

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

Bestuur Regio Utrecht
t.a.v. B. Jansen
Maliebaan 34
3581 CR Utrecht

Betreft: advies OV-visie BRU

Utrecht, 21 september 2011

Geachte heer Jansen,

Dank u zeer voor het ter inspraak geven van de OV-visie voor de regio Utrecht. Het ROCOV Utrecht heeft dit stuk met belangstelling gelezen en voorziet het graag van commentaar.

Wij geven op de volgende pagina's allereerst onze eigen visie hoe het ROCOV denkt dat goed openbaar vervoer er uit moet zien. Hierna volgt een analyse van uw visie met een reactie hierop.

Natuurlijk zijn wij benieuwd naar uw reactie op ons advies. Wij verwachten uw schriftelijke reactie binnen vier weken na verzending van dit advies.

Met vriendelijke groet,



drs. J. van Leijenhorst
Voorzitter ROCOV Utrecht

DEEL I OV-visie ROCOV-Utrecht

Dit deel van het advies beschrijft hoe het ROCOV-Utrecht denkt dat goed openbaar vervoer er uit zou moeten zien. Allereerst geven wij onze algemene uitgangspunten mee, die vervolgens concreet worden vertaald naar de Utrechtse situatie. Onder elke paragraaf is een advies opgenomen over wat het ROCOV u concreet adviseert.

Doel Openbaar Vervoer

Elke dienst heeft een doel, zo ook het openbaar vervoer. Voor het openbaar vervoer is het doel wat het ROCOV-Utrecht betreft driedelig:

- 1) *Het bieden van een sociale functie.* Mensen zonder auto (kinderen, ouderen, mensen met een laag inkomen die geen auto kunnen betalen, mensen die principieel geen auto hebben) moeten optimaal mee kunnen doen in de maatschappij. Verplaatsen is noodzakelijk hiervoor.
- 2) *Het bieden van bereikbaarheid.* Met het openbaar vervoer worden steden beter bereikbaar. Voor een duurzame bereikbaarheid is een goed openbaar vervoersysteem noodzakelijk.
- 3) *Het bieden van een substitutiefunctie ten opzichte van de auto.* Autoverkeer veroorzaakt veel schade voor de maatschappij. Te denken valt aan ongevallen, luchtvervuiling, files, parkeeroverlast en -kosten, geluidsoverlast etc. Openbaar vervoer heeft deze nadelen niet of veel minder. Daarom is het wenselijk dat meer mensen voor hun verplaatsingen gebruik maken van het openbaar vervoer in plaats van de auto.

Bovenstaande functies sluiten elkaar niet uit en kunnen bij een slim gekozen netwerkopzet elkaar zelfs versterken. Met bovenstaande doelen worden zowel gefocust op keuzereizigers, als op 'captives'.

Het ROCOV vindt nadrukkelijk dat het openbaar vervoer deze twee doelgroepen moet bedienen. Openbaar vervoer mag niet alleen een voorziening zijn voor de mensen die geen auto kunnen betalen. Evenmin mag het openbaar vervoer ondergeschikt worden gemaakt aan de economie, zodat het systeem zich uitsluitend richt op verbindingen die van economisch belang zijn.

Het openbaar vervoer moet volgens het ROCOV een systeem zijn wat maatschappelijk gezien de meeste baten in verhouding tot de kosten oplevert. Hierbij moet breder worden gekeken dan het directe bedrijfseconomische nut wat een individuele verbinding heeft, maar moet het gehele netwerk integraal worden gezien.

ADVIES: Het ROCOV adviseert u bovengenoemde doelen op te nemen in uw OV-visie.

