

BRU
t.a.v. de heer J. Golstein
Postbus 14107 | 3508 SE Utrecht

Betreft: reactie streefbeeldnotitie

Utrecht, 9 januari 2014

Geachte heer Golstein,

Hierbij sturen wij u een reactie op de streefbeeldnotitie 2020. Wij willen benadrukken dat wij u geen advies geven maar een eerste reactie sturen. In deze brief leggen we allereerst uit waarom we dit doen. Hierna gaan we in op diverse aspecten van het streefbeeld op grote lijnen, waarna we diverse details behandelen.

Reactie in plaats van advies

Het ROCOV is niet in staat om op korte termijn een officieel advies te geven op uw streefbeeld. Wij hebben onvoldoende tijd gehad om een mening te kunnen vormen die we zouden willen geven. De reactietermijn valt ruim binnen de wettelijk vastgestelde zes weken. Daarbij komt nog dat we te maken hebben met de kerstvakantie, waarin onze leden ook andere activiteiten ontplooiën dan het lezen van stukken.

Verder ontbreken de bijlagen bij het stuk, waaronder de meningen uit de inspraak. Wij kunnen deze bijlagen niet beoordelen, waardoor we ook niet in staat zijn af te wegen of de mening van de opstellers van het rapport te veel doorklinkt in de tekst van het rapport. Het ROCOV is tevens geïnteresseerd in de mening van de inspraakreacties, aangezien wij dan lokale opvattingen en ervaringen in ons oordeel kunnen betrekken.

Om desondanks toch maximale invloed op de procedure te kunnen hebben, hebben we er voor gekozen om u een eerste reactie voor te leggen. In onze volgende ROCOV-vergadering gaan we uitgebreid in op het streefbeeld, waarna we u een uitgebreid volwaardig advies zullen voorleggen.

Wij houden ons het recht voor op terug te komen op de in deze tekst gedane uitspraken in ons uiteindelijke advies.

Goede punten

Hieronder geven we weer wat we goed vinden in de streefbeeldnotitie.

- Vermijden van lege retourritten.
- Verbinding buiten Utrecht Centraal om, bijvoorbeeld via Vaartse Rijn en Waterlinieweg.
- Aandacht voor toegang van de Uithof uit andere richtingen.
- Duidelijke tekeningen in het stuk.

Aan Rocov-Utrecht nemen deel: CliëntenBelang Utrecht, COSBO, Fietzersbond afdeling Utrecht, Hogeschool Utrecht, Natuur- en Milieufederatie Utrecht, ROVER, SBO Utrecht, SOLGU, Universiteit Utrecht, Vidijs Studentenunie, Utrechtse vereniging Kleine Kernen, Vervoerzie UMC, Diaconessenhuis, U15, SRA, GPPA, SOL en SGLA

Aandachtspunten

Het ROCOV heeft de volgende algemene aandachtspunten.

- Het conceptstreefbeeld moet nog wel hier en daar geactualiseerd worden; het klopt op diverse punten niet (meer) met de huidige praktijk (bijvoorbeeld op het gebied van lijnnummers en routes). Er staan ook regelrechte fouten in, soms tekstueel.
- De figuren zijn soms nauwelijks leesbaar (niet alleen door de verkleinde weergave: A3 > A4, maar ook door onscherpte. Vooral de schema's in 2.4.2. (vanaf pag. 27) zijn nauwelijks te onderscheiden. Er staan ook fouten in, zoals de rechtstreekse relatie tussen de corridor Wijk bij Duurstede-Bunnik met de Uithof. Die is er helemaal niet. (De fiets is het snelste vervoermiddel tussen Bunnik en de Uithof.)
- Het stuk is tweeslachtig op het belangrijke punt van de vraag of en zo ja hoe buslijnen kunnen aantakken op HOV (incl. trein en tram). Er staan passages in, die vernietigend zijn voor het hele concept (zie pag. 66), maar tegelijkertijd gaan diverse passages er toch van uit. Overstappen kan werken, maar dan moet de frequentie overdag wel tenminste 8x per uur bedragen. In de meeste gevallen is dat niet haalbaar. Utrecht incl. de regio heeft niet de schaal van Amsterdam, waar aantakken heel logisch kan zijn. Ook wordt verzwegen dat bussen meestal niet voldoende op tijd kunnen rijden, zeker niet tijdens de spits. Aantakken van hoog- naar laagfrequent is altijd problematisch.

