

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

Bestuur Regio Utrecht
t.a.v. J. Golstein
Maliebaan 34
3581 CR Utrecht

Betreft: reactie uitgangspuntennotitie 2013

Utrecht, 27 maart 2012

Geachte heer Golstein,

Door middel van deze brief geeft het ROCOV-Utrecht een reactie op uw consultatieversie uitgangspuntennotitie 2013.

Vooraf merkt het ROCOV-Utrecht op dat deze reactie niet mag worden gezien als het advies over het definitieve Uitvoeringsplan. Te zijner tijd zien wij uw adviesaanvraag daarover tegemoet. Het definitieve plan kan immers afwijken van de consultatieversie, bijvoorbeeld door de inbreng van het ROCOV en van de betrokken gemeenten.

Niettemin is het ROCOV zeer positief over de wijze waarop het door het BRU in het proces wordt betrokken. In dat licht geven wij het BRU onderstaande reactie mee.

Algemene opmerkingen

De concessie bevindt zich in een bijzondere fase. De zittende vervoerder Connexxion/GVU is na afloop van het eerste jaar, dat in de oorspronkelijk eind 2011 afgelopen concessie, gevraagd ook in 2013 het vervoer uit te voeren. Details over die afspraak zijn het ROCOV niet bekend. Aangenomen mag worden, dat er een behoorlijk bedrag mee gemoeid is. Het ROCOV heeft er moeite mee als dit ten koste gaat van het exploitatiebudget. De reiziger heeft geen aandeel gehad in de verkeerd verlopen procedure bij de aanbesteding en wordt al geconfronteerd met de consequenties daarvan, zoals de inzet van bussen die niet voldoen aan verwachte normen op het gebied van comfort, toegankelijkheid en milieuaspecten. Als daaroverheen ook nog eens een verminderd vervoeraanbod zou komen, zou de rekening wel erg zwaar bij de gebruiker van het openbaar vervoer terecht komen.

In het Uitvoeringsplan worden voorstellen gedaan die het ROCOV niet altijd kan ondersteunen, verderop in deze reactie wordt hier in detail op ingegaan. In dergelijke gevallen zou het BRU de financiering van het overnemen van het ROCOV-standpunt op een andere manier moeten regelen. Deze afweging moet door de politiek worden gemaakt.

Het ROCOV beseft dat het BRU ook te maken heeft met een bezuinigingsopdracht als gevolg van de korting op de BDU door het Rijk. Vooropgesteld zij dat het ROCOV het hier

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

niet mee eens is. Mochten wij in deze reactie formuleren met een voorstel uit het Uitvoeringsplan akkoord te gaan, dan moet dit in dat licht worden gezien.

Er worden voorstellen gedaan die gebaseerd zijn op de OV-visie van het BRU. Het ROCOV heeft al eerder aangegeven niet alle uitgangspunten en consequenties daarvan te onderschrijven.

Vanzelfsprekend juicht het ROCOV maatregelen toe die het openbaar vervoer voor grotere groepen aantrekkelijker maken. Het ROCOV moet helaas constateren dat die maatregelen soms leiden tot vermindering van de ontsluitende functie van het openbaar vervoer.

Het ROCOV constateert dan ook dat keuzes uit de OV-visie nu samenvallen met het uitvoeren van de bezuinigingstaak. Bedrijfsmatig gezien is een toename van het aantal reizigers te verwachten, maar daarbij mag niet uit het oog worden verloren dat dit het resultaat is van een (eigenlijk grotere) toename, waarmee een verlies van andere reizigers moet worden verrekend. Het ROCOV heeft er dan ook moeite mee dat het gebruik van het openbaar vervoer voor sommige groepen reizigers minder aantrekkelijk wordt, onder andere door grotere loopafstanden.

Het gaat om voorstellen voor het laatste jaar van lopende concessies. Als in dat jaar busroutes worden geschrapt worden feiten geschapen die de deelnemers aan de aanbesteding niet zullen stimuleren creatieve oplossingen te bedenken waarbij van die routes gebruik zou kunnen worden gemaakt.

Het ROCOV is het er niet mee eens dat forse ingrepen worden voorgesteld in het laatste jaar voor een nieuwe concessie. Inbreng van de nieuwe vervoerder zou welkom zijn. Bij GVV/Connexxion is ook kennis aanwezig, maar zij voeren een verlengde concessie uit en zullen redenen hebben hun ideeën tot de aanbesteding te bewaren.