Wenselijke, optimale situatie

Om aan bovenstaande doelen te voldoen, leert de ervaring¹ dat een openbaarvervoernet moet voldoen aan de volgende criteria:

¹ Zie hiervoor onder andere: Paul Mees, *Transport for suburbia, Beyond the automobile age*, London, 2010

Aan Rocov-Utrecht nemen deel: CliëntenBelang Utrecht, COSBO, Fietzersbond afdeling Utrecht, Hogeschool Utrecht, Natuur- en Milieufederatie Utrecht, ROVER, SOLGU, Universiteit Utrecht, USF Studentenbelangen, Utrechtse vereniging Kleine Kernen en de Vervoerzie UMC.

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

- 1) *Van overal naar overal kunnen komen.* Dit criterium houdt in dat iemand van overal waar hij/zij zich bevindt, elke plek moet bereiken waar hij/zij heen wil, op elk gewenst tijdstip.
- 2) *Een samenhangend netwerk.* Om van overal naar overal te kunnen komen moet zo weinig mogelijk moeite worden gedaan door de reiziger. Overstappen moet zo weinig mogelijk voorkomen en als het voorkomt, moet het netwerk dusdanig zijn ingericht dat overstappen weinig tijd kost, soepel verloopt en geschiedt in een aangename omgeving. Het hele openbaar vervoer moet een eenheid zijn, van trein tot ontsluitende bus.
- 3) *Een betrouwbaar systeem.* In het OV moet zo weinig mogelijk vertraging plaatsvinden. Als dit vaak gebeurt moet de oorzaak daarvan worden weggenomen. Als voertuigen vastlopen in verkeer, moeten vrije banen worden aangelegd om de doorstroming te bevorderen. Aansluitingen op andere lijnen dienen zoveel als mogelijk te worden gegarandeerd.
- 4) *Snelheid.* Openbaar vervoer moet snel zijn om te kunnen concurreren met de auto. Om te kunnen concurreren mag de deur-tot-deureistijd maximaal 1,5 maal de tijd bedragen als dat dezelfde reis per auto wordt gemaakt. De criteria 1), 2) en 3) zijn belangrijke voorwaarden voor een snel openbaar vervoerssysteem.
- 5) *Een eenvoudige dienstregeling.* Openbaar vervoer moet makkelijk zijn in gebruik. Ideaal is om naar de halte te gaan en daar te wachten tot het voertuig komt, zonder dat eerst een dienstregeling geraadpleegd moet worden. Dit wordt bereikt door met hoge frequenties (minstens elke 10 minuten een voertuig in steden) te rijden. Is een hoge frequentie niet mogelijk, dan moet een dienstregeling volgens een vast patroon worden opgezet, waarbij voertuigen elk uur van de dag op dezelfde tijd van de halte vertrekken. Ook moet het aantal lijnummers zo laag mogelijk zijn om een eenvoudig systeem voor de reiziger te krijgen.
- 6) *Een integrale kwaliteit.* Het OV-netwerk moet overal van integraal hoge kwaliteit zijn, van trein tot regiotaxi. Van de diensten naar drukbezochte centra tot diensten tussen kleinere kernen moet het openbaar vervoer een aantrekkelijk vervoersaanbod bieden. Dit betekent niet dat frequenties overal even hoog moeten zijn, maar wel dat voldaan wordt aan minimumeisen.
- 7) *Betaalbaarheid.* Openbaar vervoer mag voor de reiziger niet te veel geld kosten. Reizigers in het openbaar vervoer veroorzaken aanzienlijk minder maatschappelijke kosten dan autogebruikers. Dit gedrag moet worden gestimuleerd en subsidiëren van openbaar vervoer blijft alleen al om deze reden daarom wenselijk. Wel kan gestimuleerd worden spitsreizigers beter over de dag te spreiden, door in de daluren een goedkoper tarief te hanteren.
- 8) *Financiering.* Voldoende financiering is noodzakelijk voor een goed openbaar vervoerssysteem. Kosten van infrastructuur en exploitatie kunnen immers niet volledig worden gedekt uit de opbrengsten van exploitatie. Voor financiering hoeft niet alleen gebruik te worden gemaakt van de middelen die het rijk ter beschikking stelt. Momenteel is het OV budget verkokert; elke overheid (rijk, provincie, BRU, gemeenten) hebben bedragen gereserveerd voor verkeer en vervoer. Vak betreffen dit reserveringen voor aanleg en onderhoud van infrastructuur, maar ook gelden voor WMO en scholierenvervoer. Deze verkokering van middelen zou goed moeten worden doorbroken om een zo maatschappelijk optimaal OV-net tot stand te brengen. Ook WMO gelden kunnen hierbij worden betrokken.