Ontbrekende punten

Het ROCOV vindt dat de volgende punten ontbreken in de streefbeeldnotitie:

- OV gaat niet alleen over werknemers naar economische gebieden maar ook over scholieren en ouderen. Voor deze doelgroepen is onvoldoende aandacht in de notitie. Gebruikers van het OV zijn veelal mensen die niet kunnen, of niet mogen autorijden. Daar mag meer aandacht voor zijn.
- Er ontbreekt een integrale visie op de iets minder valide reiziger (600 meter lopen is voor menigeen te ver).
- Frequentie op buslijnen, met name op de tangenten is niet weergegeven. Zolang we de frequenties op de verbindingen niet kennen is adviseren omtrent overstapverbindingen niet mogelijk.
- Veiligheid ontbreekt als thema.
- Een visie op voorzieningen op haltes en stations ontbreekt. Als voorbeeld noemen we toiletvoorziening bij overstaphaltes bijvoorbeeld Vianen Lekbrug, Westraven en Papendorp.
- Zonder infrastructuur geen OV. Derhalve wordt meer toekomstvisie op infrastructuur verwacht.
- Trein, tram en bus vormen één netwerk. Het woord Randstadspoor ontbreekt.

Details

Het ROCOV maakt de volgende opmerkingen in detail over de streefbeeldnotitie.

- pag. 15 (2.2.3 Oost-westverbinding): "Voor 2020 ontstaan minder busritten door de komst van de Uithoftram, de frequentieverhoging naar 4 Sprinters per uur op station

Leidsche Rijn en de komst van een tweede oost-west busverbinding door de zuidzijde van het centrum van Utrecht.” Een verslechtering: lijn 28 moet een omweg maken van minimaal 500 meter t.o.v. huidige route langs station Leidsche Rijn, **en** de frequentie gaat omlaag vanwege de trein-optie. Verderop (hoofdst. 4 met vergelijking tussen rechtstreekse verbindingen (model 1) en aantakken (model 2) is de conclusie, dat aantakken een slecht idee is, en zal leiden tot minder OV-gebruik en hogere kosten.