Het ROCOV betreurt het dat de bezuinigingstaak er nu toe leidt dat de opdrachtgever zulke ingrijpende voorstellen moet doen. In een aantal gevallen zou een uitgebreidere vervoerkundige onderbouwing op zijn plaats zijn.

Het ROCOV kan zich goed vinden in het feit dat door het BRU niet is gekozen voor de kaasschaafmethode door op bestaande lijnen frequenties en/of bedieningstijden te verlagen. In plaats daarvan worden voorstellen gedaan voor met elkaar samenhangende groepen lijnen. Op zichzelf is het ROCOV groot voorstander van een dergelijke integrale aanpak. Doordat de voorstellen door de opdrachtgever zijn ontwikkeld missen we echter de vakkundige inbreng van de vervoerbedrijven. Doordat de financiële taakstelling samengaat met de lastige status van de concessie kunnen voldongen feiten worden geschapen.

Het ROCOV ziet met enige weerstand het kennelijke gemak waarmee 'witte vlekken' worden geaccepteerd, dit zijn gebieden die hemelsbreed verder dan 400 meter van een bushalte liggen. In een vergrijzende maatschappij zal de groep mensen voor wie deze afstand te groot is, toenemen. Ook de deelname van groepen met functiebeperkingen aan het maatschappelijk leven, uitgangspunt op veel beleidsterreinen, komt onder druk te staan als de mogelijkheden zich te verplaatsen al te zeer worden beperkt.

In een aantal gevallen zijn alternatieven mogelijk om de negatieve gevolgen van de voorstellen te voorkomen, soms zelfs zonder (op lange termijn) de bezuinigingstaak uit het oog te verliezen. Dat betekent soms dat doorgaande reizigers iets langer dan gewenst onderweg zijn. Openbaar vervoer heeft nu eenmaal als kenmerk dat individuele vervoersbehoeften worden gebundeld.

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

In een enkel geval wordt Randstadspoor als alternatief genoemd voor de ontsluiting van een woongebied. Het ROCOV wil ervoor waarschuwen hier al te optimistisch over te zijn. In het lokale vervoer wil men andere bestemmingen bereiken dan in het stadsgewestelijke. En het gebruik maken van het landelijk hoofdtrainnet kan op grenzen van de capaciteit van het spoor stuiten. Het toevoegen van extra stations alleen is niet voldoende.

Het ROCOV wil erop attenderen dat een aantal voorstellen zeer ingrijpend zijn. De kans bestaat dat in de praktijk ongewenste situaties ontstaan die men zou willen 'repareren'. Doordat na een jaar de nieuwe concessie wordt geïmplementeerd en de inschrijvende bedrijven de ervaringen met de nieuwe lijnvoering niet kunnen meenemen, wordt dit in de praktijk lastig.

Het ROCOV gaat nu in op de diverse voorstellen. Hierbij onderscheiden we twee categorieën. De eerste categorie voorstellen zijn voor het ROCOV absoluut niet acceptabel. De overige voorstellen vinden we op dit moment erg ver gaan aangezien we midden in een aanbestedingsperiode zitten. Bij deze andere voorstellen geeft het ROCOV vaak alternatieven aan die wat het ROCOV betreft beter zijn dan de voorliggende voorstellen.

Niet acceptabele voorstellen

1B. Bediening Leidsche Rijn Centrum

Het station moet bij opening door een buslijn worden bediend. Een omweg van 5 minuten is voor doorgaande reizigers hinderlijk (en leidt elders tot voorstellen voor versnelling). Voor de definitieve oplossing geven wij in overweging te zoeken naar alternatieve mogelijkheden. Het voorliggende voorstel is daarom niet acceptabel.

1E. Aanpassingen bediening Bilthoven met servicenetlijn/lijn 77

Het ROCOV ziet niet in waarom voor het tweede achtereenvolgende jaar de voorziening ingrijpend moet worden aangepast (terwijl in het kader van de aanbesteding volgend jaar wederom veranderingen mogelijk zijn). Er is ook nog weinig tijd geweest om de in december 2011 ingevoerde situatie te beoordelen.

Het voorstel voor een 'servicenetlijn' is nog niet concreet gemaakt. We hebben geen idee wat we ons daarbij moeten voorstellen.

Het ROCOV zou graag een integrale studie naar de ontsluiting van De Bilt en Bilthoven en daaruit voortvloeiende voorstellen zien. Het is een bekend gegeven, dat lijnen op het laatste gedeelte van de route weinig mensen vervoeren.

