

Behandelingsvoorstel voor de commissie IME

Onderwerp: Optimalisatie buslijn Amersfoort-Veenendaal-Rhenen

Cie-datum : 21 april 2005

Cie-nummer: 2005IME42

Procedure: in GS (na Cie. Vergadering) op: n.v.t.	inspraak:nee
eerdere behandeling in cie: ja	op:29 april 2004
in PS: nee	op: n.v.t.

Behandelend ambtenaar: P. van Weenen
Portefeuillehouder: G. Mik

toestel: 2234

Inleiding

Naar aanleiding van een Statenmotie van 13 mei 2002 hebben GS onderzoek laten verrichten naar de mogelijkheden van reactivering van de Pon-lijn. Op basis van dit onderzoek hebben GS in mei 2003 besloten af te zien van een verder haalbaarheidsonderzoek naar lightrail of een HOV-busbaan over het voormalig spoortracé.

Het in het SMPU genoemde vervolgonderzoek naar de mogelijkheden van optimalisatie van de bestaande busverbinding is momenteel afgerond.

Geconcludeerd wordt dat HOV-kwaliteit op de verbinding Amersfoort-Veenendaal-Rhenen niet haalbaar is: het gat tussen gewenste snelheid (buiten de bebouwde kom gemiddeld 60 km/u, binnen de bebouwde kom gemiddeld 30 km/u) en de feitelijke snelheid (tussen de 25km/u en 35 km/u over het totale traject) is te groot en het aanleggen van een aparte busbaan op het gehele tracé is al eerder afgewezen.

Met een breed scala aan korte termijn maatregelen kunnen wel de betrouwbaarheid en kwaliteit van de huidige busverbinding verbeterd worden. Het afnemend gebruik van de bus over de laatste jaren moet daarmee gekeerd worden.

Tevens wordt dit jaar een studie gestart om de haalbaarheid te onderzoeken van een spitslijn tussen Rhenen/Veenendaal en Amersfoort die voor een deel van het traject gebruik maakt van de A-12.

In het UMP 2005-2009 is voorzien in maatregelen voor het aanpakken van knelpunten op de busverbinding Amersfoort-Veenendaal-Rhenen (Opwaarderen verbindende corridors w.o. Amersfoort, UMP IC 18).

Vervolg inleiding op pagina 2 nee

Wordt geagendeerd:

X ter bespreking

Beoogd effect

1. Het op korte termijn verbeteren van de doorstroming van de bus op de verbinding Amersfoort-Veenendaal-Rhenen door op een aantal kruispunten kleinere maatregelen aan VRI's te treffen en de problematiek van de doorstroming van de bus door Rhenen mee te nemen in het project N233-aansluiting-N225.
2. Het beter in beeld krijgen van de haalbaarheid van een spitslijn tussen Amersfoort en Veenendaal/Rhenen.

Argumenten

De maatregelen passen in het beleid zoals verwoord in het SMPU om het openbaar vervoer op de corridor Amersfoort-Veenendaal-Rhenen te optimaliseren.

Financiën

De maatregelen PRV 2 t/m PRV 5 (zie Eindrapport, bijlage 4, pag. 48) worden meegenomen in het project N233-aansluiting-N225, waarvoor GS een krediet van € 1,575 miljoen in totaal beschikbaar hebben gesteld.

De kosten van maatregel PRV 9 (Eindrapport, bijlage 4, pag. 48) worden geraamd op € 42.000. Dit komt ten laste van het project Opwaarderen verbindende corridors w.o. Amersfoort (UMP, IC 18), waarvoor in 2005 in totaal € 88.000 beschikbaar is.

Realisatie

2^e kwartaal 2005 aanpassing VRI kruising N224-Europalaan te Woudenberg

3^e of 4^e kwartaal aanpassing VRI aansluiting N226-Maanweg te Leusden

Communicatie

Aanbieden van het rapport aan de Cie IME maakt deel uit van het interne communicatietraject.

Daarmee wordt de commissie goed geïnformeerd over wat de mogelijkheden zijn om het openbaar vervoer op de verbinding Amersfoort-Veenendaal-Rhenen te optimaliseren en wat de provincie daar op korte en middellange termijn aan doet.