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

Het ROCOV-Utrecht is er van overtuigd dat uitsluitend als aan alle bovenstaande voorwaarden is voldaan, een netwerk ontstaat wat voldoet aan de eisen van de doelgroepen keuzereizigers en 'captives'.

ADVIES: ROCOV adviseert u bovengenoemde criteria voor goed openbaar vervoer, op te nemen in uw OV-visie.

Concreet

De uitgangspunten van het ideale netwerk zijn duidelijk geworden in de vorige paragrafen. Deze uitgangspunten leiden tot een verdere invulling. Deze invulling behandelen we in de volgende tekst.

Basismobiliteit

Het ROCOV is groot voorstander van een systeem van basismobiliteit. Hierbij is in kaders vastgelegd dat een bepaald percentage van de adressen in de regio moet voldoen aan een aantal randvoorwaarden als een minimale frequentie van een lijn en de maximale loopafstand naar een halte. Een voorbeeld van een dergelijke richtlijn is in de volgende tabel weergegeven en ontleent aan het systeem wat de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn hanteert. Door basismobiliteit worden zoveel mogelijk mensen gegarandeerd van openbaar vervoer, wat bijdraagt aan de sociale functie van het openbaar vervoer.

	Weekdagen 6 tot 9 en 16 tot 18 uur	Weekdagen 9 tot 16 en 18 tot 21 uur	Weekend 8 tot 23 uur	Maximale loopafstand tot halte
Grootstedelijk	5 ritten/uur	4 ritten/uur	3 ritten/uur	500 meter
Stedelijk	4 ritten/uur	3 ritten/uur	2 ritten/uur	500 meter
Rand- en kleinstedelijk	3 ritten/uur	2 ritten/uur	1 rit/uur	650 meter
Buitengebied	2 ritten/uur	1 rit/uur	1 rit/2 uur	750 meter

*Tabel 1: basismobiliteit in Vlaanderen, bron: De Lijn, 2011
(<http://www.delijn.be/over/aanbod/basismobiliteit.htm>)*

Vertaalt naar de stad Utrecht denken wij aan de volgende basismobiliteit.

Basismobiliteit voor de stad Utrecht	
Afstand aankomst-/vertrekpunt – halte	Max. 500 meter
Tijdvenster werkdag	06:00-01:00
Tijdvenster zaterdag	07:00-01:00
Tijdvenster zon- en feestdagen	08:00-01:00
Minimum dagfrequentie	4 /uur (HOV: 6 /uur)
Minimum avond- en zondagfrequentie	3 /uur
Maximale vervoerstijd tot dichtstbijzijnde knooppunt	20 min.

Tabel 2: Basismobiliteit voor de stad Utrecht.

Voor gebieden in de regio kan een basismobiliteit als in het Belgische schema voorkomt

Aan Rocov-Utrecht nemen deel: CliëntenBelang Utrecht, COSBO, Fietzersbond afdeling Utrecht, Hogeschool Utrecht, Natuur- en Milieufederatie Utrecht, ROVER, SOLGU, Universiteit Utrecht, USF Studentenbelangen, Utrechtse vereniging Kleine Kernen en de Vervoerzie UMC.

worden toegepast.

ADVIES: ROCOV adviseert u bovengenoemde criteria van basismobiliteit op te nemen in uw visie.

