

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

Connexxion
t.a.v. B. Assendelft
Sportlaan 15
1421 TE Uithoorn

Betreft: advies Vervoerplan 2016 Connexxion

Utrecht, 17 juni 2015.

Geachte heer Assendelft,

Het ROCOV heeft kennis genomen van het concept-Vervoerplan 2016 voor de concessie "Provincie Utrecht, inclusief Stadsdienst Amersfoort". Wij geven hiermee met genoegen ons advies hierover. Dit advies is gebaseerd op het Definitief Concept van 1 juni 2015. Mochten er alsnog, bijvoorbeeld naar aanleiding van ons advies of dat van anderen, veranderingen in het Vervoerplan worden aangebracht, dan verzoeken wij u het ROCOV hierover te informeren. Zonodig kunnen wij dan op een gewijzigd voornemen reageren.

Nu Connexxion het laatste Vervoerplan in de lopende concessie aanbiedt is het op zijn plaats onze waardering uit te spreken voor prettige samenwerking tijdens de huidige concessieperiode. Net als de afgelopen jaren is het ROCOV ook dit keer al in een vroeg stadium door Connexxion bij de planvorming betrokken. Het ROCOV waardeert dit zeer.

Het ROCOV heeft kennisgenomen van de reactie op door ons ingebrachte wensen en suggesties (bijlage 1). Wij zien enkele daarvan opgenomen in dit Vervoerplan. Niet-gehonoreerde wensen kunnen op een passend moment weer door ons worden ingebracht.

Het ROCOV mist in het Vervoerplan de consequenties voor de lijnen 50 en 120 van de omklap van het busstation van centrum naar jaarbeurszijde.

In dit advies volgen wij de hoofdstukindeling van het Vervoerplan. Voorstellen die niet uitdrukkelijk worden genoemd hebben onze instemming.

Nachtnet

In het Vervoerplan missen wij de Connexxion-component op de voorstellen die Qbuzz pas zeer onlangs heeft gedaan in de 'Actualisatie Vervoerplan 2015' m.b.t. het Nachtnet. Dit n.a.v. afspraken die door het BRU met Qbuzz zijn gemaakt om "in 2015" te komen met voorstellen voor een "efficiënter nachtnet". Het ROCOV is met de nu voorliggende voorstellen van Qbuzz (die in het weekend van 29 augustus 2015 moeten ingaan) allerminst tevreden.

Het ROCOV roept Connexxion, Qbuzz en de provincie op om gezamenlijk met een voorstel voor het Nachtnet te komen.

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

1. Inleiding

In een laatste concessiejaar verwachten wij geen ingrijpende voorstellen. Zo wordt o.a. voorkomen dat reizigers kort achter elkaar met veranderingen worden geconfronteerd.

In het voorliggende Vervoerplan worden echter behoorlijk ingrijpende voorstellen gedaan. Deze zijn bij gelijkblijvend budget nodig om rijtijdverliezen te compenseren. Connexxion heeft deze verliezen niet veroorzaakt, evenmin de busreiziger. Zij krijgen echter wel de rekening gepresenteerd.

Juist de gemeente met de meeste buskilometers binnen het concessiegebied (Amersfoort) heeft een 'groene golf' geïntroduceerd om een betere doorstroming van het verkeer te bereiken. De bus profiteert hier niet van, immers tussen verkeerslichten liggen vaak haltes. Na vertrek van de halte loopt de bus weer voor rood. elders in de stad worden doorstromingsmaatregelen voor de bus gerealiseerd, maar het effect hiervan gaat weer verloren door de 'groene golf'.

Een groot deel van de terug te winnen 3000 dru's worden door deze 'groene golf' veroorzaakt. In hoofdstuk 3 worden negen(!) getroffen lijnen 2, 3, 4, 5, 6, 76, 77, 78 en 80 genoemd.

Het ROCOV roept de provincie op, met de gemeente Amersfoort te bekijken hoe de gemeente kan bijdragen aan beperking van de rijtijdverliezen door voor een betere doorstroming van de bussen te zorgen. Tevens zou moeten worden bekeken of voor (een deel van) de te compenseren 3000 dru's niet toch een uitbreiding van het budget kan worden gevonden.

Mocht aan deze wens van ons door de provincie niet worden voldaan, dan gaat het ROCOV uit van de voorstellen die Connexxion nu moet doen.

Wij zijn van mening dat de keuzes die door Connexxion op grond van de randvoorwaarden (gelijkblijvend budget, langere rijtijden - met name in Amersfoort) zijn gemaakt realistisch zijn. Zonodig kunnen wij deze keuzes volgen. Maar wij volgen de randvoorwaarde niet!

Daarbij hebben wij in het bijzonder moeite met de voorstellen voor de Amersfoortse stadslijn 6 en voor de voorstellen voor lijn 70 en 74 in Soest. Ons negatieve advies m.b.t. deze voorstellen moet in dit verband worden gelezen.