Het ROCOV is van mening, dat voor 2013 geen wijzigingen moeten worden doorgevoerd en dat de route van lijn 77 moet worden gehandhaafd (voor zover dat in verband met werkzaamheden rond het station mogelijk is).

2A. Bediening Utrecht Noord(-Oost) en Overvecht/Maartensdijk (lijnen 1-noord, 5-noord, 6-noord, 7-noord, 8-noord, 77-oost, 138)

Het ROCOV herkent de wens om in dit deel van de stad tot een efficiëntere lijnvoering te komen. Al tientallen jaren wordt naar een oplossing gezocht die eigenlijk nooit kan worden gevonden. Het toevoegen van een lijn leidt tot overbediening op andere trajecten; het afzien van een aparte lijn leidt weer tot ongewenste omwegen. Stadsuitbreidingen maken vervolgens weer aanpassingen nodig.

Door het voorgestelde vervallen van de busroute via de Griftstraat ontstaat een 'witte vlek' nabij de brug tussen de Poortstraat en de Alexander Numankade, te ver gelegen van haltes

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.

op de Biltstraat over aan de overkant van de Kardinaal de Jongweg. Deze vlek kan worden voorkomen door de route van de lijn via de Van Everdingenlaan vanaf de Blauwkapelseweg te leiden via de Alexander Numankade en de Jan Evertsenstraat. Een deel van de Alexander Numankade moet daarvoor geschikt worden gemaakt.

2B. Bediening Utrecht West (lijnen 5-west, 14, 39)

Mondeling is ons gemeld dat de in de consultatieversie getekende route voor lijn 5 naar Leidsche Rijn nog niet kan worden ingevoerd. In plaats daarvan wordt voorgesteld deze lijn naar (Schepenbuurt en) Bedrijventerrein Cartesiusweg te voeren.

Het ROCOV vindt het vervallen van de route van lijn 14 door Lombok niet acceptabel. Het moet mogelijk zijn een van de lijnen die over de Vleutenseweg zouden moeten rijden door de Kanaalstraat en de Laan van Nieuw Guinea te voeren. Deze route is in lengte vergelijkbaar en zal dan ook door doorgaande reizigers worden geaccepteerd. Het voorkomen van oponthoud door het overige verkeer is een taak voor de gemeente. De leefbaarheid wordt overigens mede bepaald door de aanwezigheid van openbaar vervoer.

Van groot belang bij dit standpunt is de witte vlek tussen de Abel Tasmanstraat en de Billitonkade.

2D. Bediening Utrecht-oost (lijnen 3-oost, 4)

Het ROCOV kan niet positief reageren op de voorgestelde wijzigingen. Uiteraard zijn vervoersstromen gewijzigd. De lijnen 3 en 4 maken nu deel uit van het ov-netwerk en geven bij het Oorsprongpark en op de Rubenslaan aansluiting naar verschillende richtingen, ook staduitwaarts. De voorgestelde route geeft alleen bij de Stadsschouwburg aansluiting op andere lijnen, en dan ook nog op een lastig kruispunt. (Feitelijk is het visgraatmodel met bundels, waarop wordt aangetakt in dit geval te rigoureuus doorgevoerd.) De Maliebaanbuurt, Oudwijk en Wilhelminapark zijn niet alleen woonwijken, maar er zijn ook veel kantoren en instellingen gevestigd. Juist daarom is alleen een ontsluitende route niet voldoende. Het ROCOV ziet graag alternatieven uitgewerkt om beter in de bereikbaarheid van deze buurten te voorzien. Bij de gepresenteerde varianten is er geen die aan de wensen van het ROCOV voldoet.

Bijzondere aandacht vraagt de bediening van het Diaconessenziekenhuis en verzorgingsinstelling 'Henriëtte Swellengrebel'. Een uitgekende keuze van de haltelocaties is gewenst.

2G. Bediening Zeist Verzetswijk (lijn 52)

Het ROCOV wijst deze ingreep af. Het voordeel van een iets gestrektere route gaat ten koste van relatief veel reizigers die van de haltes in de buurt gebruik maken. De winst zou wel eens kunnen opgaan aan verlies aan reizigers en investeringen in haltes en oversteekgelegenheden aan de Dijnseburgerlaan.