Netwerkopbouw

Het ROCOV zet voor de netwerkopbouw van het OV-systeem in op een hoofdnet bestaande uit snelle, hoogwaardige en frequent rijdende lijnen, ontsluitende lijnen en een vorm van een regiotaxi. De hoofdlijnen hebben zoveel als mogelijk de beschikking over een vrije baan. De netwerkopzet van deze lijnen is eenvoudig en herkenbaar. Deze hoofdlijnen verzorgen de verbindingen tussen grotere woonwijken, bedrijventerreinen en voorsteden met knooppunten in het netwerk en verzorgen verbindingen tussen knooppunten onderling. Op de zwaarste verbindingen worden deze lijnen uitgevoerd als tramlijn, of als Randstadspoor. Een HOV-bus² voldoet wat het ROCOV betreft prima op minder zware relaties.

Het ROCOV maakt bewust een keuze om hierbij niet alle lijnen Utrecht Centraal te laten aandoen, maar ook het netwerk in te richten op meerdere knooppunten. Hierdoor wordt het zwaartepunt van het netwerk verspreidt over meerdere punten in de stad, waardoor de (over)belasting van Utrecht Centraal afneemt.

Naast de huidige tramverbinding tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein / IJsselstein, ziet het ROCOV zeker toekomst om op korte termijn te investeren in tramverbindingen met De Uithof (om de Zuid en door de binnenstad) en met Leidsche Rijn. Ook pleit het ROCOV voor een spoorverbinding via de Uithof, om de grote stroom bezoekers aan de locatie rechtsreeks met de trein te vervoeren en om Utrecht Centraal te ontlasten.

Behalve verbindingen binnen het BRU gebied moet nadrukkelijk worden gezien of de relatie tussen het BRU-gebied en de omliggende gebieden zo optimaal mogelijk kan worden bediend.

Als aanvulling op het hoofdnet moet een goed ontsluitend net worden aangeboden. Hierdoor wordt het mogelijk de adressen die niet onder basismobiliteit vallen met het hoofdnetwerk, te bedienen met het ontsluitende netwerk. Ontsluitende lijnen doen in principe minstens één knooppunt aan, waar een perfecte overstap wordt geboden op hoofdlijnen van het netwerk. De ontsluitende lijnen kunnen in principe toe met minder eigen infrastructuur ten opzichte van de hoofdlijnen. Alleen daar waar de doorstroming van de lijn in gevaar komt, kan eigen infrastructuur in de vorm van een vrije baan worden overwogen.

Gebieden die buiten het hoofdnet en het ontsluitend net vallen, moeten ook worden voorzien van openbaar vervoer. Hiervoor leent zich in principe de regiotaxi. Het ROCOV kan zich voorstellen dat in de toekomst andere vormen van flexibel openbaar vervoer worden ingezet, zoals moderne vormen van een deeltaxi, die gebruiksvriendelijker zijn dan de huidige Regiotaxi. Op belangrijke OV-knooppunten staan deze deeltaxi's klaar om passagiers naar de eindbestemming te brengen. Ook kan deze deeltaxi op vaste plaatsen worden opgeroepen. Het ROCOV ziet graag dat deze vormen van natransport worden onderzocht en bij gebleken haalbaarheid worden toegepast.

ADVIES: ROCOV adviseert u bovenstaande netwerkopbouw over te nemen in uw visie.

² HOV staat voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer. HOV is een verzamelterm voor openbaar vervoer wat frequent, comfortabel, betrouwbaar en snel is. Veelal wordt snelheid en betrouwbaarheid bereikt door eigen banen.

Aan Rocov-Utrecht nemen deel: CliëntenBelang Utrecht, COSBO, Fietzersbond afdeling Utrecht, Hogeschool Utrecht, Natuur- en Milieufederatie Utrecht, ROVER, SOLGU, Universiteit Utrecht, USF Studentenbelangen, Utrechtse vereniging Kleine Kernen en de Vervoerzie UMC.

