

**Gemeente Amersfoort,
t.a.v. het College van B & W,
Postbus 4000,
3800 EA Amersfoort**

Utrecht, 27 maart 2014

Onderwerp:

BEZWAAR
Verkeersbesluit Kersenbaan en instellen eenrichtingsverkeer Leusderkwartier en Vermeerkwartier

Hooggeacht College,

In het ROCOV Utrecht zijn organisaties van gebruikers van het openbaar vervoer in de concessiegebieden van de provincie Utrecht en van het BRU verenigd. Het ROCOV overlegt met en levert advies aan zowel de concessieverleners als aan de vervoerbedrijven (thans Connexxion en Qbuzz).

Het ROCOV heeft kennis genomen van de plannen zoals deze zijn gepubliceerd in de Staatscourant nr. 4810 van 19 februari 2014, en deze besproken in de vergadering van 18 maart 2014.

Het ROCOV maakt bezwaar tegen uitvoering van deze plannen, omdat dit een efficiënte en optimale lijnvoering van het openbaar vervoer in Amersfoort Zuid binnen de budgettaire mogelijkheden lastig, zo niet onmogelijk zal maken.

De gebruikers van de betrokken buslijnen kunnen te maken krijgen met een langere reistijd, gemiste aansluitingen en/of een hogere ritprijs. Het vervoerbedrijf kan te maken krijgen met hogere kosten (langere routes, inzet van meer materieel en personeel) en lagere opbrengsten, doordat een deel van de reizigers zal kiezen voor een snellere of voordeligere reisroute, of voor een ander vervoermiddel. Het kan nodig blijken het vervoersaanbod te verminderen om binnen het budget te blijven. Deze vermindering kan op de betrokken lijnen plaatsvinden, maar net zo goed op andere lijnen in de concessie van de provincie Utrecht.

Het ROCOV constateert met verbazing dat aan deze aspecten geen aandacht is besteed in de onderbouwing van het voorstel. De aanname dat de busroutes eenvoudig aan het eenrichtingsverkeer kunnen worden aangepast is te simpel. Wij missen dan ook een deskundig commentaar op de plannen, dat bijvoorbeeld door Connexxion had kunnen worden geleverd.

Veel aandacht is uitgegaan naar de belangen en wensen van omwonenden en de veiligheid van het door het Leusderkwartier rijdende fietsverkeer. Dat zijn op zichzelf goede uitgangspunten. Maar Amersfoort is meer dan het Leusderkwartier alleen. Voor de belangen van busreizigers uit alle(!) andere wijken wijken in Amersfoort Zuid heeft men geen oog gehad.

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

Er is niet naar oplossingen gezocht, waarin bijvoorbeeld door de toepassing van bussluizen acceptabele busroutes behouden zouden kunnen blijven, ook als voor het overige verkeer eenrichtingsverkeer zou worden ingevoerd.

Het busvervoer wordt door Connexxion uitgevoerd op basis van een door de provincie Utrecht verleende concessie. De gemeente Amersfoort heeft de taak om als wegbeheerder de uitvoering van de concessie mogelijk te maken.

Het ROCOV roept de gemeente op de invoering van het eenrichtingsverkeer op te schorten en de plannen zonodig aan te passen dat met bovengenoemde consequenties voor het busverkeer rekening wordt gehouden.

In de bijlage gaan wij dieper in op enkele achtergronden die een rol spelen. Vanzelfsprekend zijn wij altijd bereid ons bezwaar nader toe te lichten.

Hoogachtend,



drs. J. van Leijenhorst
Voorzitter ROCOV Utrecht

Bijlage: 1

BIJLAGE bij BEZWAAR ROCOV UTRECHT

Toelichting

De plannen behelzen o.a. (1) instelling van een eenrichtingscircuit in de Daltonstraat-Everard Meijsterweg (richting Arnhemseweg) en de Bosweg-Jan v.d. Heijdenstraat-Pasteurstraat (richting Borneoplein, (2) afsluiting van de Arnhemseweg tussen de Everard Meijsterweg en de Bosweg en (3) instelling van eenrichtingsverkeer in een deel van de Vermeerstraat.

Het openbaar vervoer verricht volgens de gangbare opvattingen een rol in de bereikbaarheid van een gebied, en heeft daarnaast een functie in de ontsluiting van een gebied. Het product bestaat uit een netwerk van routes, dat volgens een dienstregeling wordt bediend. Op die manier kunnen in de reisketen van deur tot deur directe verbindingen en aansluitingen op andere diensten worden aangeboden. Omdat de exploitatie in veel gevallen niet kostendekkend kan gebeuren, zijn grote overheidsbijdragen nodig. Verwacht mag dan ook worden, dat tegenover die bijdrage een efficiënte besteding van die middelen staat. Het is telkens zoeken naar een optimaal aanbod in relatie tot de kosten en de vraag naar en behoefte aan vervoer.

Amersfoort Zuid, ontwikkelingen sinds 2008

In Amersfoort Zuid (dat zijn in dit verband de wijken Bergkwartier, Leusderkwartier, Vermeerkwartier, Randenbroek en Schuilenburg) vervult het openbaar vervoer een bescheiden rol in het totale aantal verplaatsingen.

Bij de aanbesteding in 2008 offereerde Connexxion één lijnenbundel voor Bergkwartier/Leusderkwartier (lijnen 9 en 10) en één voor Randenbroek/Schuilenburg (lijnen 11 en 12).

De lijnen 9 en 10 bedienden gezamenlijk het Leusderkwartier tussen het tracé voor de Kersenbaan en de Leusderweg.