2J. Bediening lijn Zeist Kerckebosch/Driebergen/Odijk/Bunnik (lijn 43, 74-oost)

Er wordt voorgesteld het traject Station Driebergen-Zeist – Driebergen Hubertuslaan van lijn 74 te laten uitvoeren door een pendeltaxi. Het ROCOV wijst dit af en verzoekt het BRU in overleg met de provincie Utrecht voorstellen te doen over de bediening van dit traject. Wij herinneren u eraan dat het ROCOV bij het convenant over de concessieverdelingen tussen

BRU en provincie heeft aangedrongen op een directe verbinding tussen dit traject en de stad Utrecht, en dat beide overheden dit advies hebben opgevolgd. Het BRU kan naar onze mening niet eenzijdig de exploitatie omzetten in een pendeltaxidienst.

Voorstellen met suggesties van het ROCOV

1A. Bediening P+R De Uithof

Het ROCOV kan de overwegingen bij dit voorstel volgen, maar wijst de gekozen oplossing af. Het zou ook vreemd zijn dat juist de route die voor vertraming is gekozen in het weekend in het geheel niet wordt bediend. Het P+R-gebruik genereert ook extra inkomsten voor het openbaar vervoer. Medefinanciering door derden zou onderzocht moeten worden.

1C. Uitbreiding bediening Het Klooster

Het ROCOV vraagt aandacht voor een goede ontsluiting van de kern van Vreeswijk en aansluiting op de knoop Lekbrug. Een apart lijnnummer (64, 67?) voorkomt verwarring.

1D. Uitbreiding lijn 10/30 Overvecht-De Uithof

Geen bezwaar.

1F. Uitbreiding op koopzondagmiddag in aparte dienstregelingsperiode

Het ROCOV ziet concrete voorstellen graag tegemoet.

2A. Bediening Utrecht Noord(-Oost) en Overvecht/Maartensdijk (lijnen 1-noord, 5-noord, 6-noord, 7-noord, 8-noord, 77-oost, 138)

Al bij een eerdere gelegenheid heeft het ROCOV gewezen op de mogelijkheid de ontsluiting van Tuinwijk, Tuindorp, Tuindorp-Oost en Wittevrouwen te laten geschieden door een aparte lijn, die de routes van de huidige lijnen 5 en 8 volgt tot aan de Kapteynlaan. Op deze lijn kan kleiner materieel worden ingezet. De route over de Blauwkapelseweg zou dan door de lijn naar Maartensdijk en/of Overvecht Zuid kunnen

Het ROCOV is voorstander van een uitgebreidere vervoerkundige studie naar een optimale structuur voor het lijnennet in dit stadsdeel. De integratie van de lijn naar Maartensdijk is een logische keuze.

2B. Bediening Utrecht West (lijnen 5-west, 14, 39)

In Oog in Al zal men eraan moeten wennen dat de rijrichting van en naar het centrum wordt omgekeerd. Het gebruiken van een ander lijnnummer dan 5 (bijv. 15) kan in de communicatie hierover nuttig zijn.

2C. Bediening Utrecht Zuidoost, Liesbosch, Houten/Nieuwegein (lijnen 1-zuid, 6-zuid, 8-zuid, 47, 74-zuid)

Bij dit wijzigingspakket is vooral aandacht gewenst voor de vervallen halte W.A. Vultostaat. Ook hier ontstaat een witte vlek. Door een goede haltelocatie te kiezen nabij het kruispunt Constant Erzeijstraat/t Goylaan (waar de huidige lijnen 6 en 1 net aan de niet langer bereden zijden halteren) kan de loopafstand hier aanvaardbaar blijven. Een looproute naar het Maasplein (waarvoor een brug over de Vaartse Rijn nodig is) zou dit voorstel acceptabel maken.

2E. Bediening Utrecht Catharijnesingel

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.

(lijnen 2, 6-zuid)

Het ROCOV vraagt aandacht voor de keuze en ligging van de halteplaatsen. De voorgestelde route voorziet niet in een aansluiting van lijn 2 aan het station Vaartsche Rijn. Wij vinden dit wel gewenst en zien dit graag uitgewerkt.

Mocht de bediening van het Catharijnesingel onvoldoende blijken dan zal alsnog moeten worden overwogen een van de lijnen via de Adama van Scheltemabaan langs de Stadsbuitengracht te verleggen.

De volgende voorstellen hebben betrekking op de bediening van Zeist. Het ROCOV ziet hier graag een integraal voorstel. De voorgestelde maatregelen bieden elk slechts kleine voordelen en lijken niet met elkaar in verband te staan.