- “De opening en volledige ingebruikname van station Leidsche Rijn centrum (4x/u) in combinatie met de bediening van de Westtangent tussen Maarssen NS – Lage Weide – Leidsche Rijn Centrum, zorgen ervoor dat de huidige bediening van Lage Weide anders kan worden ingevuld: lijn 38 naar Utrecht Centraal kan komen te vervallen.” Al weer dat aantakken! En dat bij een relatief lage frequentie. Overstappen zou alleen acceptabel moeten zijn bij frequenties > 8x/hr. Ook in hoofdstuk 4 wordt geen rekening gehouden met onnauwkeurigheden en vertragingen, waardoor aansluitingen verloren gaan.
- “De huidige route van lijn 10 binnen Oog in Al komt daarmee te vervallen. Nader bezien moet worden of de “maatwerklijn” 14 voldoet als alternatieve verbinding, dit in de verdere uitwerking van het maatwerkvervoer (zie uitvoeringsagenda).” Zo wordt het wel erg kaal in Oog en Al: alleen lijn 5 blijft over.
- pag. 19 (2.2.7 Oosttangent) “De verknoping van de Oosttangent met het OV-knooppunt ‘t Tunneltje De Bilt vormt tevens een aandachtspunt.” Dat is het al jaren! Momenteel ligt de halte van lijn 72 aan de Soestdijkseweg Zuid (halte Holle Bilt) ruim 500 meter van halte Tunneltje De Bilt. Elders worden plannen van de provincie vermeld voor meerdere fietstunnels nabij de kruising Utrechtseweg-Universiteitsweg, maar het is de vraag, of die er allemaal zullen komen vanwege de kosten. De verknoping is dus onhaalbaar, want dat vereist een soort “Berekuil”- constructie van fiets- en voetpaden.
- Pag. 20 (2.2.8 Overvecht etc.): “Uit de enquête en workshop blijkt dat veel bewoners uit Zuilen en Ondiep station Zuilen te veel aan de rand van de wijk vinden liggen, de Amsterdamsestraatweg wel druk met reizigers en overig verkeer, dat dit voor doorgaande reizigers (Zuilen-Noord/Maarssen) ongeschikt is als snelle en betrouwbare verbinding naar Utrecht Centrum.” Over de **reiskosten** heeft men het niet: een ritje van 2 km per spoor kost aanzienlijk meer dan per bus. Station Zuilen is alleen nuttig voor reizigers met bestemming buiten Utrecht, niet voor lokaal vervoer.
- De bewering in de cursieve tekst hierna is onjuist: “Lijn 120 krijgt ook een functie in de ontsluiting van Schaakwijk/Pionstraat. *Doorgaande reizigers naar Breukelen en verder hebben immers met de trein al een sneller alternatief.* Lijn 26 kan hierdoor komen te vervallen.” Vooral Breukelen Noord is sneller en goedkoper bereikbaar met lijn 120 dan per spoor, ondanks diverse omwegen.
- Pag. 22 (2.2.10 Vianen-Houten-Odijk-Zeist): Het is niet duidelijk, wat dit betekent voor de bestaande lijn 43 tussen Odijk en Zeist-busstation, langs het Diakonessenhuis Zeist. Wordt dat dan ook een taxibusje? M.a.w. geef die pilot-lijn een eigen nummer vanaf bijvoorbeeld Odijk.
- Pag. 24 Verlaagde busintensiteiten etc.: Hier wordt geschermd met aantakken, als er (overdag) elk kwartier een trein rijdt. In de tabel rechter kolom is lijn 3 “ontsluitend”. Dat kan niet waar zijn, zeker niet in Zuilen, hooguit op de nieuwe aansluitende route in Overvecht. Zo kan je lijn 77 ook wel “ontsluitend” noemen, zeker in Nieuwegein,

maar ook in Bilthoven. Het toont het ongelijk aan van het OV-visie-denken, dat een star onderscheid maakt tussen “dragend” en “ontsluitend”. In hoofdstuk 4 wordt dit trouwens fors afgezwakt, omdat extra overstappen leidt tot minder reiziger, zeker als het keuzereizigers zijn.