Lijn 9 reed heen via Daltonstraat-Everard Meijsterweg-Gasthuislaan-Dorresteinseweg naar de Eemgaarde en verder via Arnhemseweg-Bosweg-Jan v.d. Heijdenstraat-Pasteurstraat, en lijn 10 omgekeerd (lijnen 9 en 10 reden elk om het halfuur, 's avonds en op zondag reed lijn 10 niet).

Lijn 11 reed, komende uit Schuilenburg en Randenbroek, vanaf de Gasthuislaan via de Vermeerstraat en de Hendrik van Viandenstraat. Deze route was in de andere richting niet mogelijk, daarom reed lijn 12 via Leusderweg-Daltonstraat-Everard Meijsterweg naar de Gasthuislaan en naar Randenbroek en Schuilenburg (ook lijnen 11 en 12 reden elk halfuur, 's avonds en op zondag reed lijn 12 niet).

Toen tengevolge van de bezuinigingen op de BDU in 2011 naar een efficiëntere lijnvoering moest worden gezocht, bood Amersfoort Zuid (waar in het Leusderkwartier sinds 2008 van een zekere overbediening sprake was) zich als het ware aan. Uiteindelijk werden de lijnen 9/10 en 11/12 eind 2011 opgeheven en vervangen door twee nieuwe routes.

Lijn 8 rijdt sindsdien **in twee richtingen** vanuit Schuilenburg en Randenbroek via Gasthuislaan-Everard Meijsterweg-Daltonstraat-Leusderweg naar centrum en station.

Lijn 8 rijdt elk kwartier, 's avonds en op zondag op het halfuur.

Lijn 9 (sinds 2012 lijn 1) rijdt sindsdien **in twee richtingen** vanaf De Eemgaarde (eindpunt) via Arnhemseweg-Bosweg-Jan v.d. Heijdenstraat-Pasteurstraat naar het Bergkwartier en het station. (In 2011/12 moesten reizigers voor het Centrum aan het

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

Station overstappen. In 2012 werd lijn 9 gecombineerd met lijn 1, zodat dit niet meer nodig was.) Lijn 1 rijdt op alle dagen elk halfuur. Op stille uren wordt met 8-persoonstaxibusjes gereden.

De Dorresteinseweg en de Vermeerstraat zijn sindsdien busloos. Randenbroek-Noord (Blekerssingel) werd door de stadslijnen verlaten en voortaan bediend door de lijnenbundels 77/78 naar Leusden en 80/82/83 naar Woudenberg en verder.

Deze lijnvoering is onder de budgettaire omstandigheden de best denkbare. De route van lijn 8 van Schuilenburg via Vermeerkwartier en Leusderkwartier naar Centrum en Station v.v. maakt het mogelijk op deze lijn het grootste deel van de week een kwartierdienst(!) aan te bieden! Daarnaast wordt De Eemgaarde door lijn 1 ieder half uur via het Leusderkwartier en het Bergkwartier met Station en Centrum verbonden.

De bezuiniging vond plaats op trajecten waar ook (veel) andere buslijnen rijden: Heiligenbergerweg-Blekerssingel en Centrum-Station. Door deze keuze kon in de wijken in Amersfoort Zuid een acceptabel aanbod blijven bestaan. Deze constructie is het waard om te worden gekoesterd.

Deze routes zijn bij uitvoering van het eenrichtingsplan echter niet langer mogelijk!

Aan het voorgestelde eenrichtingsverkeer aangepaste busroutes

Lijn 8 zou richting centrum moeten rijden via Kersenbaan, *haarspeldbocht* Arnhemseweg, Bosweg enz. naar de Leusderweg. In de richting Schuilenburg kan de bestaande route worden gehandhaafd.

Lijn 1 zou richting De Eemgaarde, vanaf het Borneoplein moeten rijden via Leusderweg-Daltonstraat-Everard Meijsterweg-Kersenbaan. In de richting Station kan de bestaande route worden gehandhaafd.

Bij behoud van de frequenties zouden er over de Daltonstraat-Everard Meijsterweg 6 bussen per uur richting Schuilenburg resp. De Eemgaarde rijden (niet richting Centrum en Station), en over de Bosweg-Jan v.d.Heijdenstr.-Pasteurstraat eveneens 6 bussen per uur, alle richting Centrum en Station.

Dit betekent:

- voor de reizigers een langere reistijd en een hogere ritprijs (bijv. Operaplein-Centrum wordt €1,70 i.p.v. €1,51, prijspeil 2014) en waarschijnlijk gemiste aansluitingen op treinen of andere lijnen;
- voor de vervoerder extra kosten (langere omlooptijden, extra bussen en chauffeurs nodig), en mogelijk minder reizigers door de langere reistijd en gemiste aansluitingen);
- voor de provincie waarschijnlijk een verzoek de hogere kosten voor de vervoerder (NB niet voor de passagier!) te compenseren. Het ziet er niet naar uit, dat de provincie een hogere bijdrage zal leveren.

Aan dergelijke busroutes kleven grote vervoerkundige nadelen, waardoor het niet voor de hand ligt, dat deze routes serieus zullen worden voorgesteld.

Andere alternatieven

Het ROCOV zal niet op de stoel van de vervoersarchitect van Connexxion gaan zitten, maar benijdt deze functionaris niet. Een vlugge vingeroefening leerde ons, dat er nauwelijks andere alternatieve routes denkbaar zijn. De kans is groot dat moet worden teruggegrepen op het model van voor 2011, waarin Randenbroek/Schuilenburg en Leusderkwartier/Bergkwartier aparte lijnen hadden, zodat de efficiënte keuze die toen bij de

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

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

bezuiniging is gemaakt zijn effect zal verliezen. Wij vrezen, dat zelfs in dat scenario de bediening van het Vermeerkwartier en De Eemgaarde problematisch zal blijken.

Conclusie

Ons advies is dat het voorgestelde plan wordt opgeschort.