Aanbieding aan de betrokken gemeentebesturen vormt het externe communicatietraject. Het gaat dan om het goed informeren van de betrokken gemeentebesturen over wat de mogelijkheden zijn om het openbaar vervoer op de verbinding Amersfoort-Veenendaal-Rhenen te optimaliseren, wat de provincie daar op korte en middellange termijn aan doet en wat wij tot de verantwoordelijkheden van de betrokken gemeenten rekenen

Bijlagen

1. Notitie "Optimalisatie busverbinding Amersfoort-Veenendaal-Rhenen"
 2. Eindrapport "Optimalisatie buslijn 80 provincie Utrecht"
-

Bijlage 1 bij behandelingsvoorstel Optimalisatie busverbinding Amersfoort-Veenendaal-Rhenen, commissie IME 21 april 2005

Notitie “Optimalisatie busverbinding Amersfoort-Veenendaal-Rhenen”

1. Voorgeschiedenis

Op 13 mei 2002 hebben Provinciale Staten een motie aangenomen, waarin GS verzocht wordt samen met lokale partners een onderzoek te starten naar de mogelijkheden het bestaande spoortracé Veenendaal-Amersfoort te reactiveren en te benutten voor een lightrailverbinding of eventuele alternatieven.

Dit onderzoek is door DHV uitgevoerd en voorgelegd aan de vergadering van de statencommissie Wegen, Verkeer en Vervoer van 12 mei 2003. Het onderzoek bevat de volgende conclusies:

- Het te verwachten aantal reizigers per etmaal zal te laag zijn voor het realiseren van een (light)railverbinding, maar is in principe wel voldoende voor het exploiteren van een hoogwaardige busverbinding.
- De kosten voor de aanleg van lightrail of een busbaan over voormalig spoortracé zijn in relatie tot het aantal te verwachten reizigers te hoog.

Op basis van het DHV-onderzoek besloten GS af te zien van een verder onderzoek naar de haalbaarheid van een (light)railverbinding en een HOV-busbaan en om wel de mogelijkheden voor het verbeteren van de bestaande busverbinding te onderzoeken.

In het Strategisch Mobiliteits Plan Utrecht (SMPU) is aangegeven dat de provincie de potentie van de openbaar vervoerverbinding tussen Amersfoort, Veenendaal en Rhenen gaat onderzoeken.

Naar aanleiding van de commissievergadering is bij de behandeling van het SMPU door PS op 8 december 2003 afgesproken dat de provincie een (h)ov-onderzoek doet naar het openbaar vervoer tussen Rhenen en Amersfoort, waarbij het dus niet om de rail-Pon-lijn gaat. De provincie verklaarde hand- en spandiensten te willen verrichten (beschikbaar stellen gegevens en eventueel menskracht) voor een eventueel contra-expertise onderzoek van de regio zelf naar de mogelijkheden van railvervoer.

Op 29 april 2004 is de Commissie IME geïnformeerd over doelstelling, resultaat en aanpak van het eigen vervolgonderzoek naar verbetering van de bestaande busverbinding:

1. Het resultaat moet zijn een voorstel voor aanpassingen in frequentie, routing, dienstregeling, infrastructurele maatregelen en overige kwaliteitsaspecten voor het optimaliseren van de huidige streeklijn (sneller, meer reizigers, hogere bezetting, route die beter aansluit bij de vraag). Het betreft verbeteringen die binnen vijf jaar gerealiseerd kunnen worden.
2. Ook zal het onderzoek een doorkijk geven naar de langere termijn (vijf tot vijftien jaar), waarbij nagegaan wordt of door een gunstige ontwikkeling van de vervoerwaarde in de loop der jaren een optimalisatie naar HOV-kwaliteit mogelijk is.

De provincie heeft de wens tot verbetering van het openbaar vervoer op de corridor Amersfoort, Veenendaal en Rhenen in het Strategisch Mobiliteitsplan Utrecht opgenomen.

De studie naar de mogelijkheden van optimalisering van de busverbinding Amersfoort-Veenendaal-Rhenen is nu afgerond. Het bureau XTNT heeft het onderzoek voor de provincie uitgevoerd. Deze notitie schetst de aanpak en de resultaten van de studie en de maatregelen die de provincie op korte en middellange termijn neemt.

2. Aanpak studie

In het onderzoek zijn relevante onderzoeksrapporten en andere schriftelijke bronnen geraadpleegd. Het onderzoek omvatte tevens het houden van een klantenpanel en een chauffeurspanel om nadere informatie over sterke en zwakke punten van de buslijn van gebruikers en aanbieders uit de praktijk te verkrijgen.

Alhoewel het klantenpanel alleen uit scholieren en studenten bestond leverde het veel waardevolle informatie over hoe gebruikers de huidige buslijn waarderen.