- Pag. 25 (2.4.1 Belang voor de reiziger): “Gemak (OV chipkaart, reisinformatie, aantrekkelijke en duidelijke looproutes).” Wat heeft de OV-chipkaart met “gemak” te maken? Liever schrappen.
- Blz 25. Tweede bolletje rechter tekstkolom: “Vaak is een station ook een OV-knooppunt, maar hoeft dit niet te zijn. Dit hangt af van de interactie met de rest van het OV en de ligging van het station in het regionale OV-netwerk (ook ten opzichte van andere OV-knooppunten). Sommige stations hebben daardoor alleen een lokale halte-functie en vrijwel geen interactie met het regionale OV systeem.” Een typerend voorbeeld hiervan is Bilthoven, waar men nu een “busstation” heeft ingericht, maar waar nauwelijks wordt overgestapt van trein op bus v.v. Het aantakken van lijn 72 op de sprinter uit Zwolle-Amersfoort stelt vooralsnog niet veel voor. Breukelen is eigenlijk alleen succesvol als P+R station; overstappen van trein op bus v.v. heeft een aanzienlijk verlies aan reizigers opgeleverd op lijn 130 richting Uithoorn. Zie ook pag. 65 (en opmerkingen hierover in deze tekst).
- Pag. 26 (2.4.2 Knooppuntontwikkeling etc.) Hier filosofeert men wat over ruimtelijke ordening en stadsplanning, terwijl dit op de meeste plekken rond Utrecht niet (meer) aan de orde is, m.u.v. De Uithof. Soms is zelfs sprake van krimp! (Bilthoven: RIVM, dat mogelijk naar de Uithof zal verhuizen.) Lijn 74 bedient een wijk ten oosten van de tramroute; die reizigers zullen echt niet op de tram overstappen, als die wordt doorgetrokken naar de Uithof. Men heeft nu al lijn 71, zonder overstap.
- Pag. 28 (Uithof als bestemming vanuit de regio): sinds wanneer heeft Bunnik een rechtstreekse verbinding met de Uithof? Zie schema. Er zal overgestapt moeten worden in Rijnsweerd.
- Pag. 29 (Nieuwegein stadscentrum): de tram rijdt niet meer via Kanaleneiland?
- Pag. 31 (Leidsche Rijn Centrum): Op pag. 18 is sprake van lijn 10 (nu lijn 30); op pag. 17 lijn 20 via de westtangent-route.
- Pag. 33 (Vaartsche Rijn): alleen van belang voor reizigers uit de regio (niet verder dan Geldermalsen-Tiel of Veenendaal-Rhenen); alleen sprinters. Reizigers uit Den Bosch en Arnhem etc. reizen via Utrecht Centraal.
- Pag. 33 Breukelen: hier wordt geschermd met betere treinverbinding met Amsterdam, maar richting Amsterdam Centraal is de capaciteit beperkt.
- Pag. 33 Utrecht Overvecht: lijn 1 rijdt naar Hoograven, niet (meer) naar station Lunetten.
- Pag. 33 Bilthoven station: zie hierboven (pag. 25): werkt nauwelijks als knooppunt. Halte van lijn 72 op Soestdijkseweg Zuid ligt te ver van RIVM (meer dan 500 meter) om aantrekkelijk te zijn.
- Pag. 34 (Vianen Lekbrug): dit busstation is niet comfortabel genoeg voor overstappers.
- Pag. 36 (Den Dolder): Er was een fietsenstalling, maar die is opgeheven.