DEEL II Analyse OV-visie BRU

In dit deel van ons advies gaan we in op uw OV-visie. Deze wordt aan de hand van ons gewenste toekomstbeeld geanalyseerd en van commentaar voorzien.

Reactie op hoofdlijnen

Het ROCOV maakt zich zorgen over de uw OV-visie. Deze zorgen hebben voornamelijk betrekking op het feit dat u de (bedrijfs)economische functie van het openbaar vervoer als uitgangspunt neemt. Deze focus is wat het ROCOV betreft veel te eenzijdig. Met de visie wordt afbreuk gedaan aan de criteria 1), 6) en 7) uit onze visie, namelijk van overal naar overal kunnen komen, een samenhangend netwerk en betaalbaarheid.

Het bieden van openbaar vervoer voor iedereen in de samenleving lijkt niet langer beleid te zijn. Het ontbreekt in de visie van een integrale kwaliteit voor het openbaar vervoer, wat overal in de samenleving aanwezig is. Mensen die het geluk hebben om toevallig langs hoogwaardige openbaarvervoerlijnen te wonen, te werken en te kunnen winkelen, hebben het geluk dat zij de keuze hebben om van het openbaar vervoer gebruik te maken. Zij die op grote afstand wonen zijn geheel overgeleverd aan de willekeur van een maatwerkoplossing. Openbaar vervoer is voor hen niet meer gegarandeerd. Als het openbaar vervoer er wel is bestaat de kans dat dit bestaat uit een weinig frequent rijdende lijn die bovendien duur is in gebruik.

Kleine kernen

Onderdeel van de OV-visie die zich richt op (bedrijfs)economisch interessante vervoersstromen, is dat bestemmingen met minder potentiële reizigers geen volwaardig openbaar vervoer meer zullen krijgen. Uit het oogpunt van bereikbaarheid en de maatschappelijke functie van het openbaar vervoer, vinden wij deze consequentie van de visie onacceptabel.

Commitment aan huidig kabinetsbeleid

De OV-visie opent met een citaat van minister Schultz van Haegen, Minister van Infrastructuur en Milieu. Door dit citaat op te nemen committeert u zich aan het beleid van de huidige regering. De huidige regering heeft een beperkte zittingstermijn. Het lijkt er echter op dat in de visie het huidige beleid van dit kabinet tot maatstaf maakt voor de ontwikkelingen tot 2040.

Wij zijn het niet eens met het landelijk beleid. Wij kunnen ons ook niet voorstellen dat u zich in het beleid van het huidige kabinet kan vinden, wat geheel is gebaseerd op een toename van de bereikbaarheid per auto en staat voor een afname in de investeringen in het openbaar vervoer. De visie zou veel meer uit moeten gaan van de eigen ideeën hoe het openbaar vervoer in Utrecht georganiseerd moet worden.

Regiotaxi

Het ROCOV betreurt dat de Regiotaxi in de OV-visie niet langer gezien wordt als onderdeel van het openbaar vervoer. In de visie wordt het regiotaxisysteem – een openbaar vervoersvoorziening voor iedere reiziger – zoals dat nu bestaat in feite opgeheven. Zoals in het eerste deel van onze reactie beschreven kunnen wij ons voorstellen dat er een gemoderniseerde versie komt van het regiotaxisysteem. Hierbij stellen wij ons een systeem voor wat toegankelijk is voor iedereen en wat klaar staat op de belangrijkste openbaar vervoerhaltes. Hierdoor kan WMO-vervoer op een slimme manier gecombineerd worden met openbaar vervoer, wat spaart in de kosten.

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

OV-visie en taakstelling

Het begrip OV-visie wordt verward met het woord taakstelling. Wij begrijpen heel goed dat bezuinigingen op het openbaar vervoer betekenen dat er minder mogelijk is. Dat het kabinet bezuinigt op openbaar vervoer hoeft wat het ROCOV betreft echter niet te betekenen dat het uitgangspunt van het openbaar vervoer moet worden aangepast om vervoer te bieden voor iedereen in de maatschappij.