2.2 Lijn 2

In de communicatie over de bereikbaarheid van het Meander-ziekenhuis wordt uitgegaan van de lijnen 3 en 76. In de praktijk blijken reizigers naar het ziekenhuis ook te kiezen voor lijn 2, ondanks een iets grotere loopafstand. Het ROCOV ziet hierin reden te pleiten voor een goede en veilige looproute van de halte Iskanderpad van lijn 2 naar het ziekenhuis.

2.5 Routewijziging Veenendaal-Centrum, lijnen 80 en 81

Met de opzet (al eerder heeft het ROCOV hierover positief geadviseerd) zijn we het nog steeds eens.

2.8 Bediening Nationaal Militair Museum Soesterberg

Het valt ons op dat in tabel 2.10 lijn 52 niet wordt vermeld. Daarmee is het overzicht niet compleet.

2.11 Extra/Vervallen ritten m.i.v. 2015

Al bij de invoering in 2014 is aangegeven dat het aanbieden van enkele ritten op de zeer vroege ochtend (o.a. lijnen 50 en 80, kennelijk bedoeld om dru's te genereren uit wat waarschijnlijk anders garageritten zouden zijn geweest) heeft het ROCOV al het vermoeden geuit dat deze bussen geen hoge bezettingsgraad zouden hebben. De gevraagde telcijfers bevestigen dit. We zijn het desondanks eens met het voorstel deze wijziging uit 2015 in 2016 te handhaven.

3.1.1 Rijtijden

Zie hiervoor onze opmerkingen bij hoofdstuk 1.

3.1.2 Koningsnacht

Het ROCOV roept Connexxion op om met Qbuzz te overleggen over het aanbod in de Koningsnacht. Het totale aanbod moet evenwichtig zijn, gaten en overlappingsen moeten zo mogelijk worden voorkomen.

In de communicatie zagen wij in 2015 dat Connexxion en Qbuzz gescheiden informatie boden, met elk alleen aandacht voor de eigen lijnen. Naar bijv. Zeist is al die informatie dan onvolledig. Het ROCOV ziet in 2016 graag een gezamenlijk communicatieplan voor deze nacht.

3.2.2 Amersfoort: taxibus op lijn 1

Het ROCOV kan akkoord gaan met inzet van de taxibus vanaf 19.00 i.p.v. 21.00 uur. Voorwaarde is dat er ook bij onverwachte drukte snel voor voldoende capaciteit wordt gezorgd. Er mogen geen reizigers op de halte achterblijven!

De taxibussen moeten ook bij duisternis goed herkenbaar zijn als openbaar vervoer. Het ROCOV vindt dan ook dat uitsluitend voertuigen met een verlicht lijnnummer- en bestemmingsdisplay moeten worden ingezet.

3.2.4 Frequentieverlaging op lijn 6

De huidige dienstregeling op lijn 6 bestaat pas enkele jaren, toen een bezuinigingsopdracht het nodig maakte de twee kwartierdiensten op de lijnen 6 en 7 te combineren tot één 10-minutendienst op lijn 6. Dit leidde toen in de wijken Kruiskamp, Liendert en Rustenburg tot veel beroering (die nog niet geheel is verstomd).

Het ROCOV heeft destijds met het voorstel ingestemd. We deden dat in de overtuiging dat dit niet het begin van een kaasschaaf zou zijn. Dat lijkt nu wel te gaan gebeuren (we weten nog niet welke dienstregeling er uit de lopende aanbesteding komt). Reizigers in deze wijken worden binnen enkele jaren twee- (misschien zelfs drie-)maal met een achteruitgang geconfronteerd.

In de vergelijking met lijn 2 wordt gesteld dat het aantal reizigers op die lijn ondanks de frequentieverlaging licht gestegen is. In paragraaf 2.2 staat echter dat de stijging in één richting plaatsvindt in wisselwerking met lijn 76. Dit betreft bovendien een bestemming waarvoor lijn 2 niet de aangewezen verbinding is. In de andere richting is echter sprake van een vervoersdaling van 2.5%!

Ook al beperkt dit voorstel de lagere frequentie tot de stille uren overdag (10.00-13.30, als het gebruik van het openbaar vervoer in het algemeen laag is) dan is dit een verkeerd signaal. Het bedieningsniveau in deze wijken keert met 4 ritten per uur terug op het niveau van voor 2002!

Het ROCOV adviseert negatief op dit voorstel. Daarbij zijn wij ons ervan bewust dat het bijna 1/3 van de te compenseren 3000 dru's moet opleveren. Het zou de provincie sieren als dit voorstel kan worden voorkomen door beschikbaarstelling van extra budget (zie de algemene opmerking hierboven in *1. Inleiding*), temeer omdat de reizigers (in deze wijken) niet de veroorzaker zijn van het rijtijdverlies dat aanleiding is voor het voorstel.