2F. Bediening Zeist west/Brugakker e.o.

(lijn 74-oost)

De loopafstanden worden vooral voor Nijenheim niet alleen lang, maar voeren ook langs paden waar het veiligheidsgevoel onder druk kan staan. Aan een deel van dit bezwaar kan worden tegemoetgekomen als vanaf de Kromme Rijnlaan wordt gereden via de Griffensteynselaan en de Koppelweg (of Griftlaan) naar de Weteringlaan wordt gereden.

Het voordeel van deze ingreep is financieel alleen aantrekkelijk als de gerealiseerde tijdswinst zou leiden tot een vermindering van het aantal bussen dat voor de exploitatie nodig is. Aangezien verderop wordt voorgesteld lijn 74 in te korten tot Zeist Busstation zullen er weinig doorgaande reizigers zijn die van het rechte trekken van de route voordeel hebben.

2H. Bediening Zeist Patijnpark en omgeving

(lijn 53)

Ook hier is het voordeel van deze ingreep financieel alleen aantrekkelijk als de gerealiseerde tijdswinst zou leiden tot een vermindering van het aantal bussen dat voor de exploitatie nodig is. Aangezien het hier om het laatste deel van de route gaat zullen er weinig doorgaande reizigers zijn die van het rechte trekken van de route voordeel hebben, tenzij hierdoor op het Busstation een aansluiting kan worden verbeterd.

2I. Lijnvoering lijn 59 (en lijn 56) Huis ter Heide-Zeist

Het ROCOV wijst een van de argumenten voor dit voorstel met klem af. Het zou voor doorgaande reizigers “extra ... reizigerskilometers (geld)” kosten. In discussies over dat thema is het ROCOV steeds voorgehouden dat het kilometertarief zoveel eerlijker zou zijn dan andere systemen, ook als wij wezen op de gevolgen voor doorgaande reizigers. Het is bovendien niet handig voor te stellen de reizigersinkomsten te verminderen als het doel van de operatie bezuiniging is. Het zou eerlijker zijn dit argument niet te gebruiken.

2J. Bediening lijn Zeist Kerckebosch/Driebergen/Odijk/Bunnik

(lijn 43, 74-oost)

Voor het trajectdeel Zeist Busstation – Station Driebergen-Zeist wordt voorgesteld lijn 74 te vervangen door de minder frequente lijn 59.

Over de toekomst van het traject Station Driebergen-Zeist – Bunnik, thans onderdeel van lijn 43, ziet het ROCOV met interesse uitgewerkte voorstellen tegemoet.

3. Wijzigingen als gevolg van ontwikkelingen Stationsgebied Utrecht

Het ROCOV beseft dat de ontwikkelingen tot (tijdelijk) ruimtegebrek kunnen leiden. Dit mag echter niet een reden zijn om de verbindingen vanuit de diverse plaatsen en wijken in kwaliteit te laten afnemen, anders dan als direct gevolg van de werkzaamheden.

4. Niet-structurende wijzigingsvoorstellen (in frequenties, exploitatietijden, dienstregelingsperioden en inzet kleiner materieel)

Het ROCOV ziet de voorstellen tot lagere frequenties met pijn in het hart. Hoewel er op sommige tijden sprake is van laag gebruik van het openbaar vervoer zijn wij bevreesd dat deze ingreep een verdere daling van de vervoersvraag tot gevolg heeft, ook op andere momenten van de dag. Immers, de keuze voor het openbaar vervoer kan pas worden gemaakt als dit beschikbaar is. Daarbij moet men ook zekerheid hebben over een aantrekkelijk aanbod voor de terugreis.

Het ROCOV ziet me belangstelling criteria tegemoet over frequenties in de avonduren. Op basis hiervan kan een naar de reiziger toe duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen hoogfrequente verbindende lijnen met een standaard hoogwaardig aanbod en andere lijnen met een minder aanbod.

Over de inzet van kleiner materieel ziet het ROCOV graag uitgewerkte voorstellen tegemoet. Waar lijn 59 onderwerp van de voorstellen is, zien wij graag dat deze voorstellen samen met de provincies Utrecht en Noord-Holland worden uitgewerkt.

Tot slot

Uiteraard zien wij uit naar uw reactie op onze brief. Wij zien uw schriftelijke reactie graag binnen vier weken na verzenddatum van deze brief tegemoet.

Met vriendelijke groet,



drs. J. van Leijenhorst
Voorzitter ROCOV Utrecht