Accommodatie vervoersgroei

Uiteraard bevat de visie goede uitgangspunten om verder op te bouwen. Zo is de wens dat de vervoersgroei moet worden opgevangen door OV en fiets. Ook moet extra worden geïnvesteerd in infrastructuur van het openbaar vervoer om de capaciteit en de doorstroming te verbeteren. Deze uitgangspunten voldoen aan enkele van onze criteria van goed openbaar vervoer.

Kosten nieuwe infrastructuur

De flinke investeringen om het OV beter te maken (efficiënter en sneller, daarmee beter concurrerend met de particuliere auto), moet voornamelijk ten goede komen aan nieuwe infrastructuur. Het is voor het ROCOV niet duidelijk waar het geld vandaan moet komen. Met name zal nieuwe vrijliggende infrastructuur voor trambanen veel investeringen vergen.

Knooppunt Utrecht Centraal

Utrecht Centraal blijft verreweg het belangrijkste knooppunt van de regio. Voor de onderlinge verbindingen tussen de verschillende bestemmingen in de regio is dit in het algemeen een nadeel door congesties in het centrum van Utrecht en de noodzaak om over te stappen, waardoor het OV niet concurrerend kan zijn ten opzichte van particulier autogebruik van deur tot deur. De reistijd die nu in veel gevallen een factor 3 langer is dan per auto, wordt in het gunstigste geval teruggebracht tot een factor 2 – 2,5, hetgeen meer is dan de minimaal vereiste factor 1,5. Die wordt in de huidige praktijk alleen gehaald op radiale verbindingen, van het buitengebied naar het centrum van Utrecht.

BRU als bestuursorgaan

De visie gaat uit van het voortbestaan van het BRU als verantwoordelijk bestuursorgaan, in principe tot 2040. Het ROCOV vindt het logischer als de visie was ingegaan op de te voorziene opheffing van het BRU in zijn huidige vorm.

Integratie tarieven

Er wordt een studie aangekondigd naar integratie van tarieven voor Randstadspoor met het overige regionale OV. In het verleden is gebleken dat een dergelijke situatie lastig realiseerbaar is. Als de situatie blijft zoals thans, dan zal NS hieraan niet meewerken, omdat ze er niet toe verplicht worden. We mogen al tevreden zijn, als de overstapproblematiek tussen het landelijke spoorwegnet en het regionale spoor wordt opgelost, zoals de commissie Meijdam heeft bepleit.

Maatschappelijke Kosten Baten Analyse

Een maatschappelijke Kosten Baten Analyse van de visie ontbreekt. Een dergelijke berekening is noodzakelijk om draagvlak te vinden voor de financiering van de vele infrastructurele projecten die in de visie worden genoemd. Voor veel infrastructurele plannen is een forse investering nodig waarbij niet duidelijk is of de maatschappelijke kosten tegen de baten opwegen. Het ROCOV vraagt u de noodzaak voor al deze nieuwe railinfrastructuur beter te onderbouwen.