3.3.3 Lijn 82 en 83 via Kersenbaan

In hoofdstuk 2.4 is door Connexxion uitgebreid ingegaan op de gevolgen van het uittrekken van de bundel 80/82/83 tussen Woudenberg en Amersfoort. Het ROCOV was (en is) geen voorstander van de ontstane situatie.

Wij verwachten dat de terugkeer van lijn 82 en 83 in het centrum van Amersfoort positief bijdraagt aan een betere verdeling van de reizigers over deze lijnen en lijn 80.

Het ROCOV is voorstander van deze wijziging op een zo vroeg mogelijk moment.

3.3.4 Spitsrit lijn 56

Het ROCOV heeft vorig jaar al positief over dit voorstel geadviseerd. Ons standpunt is ongewijzigd.

3.3.5 Lijn 73 langs BEL-kantoor Eemnes

Het ROCOV adviseert positief over dit voorstel.

3.3.6 Lijnvoering en dienstregeling lijnen 70 en 74 Soest

Dit voorstel is ingrijpend. Op zichzelf begroeten wij de duidelijkere dienstregeling van de lijnen 70 en 74 zeer. Wij zouden dan echter liever zien dat de bespaarde dru's (ruim 1/3 van de "benodigde" 3000) ten goede zouden komen aan verbeteringen elders in Soest. Nu worden ze gebruikt om rijtijdverliezen elders te compenseren. (Hoofdzakelijk in Amersfoort, waar juist voor deze lijnen *geen* extra rijtijd nodig is!)

Temeer omdat we nog niet weten welke dienstregeling er uit de lopende aanbesteding komt (en omdat de in het bestek voorgeschreven verbindingen minder zijn dan het huidige aanbod) is de kans groot, dat de reizigers hier enkele jaren achter elkaar met ingrijpende wijzigingen worden geconfronteerd.

Gezien het effect voor de reizigers wijst het ROCOV dit voorstel op dit moment af.

3.4 Aansluitingen in Loenersloot (Kerklaan) en Breukelen

Het ROCOV is verheugd over de voorgestelde oplossingen.

3.4.3 Taxibussen zaterdag op lijnen 104 en 123

Het ROCOV kan akkoord gaan met inzet van de taxibus op lijn 104 op zaterdag. Voorwaarde is dat er ook bij onverwachte drukte snel voor voldoende capaciteit wordt gezorgd. Er mogen geen reizigers op de halte achterblijven!

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

De taxibussen moeten ook bij duisternis goed herkenbaar zijn als openbaar vervoer. Het ROCOV vindt dan ook dat uitsluitend voertuigen met een verlicht lijnnummer- en bestemmingsdisplay moeten worden ingezet.

Bij lijn 123 ligt dat anders. Op diverse tijden wordt een bezetting per rit gehaald van 6. Er moet ruimte blijven om pieken in de vraag te faciliteren (vuistregel: voor inzet taxibus moet gemiddelde bezetting onder 4 blijven). Bovendien is lijn 123 een lijn met ontwikkelkansen, taxibussen missen daarvoor de uitstraling.

Het ROCOV adviseert negatief over de inzet van taxibussen op lijn 123 op zaterdag.

Bijlage 1 Wensen overheden

Het ROCOV wil van de gelegenheid gebruik maken kort te reageren op enkele wensen.

Over het algemeen kunnen wij instemmen met de reactie van Connexxion op de wensen, en als dat tot concrete voorstellen leidt heeft dat onze instemming. Enkele niet-gehonoreerde wensen kunnen OPC een gepast moment terugkomen.

Bij de wens van het "Detentiecentrum Zeist" (bereikbaar via Soesterberg) plaatsen wij de volgende kanttekening, die ook voor andere instellingen of bedrijven kan gelden.

Als voor concentratie (of vestiging of behoud) van activiteiten wordt gekozen voor een lokatie die niet of slecht per openbaar vervoer bereikbaar is, moet niet direct een beroep worden gedaan op de beperkte algemene middelen. Zonder uitbreiding van het budget gaan uitbreidingen immers ten koste van voorzieningen elders. Een bijdrage in de kosten van een eventuele voorziening moet dan worden overwogen (derden-financiering - waarvan lijn 19 naar RHDHV in Amersfoort een praktisch voorbeeld is). Dit zou moeten deel uitmaken van de kosten-batenanalyse die vooraf ongetwijfeld door de Dienst Justitiële Inrichtingen is gedaan. (NB: In de genoemde regio's Ede en Gouda zijn de naar Zeist over te brengen justitiële instellingen goed per openbaar vervoer bereikbaar. Het OV-gebruik en de opbrengsten zullen daar verminderen.)

Vragen

Als u vragen heeft over ons advies over Vervoerplan 2016, 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