Het chauffeurspanel verschaftte eveneens veel praktijkinformatie over de huidige knelpunten voor lijn 80, met name voor de doorstroming. Ook hadden de chauffeurs nuttige suggesties voor de oplossing van knelpunten.

Verder is in het kader van het onderzoek een gesprek gehouden met vertegenwoordigers van de Samenwerkende Bonden voor Ouderen, ROVER en het Provinciaal Gehandicapten Platform Utrecht. Dit gesprek leverde aanvullende informatie voor mogelijke oplossingen op.

De provincie hechtte in dit project belang aan een nauwe samenwerking met de betrokken gemeenten. Met de gemeenten Amersfoort, Leusden, Woudenberg, Scherpenzeel, Renswoude, Veenendaal, Rhenen en een vertegenwoordiger van het WERV-gebied hebben drie workshops plaatsgevonden, waarin de aanpak van de studie, de probleemanalyse en de oplossingen aan de orde zijn geweest. De gemeenten waardeerden deze aanpak.

3. Resultaten van de studie

In het onderzoek wordt eerst een aantal feitelijkheden ten aanzien van het huidige ov-gebruik tussen Amersfoort, Veenendaal en Rhenen op een rij gezet. Onderscheiden naar verschillende doelgroepen worden de sterktes en zwaktes van de kansen en bedreigingen voor de buslijn geschetst. Op basis hiervan worden mogelijke maatregelen voor de korte en middellange termijn onderscheiden. Dit is met betrokken partijen verder doorgesproken

Feiten over het huidig gebruik

- Reizigers gebruiken buslijn 80 voor relatief korte verplaatsingen.
- Er is sprake van een “dakpansgewijs gebruikerspatroon”; er zit vrijwel niemand van het begin tot het eind van de rit in de bus.
- De doelgroep scholieren is in de huidige situatie de grootste en belangrijkste gebruiker van buslijn 80.
- Van de huidige reiziger heeft ook nog een redelijk deel het woon-werk verkeer als verplaatsingsmotief. Van alle ‘werkenden’ in de corridor Veenendaal-Amersfoort maken in de huidige situatie echter relatief weinigen gebruik van buslijn 80.
- Het gebruik van buslijn 80 is in de periode 1997-2003 met circa 20 % afgenomen (uitgezonderd het deeltraject Veenendaal-Rhenen).
- Met name in de spitsperioden laat de betrouwbaarheid van de bus te wensen over vanwege doorstromingsproblemen op verschillende delen van het traject.

Relevante ontwikkelingen (kansen en bedreigingen)

Relevante ontwikkelingen zijn de kwaliteitsimpulsen die op de corridor Amersfoort-Leusden-Woudenberg en in de regio WERV aan het openbaar vervoer worden gegeven.

- Voor Amersfoort-Leusden-Woudenberg gaat het om infrastructurele aanpassingen die de gemeenten treffen dan wel plannen voor verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer (Heiligenbergweg, Tabaksteeg).
- Voor de regio WERV wordt bekeken hoe de verschillende buslijnen en treinen zodanig op elkaar afgestemd kunnen worden, dat een rondje WERV ontstaat
- Ook de concessieverlening van Utrecht-Oost betekent directe kwaliteitsverbeteringen. In het algemeen is bij deze concessie door de vervoerder meer dienstregelingsuren zijn aangeboden met beter materieel.

Analyse aantrekkelijkheid van lijn 80

- Voor veel werkenden is buslijn 80 niet aantrekkelijk. Wel liggen er kansen door de algemene kwaliteitsverbeteringen voor het openbaar vervoer op de corridor Amersfoort-Leusden-Woudenberg en in de regio WERV.
- Scholieren vormen de belangrijkste klantengroep van lijn 80. Voor hen is de belangrijkste sterkte van de lijn dat hij een goede ontsluiting voor de kernen Woudenberg, Scherpenzeel en Renswoude biedt. Belangrijkste zwaktes zijn dat de betrouwbaarheid van de uitvoering van de dienstregeling te wensen overlaat en dat de overstapmogelijkheden op overig openbaar vervoer onvoldoende zijn.
- Voor winkelbezoek zou de bedieningsperiode beter op de koopavonden in de regio afgestemd moeten worden. Voor minder validen moet de toegankelijkheid van de bus verbeteren.
- In het algemeen laat een aantal aspecten op het gebied van klantvriendelijkheid en imago te wensen over: het gedrag van chauffeurs, de reinheid van de bussen en haltevoorzieningen.