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

- Pag. 36 Hollandsche Rading: Wordt lijn 58 ingekort tot station Hollandse Rading?
- Pag. 39 (Snelste reistijd): Hoe wordt P+R Leidsche Rijn verbonden met de A2? Is een P+R Rijsweerd zinvol t.o.v. A27, terwijl er al een P+R Uithof is?
- Pag. 42 (2.5 Verbetering OV-doorstroming etc.): Waarom staat de Utrechtseweg in Zeist niet aangegeven als aandachtspunt? Vooral tijdens de spits loopt het verkeer vast, incl. de bussen, tussen Jprdanlan en 't Rond. Op pag. 52 wordt wel melding gemaakt van verbeteringen op de Utrechtseweg, maar zonder dat duidelijk is hoe dat gebeurt. Met wat aanpassingen aan de verkeerslichten alleen lost men dit probleem niet op. (Zie ook pag. 43: investeringsprojecten, waar de Utrechtseweg niet wordt vermeld.)
- Pag. 45 (tabel): Redenen (minder groei): Sommige locaties vertonen krimp v.w.b. aantal werkplekken. Voorbeeld: Bilthoven RIVM.
- Pag. 46 (3.1 Beleidsuitgangspunten uit ... OV-visie; rechter tekstkolom): "Tot 2020 ligt de focus op het verbeteren van het busnetwerk en realisatie van de Uithoflijn (gekoppeld aan de tot lage vloeromgebouwde SUNIJ-lijn), na 2020 is verdere vertramming op buscorridors voorzien. Inmiddels is hierna ook een verkenningssstudie gestart; de zogenaamde NOBRUZ-studie." Zie echter hoofdstuk 4: vertramming richting Zeist betekent overstappen in Zeist-West (Jordanlaan), maar model 2 scoort matig vergeleken met het model, waarbij gebundelde lijnen zonder overstap uitwaaiëren over Zeist.
- Pag. 59 (3.6 Uitgangspunten ... spoor): Ten zuiden van Houten blijft de tweesporigheid bestaan. Zijn dan zes sprinters tot Geldermalsen haalbaar?
- Pag. 65 (Resultaten modelkeuze, Kader over reizigersbeleving): Dit stuk is een typisch voorbeeld van de tweeslachtigheid van deze concept-nota: enerzijds toegeven, dat aantakken nadelig is voor de doelstelling van reizigersgroei, en vervolgens toch met ondeugdelijke redeneringen het aantakken bepleiten. Nieuwegein had oorspronkelijk geen rechtstreekse busverbindingen met Utrecht. Alle bussen binnen Nieuwegein takten aan op de tram. Toen men toch overging op rechtstreekse buslijnen, leidde dit tot een aanzienlijke toename van het aantal reizigers.
- Breukelen is wel het slechtste voorbeeld, als het om aantakken gaat. Lijn 130 naar Uithoorn reed vroeger met 15 meter-bussen met tijdens de spits zes ritten per uur. Na het inkorten tot Breukelen halveerde het aantal reizigers. Breukelen is wel succesvol als P+R-station, omdat het dicht bij de A2 ligt. Per saldo is Breukelen-dorp en vooral het noordelijke deel er op achteruitgegaan wat de verbinding naar Utrecht betreft. Dit is gebleken bij eigen onderzoek van het ROCOV.
- Pag. 66 (Rekenvoorbeeld aantakken op de corridor Utrecht-Uithof-Zeist): Dit is behandeld in een workshop in Zeist, waarbij de conclusie was, dat dit niet zou werken, zoals ook blijkt uit dit rekenvoorbeeld: voor de reiziger dunder en langer onderweg. Wat nog wordt verzwegen/vergeten is de structurele onmogelijkheid voor bussen om – zeker tijdens de spits – goed op tijd te rijden. Dit leidt tot het mislopen van aansluitingen, zeker als men van een hoogfrequente lijn overstapt op een laagfrequente.
- Acht buslijnen via 5 mei plein, kruisen trambaan, ca. 50 bussen per uur. Hoeveel aanrijdingen tram – bus zijn er al geweest? De opmerking bedoelt de ongelijkvloerse

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

kruising te versnellen. 25 bussen per uur per richting, terwijl het verkeerslicht maar ca. 30 x per uur ca. 20 seconden groen is, is veel. (verkeerslichtcyclus = 90 sec. dus 40 x per uur. Een aantal keren zal de tram de cyclus overrulen, daarom maar 30 x per uur groen voor de zijwegen. Verkeer op de hoofdrijbaan krijgt langer groen -> 20 seconden groen voor zijwegen, 30 x per uur = 17 % van een uur.)

- Verbinding Maarssebroek – Uithof zou sneller moeten. In de wijk Maarssenbroek wonen volgens ons veel Uithof-werknemers. Een suggestie is een route oostelijk om de wijk Overvecht, maar dan zonder files voor de verkeerslichten.
- Geen goede aansluiting vanuit richting Arnhem naar Utrecht of naar Uithof. Onze suggesties en vragen:
 - Meer gratis P + R bij Galgenwaard.
 - Hoe gaan buslijnen richting Gouda/ Woerden door Utrecht West / De Meern rijden? En hoe in de westelijke wijken? Via Strijkviertel, Oude Rijksstraatweg, of een nieuwe busbaan?
 - Hoe lang is de ritduur van bijvoorbeeld lijn 28?
- Toekomstige capaciteiten P + R terreinen. Toename woon-werk afstand leidt tot toename autogebruik, daar zijn meer parkeerplaatsen voor nodig. Die moet je nu al plannen. bijvoorbeeld station Den Dolder ligt dicht bij de afrit van de A28 en vóór de file voor knooppunt Rijsweerd.
 - P + R bij Den Dolder is nu al te klein. Bij Den Dolder is geen tweede tunnel noodzakelijk. Wel economische kerngebieden, maar geen kaart bevolkingsconcentraties.
 - Fout in diverse tekeningen: stoptrein richting Culemborg rijdt vanaf Geldermalsen door naar Tiel of Breda.
 - P + R bij Jordanlaan gewenst.
 - In kader van 2.4.3, punt 6: ook haltes met haltepalen behoeven een verhoogd trottoir. Gemakkelijker in- en uitstappen met b.v. kinderwagen. En een wettelijk voorschrift.
 - In 2.7 Op basis van cumulatieve rente leidt een jaarlijkse groei van 2,5 % in zeven jaar tot 18,8 % toename van reizigers en geen 20 %.

