstaan in contacten met vele diverse belanghouders. Uiteraard moet men het eens worden over de verdeling van de inzet (en dus de verwachte opbrengsten.) Als er een maatschappelijk belang is, is ook een beperkte inzet of verschuiving van BDU-gelden niet taboe. Maar ook kan gestreefd worden naar derde betalers.

- Overigens zouden we graag inzicht hebben in de vervoercijfers op de nachtlijnen en in de verwachtingen die u hebt van de ontwikkeling van de cijfers als gevolg van uw voorstellen.

Voor de volledigheid reageren we op enkele punten uit uw voorstel. We gaan daarbij in principe uit van de huidige lijnnummers, voor zover die al bestaan. We hebben de volgende opmerkingen:

# ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties  
openbaar vervoer

- We adviseren u op alle lijnen de eerste rit niet vóór 02.00 uur te laten vertrekken, als vervolg op de laatste ritten van veel daglijnen.
- We adviseren u zoveel mogelijk op hele uren vanaf het centraal station te vertrekken, met het oog op een behoorlijke overstap vanaf de nachttreinen.
- We verzoeken u om op alle lijnen ook reizigers op te nemen die richting Utrecht willen reizen.
- Als wordt gekozen voor een andere serie lijnnummers, waarom dan de 90-serie? Beter is, net als in andere regio's, een apart honderdtal. Voorkeur heeft dan de 800-serie. Verder niet teveel veranderen, dus de eindcijfers gelijk laten, bijvoorbeeld 441 wordt 841.  
(Ook mooi zou zijn N841, dat door veel mensen al gauw uitgesproken zal worden als "nachtéénenveertig".)
- Lijn 441. We stemmen in met behoud van de route en met het niet meer aandoen van Brothers.
- Lijn 447. We stemmen in met behoud van de route.
- Lijn 452. Wij veronderstellen kansen voor aansluitend lokaal vervoer in Amersfoort en ook, om de lijn wat meer body te geven, een route via Soest. Dat heeft onze werkgroep Amersfoort al eerder bepleit.  
Het voorstel voor een route via Soest verwelkomen we dan ook.  
Minder tevreden zijn we met het op dit moment opgeven van de route naar Amersfoort.  
In december 2016 eindigt de proef met de nachttrein naar Amersfoort (mede betaald door de gemeente Amersfoort.) Dan blijkt ook of deze trein in de dienstregeling opgenomen zal blijven. We vinden het jaar 2016 daarom geschikter om ook een beslissing te nemen of we doorgaan met lijn 252 naar Amersfoort. Anders de situatie kunnen ontstaan dat we de lijn in september 2015 opheffen en weer zouden willen instellen in december 2016, hetgeen slecht is voor het draagvlak.
- Lijn 474. We stemmen in met behoud van de route.
- Lijn 477. We stemmen in met behoud van de huidige route en uitbreiding naar Maartensdijk. We verwachten weinig van uitbreiding tot Hilversum. Liever vanaf Maartensdijk en Groenekan langs een korte route naar Utrecht en binnen een uur terug voor een nieuwe rit.
- Lijn 495. We stemmen in met behoud van de route.
- Nieuwe lijn naar Leidsche Rijn en Maarssenbroek. Het plan voor deze lijn is niet rijp om over te adviseren. We kunnen immers niet beoordelen wat de gevolgen zullen zijn voor de reizigers van de Connexxionlijnen 402, 407 en 420. De 420 loopt nagenoeg gelijk met de door u beoogde lijn, met uitzondering van het gedeelte in het centrum van Utrecht. De 402 bedient ook een groot deel van Leidsche Rijn, nl.

Aan ROCOV Utrecht nemen deel: COSBO, Fietzersbond afdeling Utrecht, Hogeschool Utrecht, Natuur- en Milieufederatie Utrecht, ROVER, SOLGU, Universiteit Utrecht, VIDUIS Studentenunie, Vervoer UMC, Diaconessenhuis, U15, SBO, SRA, GPPA, SOL en SGLA

# ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties  
openbaar vervoer

tot Veldhuizen. Laten we de tijd nemen om het vervoer in dit gebied verder te ontwikkelen!

We verzoeken u een adviesaanvraag over nachtvervoer in het stadsdeel Leidsche Rijn pas in te dienen op het moment dat ons bekend is wat de consequenties zullen zijn voor de lijnen die thans dit gebied bedienen. Voor een integrale afweging is het van belang dat door de betrokken vervoerders plannen voorgelegd worden die met elkaar afgestemd zijn.

- We verzoeken u de mogelijkheden te onderzoeken binnen de stad Utrecht het nachtnet verder te verdichten. We denken aan het in enige mate omleiden van routes van lijnen om wijken te bedienen, zoals al gebeurt bijvoorbeeld in Lunetten. Ook denken we aan nachtbediening van Overvecht en Zuilen.
- Wat de betaling betreft. De OV-chipkaart moet te gebruiken zijn voor de nachtbus, en wel zonder dat de reiziger genoodzaakt wordt tevoren een apart product op de kaart te laden.

Verder geven we u de suggestie om op het nachtbusnet ook een proef te doen met het betalen voor een enkele rit door middel van contactloos pinnen. Daarmee wordt een aantal onwenselijke geldtransacties vermeden.

Voor nachtlijnen die soms omwegen maken die in het dagnet niet gemaakt worden kan een kilometertarief onredelijk uitpakken. Een kilometertarief is ook niet noodzakelijk. Het chipkaartsysteem kan eenheidstarieven aan – zie bijvoorbeeld de buurtbussen in de provincie Utrecht – en ook zonetarieven zijn mogelijk – dat is in de stad Amsterdam al toegepast.

Het spijt ons dat we u een zeer gereserveerd verhaal moeten voorleggen. We willen echter graag constructief meedenken over het nachtnet – en ook over de gevolgen voor het dagnet en voor de kosten.

## Vragen

Als u vragen heeft over ons advies, kunt u contact opnemen met het secretariaat.

Wij verwachten uw schriftelijke reactie uiterlijk vier weken na dagtekening van deze brief.

Met vriendelijke groet,



drs. J. van Leijenhorst  
Voorzitter ROCOV Utrecht

Aan ROCOV Utrecht nemen deel: COSBO, Fietsersbond afdeling Utrecht, Hogeschool Utrecht, Natuur- en Milieufederatie Utrecht, ROVER, SOLGU, Universiteit Utrecht, VIDUIS Studentenunie, Vervoer UMC, Diaconessenhuis, U15, SBO, SRA, GPPA, SOL en SGLA