HOV-kwaliteit niet haalbaar

Aan de hand van de gegevens van het onderzoek kan afgeleid worden of HOV-kwaliteit haalbaar is, omdat voor beantwoording van deze vraag hetzelfde type gegevens benodigd is:

- Het onderzoek laat zien dat de bus momenteel een gemiddelde snelheid haalt van tussen de 25 km/u (spits) en 35 km/u (avond en zondag). (Zie bladzijde 35 van het eindrapport).
- Eisen ten aanzien van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) zijn onder andere¹:
 - Buiten de bebouwde kom een gemiddelde snelheid van minimaal 60 km/u inclusief stops en binnen de bebouwde kom van minimaal 30 km/u inclusief stops.
 - Op maandag t/m vrijdag tussen 7 en 19 uur minimaal één rit per uur in beide richtingen.
 - Maximaal 10% van de bussen heeft op het eindpunt en op aangewezen haltes een vertraging van 3 minuten of meer en het aandeel ritten met een vertraging van meer dan 5 minuten mag daarbij niet hoger zijn dan 1%.

Conclusie:

- Met name de eisen die gesteld worden aan de snelheid van HOV zijn op de corridor Amersfoort-Veenendaal-Rhenen niet realiseerbaar: het gat tussen gewenste snelheid (buiten de bebouwde kom gemiddeld 60 km/u, binnen de bebouwde kom gemiddeld 30 km/u) en de feitelijke snelheid (tussen de 25km/u en 35 km/u over het totale traject) is te groot. Voor een HOV-snelheid zou over het hele traject een eigen tracé voor de bus nodig zijn. Het eerder genoemde onderzoek van DHV naar reactivering van de Pon-lijn heeft laten zien dat het geen reële optie is het voormalig spoortracé om te bouwen tot een vrijliggende baan voor een HOV-bus. Evenmin vormt het aanbrengen van vrije busbanen langs bestaande (provinciale) wegen een realistisch perspectief.
- Als maximaal haalbaar alternatief ter vergroting van de snelheid van de busverbinding tussen Rhenen, Veenendaal en Amersfoort zijn de mogelijkheden van een spitslijn onderzocht, waarbij deels een nieuwe route via de A-12 gevolgd wordt.. Hierbij zijn echter andere kwaliteitseisen ten aanzien van snelheid en bedieningsperiode gehanteerd. Bij de spitslijn gaat het dus niet om HOV (zie verder paragraaf 4.2).

¹ Zie het zogeheten Convenant Hoogwaardig Openbaar Vervoer van 28 augustus 2003, dat de provincie Utrecht 19 januari jl. heeft ondertekend.

- Daarnaast is gekeken met welke maatregelen op de korte termijn de huidige busverbinding geoptimaliseerd kan worden (zie paragraaf 4.1).

4. Optimalisatiemaatregelen

4.1. Maatregelen korte termijn

Voor de provincie Utrecht bevat het rapport een aantal op korte termijn te nemen maatregelen:

1. Het verbeteren van de doorstroming van de bus op een **aantal kruispunten** door **verschillende kleinere maatregelen** als het anders afstellen van Vries het verleggen van aanmeldlussen voor de bus en dergelijke. In het eindrapport zijn deze maatregelen aangeduid als de projecten PRV1 en PRV 9 (zie bijlage 4 rapport, pag. 48). Deze projecten worden door de sector Integraal Wegenbeheer (VIW) opgepakt.
Project PRV 1 (VRI nr. 122 op de kruising N224/Europalaan te Woudenberg) betreft het verlengen van de groentijd van inbeelding van de bus. VIW voorziet geen extra kosten en heeft dit werk ingepland voor het 2^e kwartaal van 2005.
Project PRV 9 (VRI nr. 149 bij de aansluiting N226-Maanweg te Neusden) betreft het in 4 richtingen aanbrengen van Vecomapparatuur en het aanpassen van software. VIW raamt de kosten van dit project op ca. € 42.000,- en heeft dit opgenomen in de planning voor het 3^e of 4^e kwartaal. Aangezien dit bedrag lager is dan € 50.000 is de directeur WVV ingevolge het Mandaatbesluit secretaris/diensten bevoegd voor project PRV 9 de financiële verplichtingen aan te gaan. Deze kosten worden ten laste gebracht van het project Opwaarderen verbindende corridors w.o. Amersfoort (UMP, IC 18) waarvoor voor 2005 in totaal € 88.000 beschikbaar is gesteld.
2. De **doorstroming** van lijn 80 door **Rhenen** wordt door de sector Aanleg Wegen (VAW) meegenomen in de studie naar de aansluiting van de N233 en de N225. In het eindrapport zijn deze maatregelen aangeduid als de projecten PRV 2 t/m PRV 5 (zie bijlage 4 rapport, pag. 48). Het maatregelenpakket, waartoe deze studie geleid heeft, is gebaseerd op het uitgangspunt dat **bij de VRI's het openbaar vervoer in de regeling prioriteit 1** moet krijgen. Voor het maatregelenpakket van het totale project 'N233-aansluiting -N225' is door GS in totaal een krediet ad € 1,575 miljoen beschikbaar gesteld.
3. De maatregelen op het gebied van de **dienstregeling** en **dienstverlening** worden door de provincie **in het reguliere overleg met de vervoerder** (sinds 12-12-2004 Stadsvervoer Nederland) opgenomen: een studie naar de inzet extra bussen op koopavonden, mogelijkheden spitsbus verder doorrekenen, mogelijkheden betere aansluitingen op ander openbaar vervoer analyseren. In het rapport zijn deze maatregelen beschreven op pag. 27 (PRV10 t/m PRV14). Een aantal maatregelen op het gebied van materieel is met de keuze van deze nieuwe vervoerder al gerealiseerd (nieuwe, schone bussen; rolstoeltoegankelijke, lage vloer bussen; een kortere route tussen Veenendaal De Klomp en Veenendaal centrum; PRV 15, pag. 27, PRV16, pag. 28 en PRV7 pag. 48). De sector Beleidsvorming (VBV) is verantwoordelijk voor het concessie management.
4. Tevens zal de provincie **periodiek met de betrokken gemeenten overleggen** om samen de **voortgang** van de te nemen maatregelen te bewaken. Het gaat dan om de maatregelen AM1 t/m RHE1 uit bijlage 4, pag. 48. Voor de maatregelen om de VRI's nabij station De Klomp aan te passen (PRV6 en PRV8 pag. 48) zal contact worden opgenomen met de provincie Gelderland, omdat de weg hier op Gelders grondgebied ligt. Daarbij zal ook aan de orde komen in welke mate de provincie ondersteuning kan bieden aan nog te nemen maatregelen door derden. VBV is hiervoor verantwoordelijk.
5. VBV is voor de dienst WVV aanspreekpunt voor het bewaken van de voortgang van bovengenoemde vervolgactiviteiten.

Deze verbeteringen op de korte termijn leveren een betere betrouwbaarheid en betere aansluitingen op ander openbaar vervoer op. Bovendien wordt er sinds december 2004 gereden met nieuw (en schoon) materieel. Hiermee moet het afnemend gebruik van de lijn over de afgelopen jaren tot staan gebracht en indien mogelijk gekeerd worden.

4.2. Maatregelen middellange termijn

Als maatregel voor de middellange termijn is in het onderzoek tevens aandacht besteed aan de mogelijkheden van een spitslijn tussen Rhenen/Veenendaal en Amersfoort (zie bijlage 3 van het eindrapport). Ten opzichte van de sneldienst die nu al gereden wordt gaat het dan om een bus die een deel van het traject via de A12 rijdt. Een dergelijke route is nodig om een rijtijd te verkrijgen die concurrerend is met die per auto.

Het rapport maakt duidelijk dat er op dit moment onvoldoende vervoerwaarde is voor een spitslijn met een frequentie van 4 ritten per uur per richting gedurende 4 uur per dag (2 uur ochtendspits en 2 uur avondspits).

Een snelle spitslijn wordt kansrijk als kwaliteitseisen worden bijgesteld wat de frequentie betreft. Gedacht moet dan worden aan een bus die gedurende een kortere periode in de ochtendspits alleen richting Amersfoort rijdt en in de avondspits alleen richting Veenendaal/Rhenen.

Voorwaarden voor de haalbaarheid van de spitslijn zijn vluchtstrookgebruik op de A12 en weinig tot geen vertraging bij het oprijden en verlaten van de A12 bij Veenendaal en Maarsbergen.

De provincie Utrecht geeft in het eerste kwartaal van 2005 de vervoerder opdracht om de haalbaarheid van een spitslijn zoals hierboven is beschreven nader te bepalen. Over de resultaten en eventuele voorstellen voor 2006 worden GS naar verwachting in het 3^e kwartaal van 2005 geïnformeerd. VBV is hiervoor aanspreekpunt .

Bijlage

F. Gommers, E. Stam en E. Hiel: “Optimalisatie buslijn 80 provincie Utrecht”, XTNT Experts in Traffic and Transport, Utrecht, 2004.

Utrecht, 5 april 2004.