Tekstueel

- pag. 14 (2.2.2 Lijnvoering Zuid): “Behalve buslijn 74 rijden er ook enkele andere buslijnen, die vooral de westzijde van Nieuwegein (ook economisch kerngebied) direct verbinden met Utrecht Centraal als belangrijkste OV-knooppunt in de regio.” Bedoeld zal zijn “oostzijde”; betreft lijn 65.
- Pag. 16 (2.2.4 Tweede Oost-westverbinding): “Diaconnessenziekenhuis” moet zijn: “Diakonessenhuis”. (Zie ook Zeist.)
- Pag. 17 (2.2.5 Westtangent): “Binnen Nieuwegein rijdt de Westtangent (lijn 48) de route van lijn 74.” Momenteel rijdt lijn 48 de route van lijn 72 (Bilthoven-Uithof-N'gein C).
- Pag. 18 (2.2.6 Noordtangent): “De belangrijkste verbinding aan de noordzijde om het centrum wordt gevormd door de tangent lijn 10 (**moet zijn 30**) vanaf De Uithof via Rijsweerd, Sartreweg - Kardinaal de Jongweg naar Overvecht NS en vanuit daar via het Winkelcentrum Overvecht – Zuilen NS naar Leidsche Rijn Centrum Noordzijde en het Sint Antonius-ziekenhuis Leidsche Rijn. Deze lijn wordt aangevuld met lijn 32,

Aan Rocov-Utrecht nemen deel: CliëntenBelang Utrecht, COSBO, Fietzersbond afdeling Utrecht, Hogeschool Utrecht, Natuur- en Milieufederatie Utrecht, ROVER, SBO Utrecht, SOLGU, Universiteit Utrecht, Vidius Studentenunie, Utrechtse vereniging Kleine Kernen, Vervoerzie UMC, Diaconessenhuis, U15, SRA, GPPA, SOL en SGLA

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

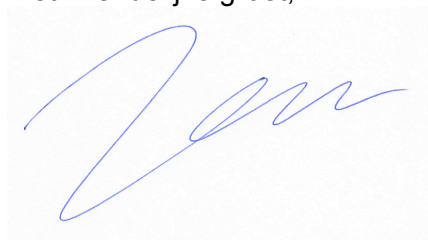
die tussen De Uithof en Overvecht dezelfde route rijdt als lijn 10, maar vervolgens doorrijdt naar Zuilen (Norbruislaan) en Maarssen NS." Lijn 32 rijdt **nu** niet langs station Overvecht maar via de Brilledreef.

- In 3.3.5 tweede regel: Papendorp ligt in de Noord-Oost oksel van knooppunt Oudenrijn.
- In 3.5.1 zesde regel: werkzaamheden houden (= meervoud).
- In 3.5.5 derde regel: Anne Frankplein.
- In 3.7.1 tweede regel: concessie tot december 2023.
- In 4.1 punt 4 tweede regel: wordt ...verbeterd (= voltooid deelwoord).

Vragen

Als u vragen heeft over deze brief, 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