Reactie per pagina

- Drielagenstructuur (pag. 16): Hiervan is laag 2 problematisch. Het is de bedoeling om rechtstreekse verbindingen per bus te vervangen door een verbinding per HOV (tram of bus) tot een lokaal knooppunt, waar dan moet worden overgestapt op een lokale servicebus. Terloops wordt gesuggereerd, dat vervoer met deze busjes duurder zal zijn vergeleken met het gebundelde OV. Dat betekent in de praktijk een kaalslag van het OV in de minder dichtbebouwde delen van de regio. Zie de huidige situatie in Houten, dat blijkbaar model staat voor plaatsen als Zeist, Nieuwegein en Maarssen. Het is het ROCOV niet duidelijk hoe het gebruik van het OV zal groeien, zoals wel de bedoeling is.
- Dragend netwerk spoor (pag. 20): Doordat gemeenten hun eigen beleid hebben ten aanzien van ruimtelijke ordening en de openbare ruimte, kan het openbaar vervoer in de knel komen. Opties moeten worden opengehouden zodat toekomstige ontwikkelingen van openbaar vervoer niet in de weg worden gestaan. Een voorbeeld hiervan is te zien ten aanzien van de rol van het station Bilthoven. Het ROCOV denkt dat de opstellers van de visie niet weten dat de gemeente De Bilt elke ruimte voor extra functies – aansluiting van HOV mogelijk zelfs een IC-verbinding naar de Uithof – heeft geblokkeerd door een plan te ontwikkelen voor het centrum van Bilthoven, dat elke uitbreiding van het station onmogelijk maakt. De uitvoering van dit plan is al begonnen. Het op zich uitstekende idee om de IC-verbinding Utrecht-Amersfoort te laten lopen via de Uithof is daarom niet mogelijk via Bilthoven, maar zal via een tracé langs de A28 moeten worden gelegd. Het is bekend dat de capaciteit van het huidige spoor tussen Utrecht en Amersfoort naast het intensieve IC-verkeer geen hogere frequentie toelaat van sprinters (Randstadspoor, eventueel doortrekken van de Valleilijn), terwijl om diezelfde reden een station Bilthoven-West waarvan de behoefte toeneemt door extra woningbouw in de directe omgeving nu ook niet mogelijk is.
- Soesterlijntje (pag. 20). U wilt het Soesterlijntje transformeren naar lightrail. Het ROCOV vindt de genoemde ontwikkeling ook niet gewenst, aangezien de rechtstreekse verbinding van Soest met het centrum van Utrecht vervalst. Ook is BRU niet in staat om dit te doen, aangezien deze spoorlijn niet onder uw bestuursdienst valt.
- Dragend netwerk trams (pag.22): Vertramming heeft alleen zin als er een aanzienlijke groei zal optreden in het gebruik van het OV, of als bestaande OV-lijnen aan de grenzen van hun capaciteit zitten. In delen van de regio waar geen nieuwe uitbreidingen zijn voorzien (zie bijvoorbeeld de structuurvisie van de provincie) zoals in de omgeving van Zeist, De Bilt en Overvecht lijkt vertramming daarom niet haalbaar. In plaats daarvan zou men kunnen overgaan tot bundeling van buslijnen in de zin van het drie-lagen model. Anderzijds wil men geen vertramming via de Vleutenseweg, omdat dit Randstadspoor te veel zou beconcurreren. Trams zouden een veel directere bediening van Leidscherijn mogelijk maken dan ooit zou kunnen per spoor. Dat laatste is duurder en tijdrovender voor de reiziger en dus minder aantrekkelijk.
- Dragend netwerk buslijnen (pag.23): Zie voorgaande. De huidige rechtstreekse ontsluiting en verbinding van Zeist en Nieuwegein is voor de reizigers veel gunstiger dan een systeem met lokale servicebusjes: duurder en tijdrovender, dus niet concurrerend met de eigen auto.

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

- Dragend netwerk tangenten (pag.24): De genoemde verbindingen betreffen allemaal lijnen die momenteel alleen overdag of tijdens de spits rijden. Het is ongeloofwaardig, dat hieruit een dragend netwerk gevormd kan worden.
- Financiering (pag.39): De figuur 3.1 (of 7) illustreert de onhaalbaarheid van de visie. Er staat de reeds aangekondigde taakstellende bezuiniging van 2012, maar daarna kan de visie niet worden uitgevoerd, als er nog meer bezuinigingen volgen – als het al haalbaar zou zijn om veel te halen uit efficiency, wat het ROCOV onwaarschijnlijk lijkt.