

Stand van zaken uitvoering Businesscase Breukelen –Utrecht CS 1 augustus 2008

Inleiding

Provincie Utrecht en het Bestuur Regio Utrecht (BRU) werken samen met de spoorsector (NS en Prorail) aan de ontwikkeling van Randstadspoor in de regio Utrecht. In dit kader is in 2006 een businesscase opgesteld voor de lijn Breukelen-Utrecht CS. Op grond van deze businesscase hebben BRU, provincie Utrecht en gemeente Utrecht op 18 april 2006 met NS een overeenkomst gesloten over het rijden in hogere frequenties (4x per uur) op werkdagen tussen Utrecht en Breukelen. Tevens is in deze overeenkomst opgenomen dat de huidige parallel lopende buslijnen tussen Breukelen en Utrecht zullen worden opgeheven. In plaats van een rechtstreekse buslijn kunnen reizigers tussen Breukelen en Utrecht op het station van Breukelen overstappen op de trein. Deze snellere route levert per saldo meer OV-reizigers in deze corridor op. De frequentieverhoging van trein en beëindiging van directe parallelle buslijnen worden van kracht bij de eerstvolgende nieuwe dienstregeling, die op 14 december 2008 ingaat.

Het besluit om de buslijnen tussen Breukelen en Utrecht CS aan te takken op de trein heeft geleid tot veel commotie in Breukelen en enkele andere gemeenten. Niet alle busreizigers hebben Utrecht CS als eindbestemming en vooral voor de oudere reizigers is een overstap op de trein minder aantrekkelijk. De voorgestelde oplossing, waarbij buslijnen op het treinstation in Breukelen aantakken, levert echter per saldo meer OV-reizigers op. Daarom wordt aan deze structuurwijziging vastgehouden, waarbij naar aanleiding van de binnengekomen reacties enkele aanvullende maatregelen gewenst zijn om het overstappen op de trein aantrekkelijker te maken. Met Provinciale Staten is afgesproken dat zij in september 2008 zullen worden geïnformeerd over de voortgang van de aanvullende maatregelen.

Uit reacties op het besluit kunnen de volgende aandachtspunten worden gedestilleerd, zoals die ook naar de bewoners zijn gecommuniceerd (brief met kenmerk 2008int220291, d.d. 28 maart 2008):

1. Ook kwartierdienst van Randstadspoor op zaterdag.
2. Promotie van het gebruik van de Regiotaxi.
3. Onderzoek naar doorstroming van bussen tussen kern en station van Breukelen.
4. Extra maatregelen voor sociale veiligheid op het station.
5. Een aantrekkelijk reizigerstarief.

Naar aanleiding van bestuurlijk overleg met de betrokken gemeenten (De Ronde Venen, Breukelen, Loenen, Maarssen en Abcoude) op 8 mei jl. is gemeenten verzocht om aan te geven welke nadelige effecten te verwachten zijn in de nieuwe dienstregelingopzet. Hierop is antwoord ontvangen van de gemeenten Loenen, Abcoude en Breukelen. De negatieve effecten van de nieuwe dienstregeling, die deze gemeente aangeven, brengen geen nieuwe aandachtspunten naar voren wat betreft de voorgestelde situatie in Breukelen. Opmerkingen van deze gemeenten die een ander deel van de dienstregeling betreffen, bijvoorbeeld binnen de kern van Abcoude, zullen separaat worden behandeld.

Stand van zaken

Om de OV-structuurwijziging mogelijk te maken moet een aantal maatregelen zijn genomen op het moment van inwerkingtreden van de nieuwe dienstregeling, zoals de realisatie van het busstation. Verder zal aandacht besteed worden aan enkele aanvullende maatregelen naar aanleiding van reacties uit Breukelen en omgeving. Hieronder volgt een overzicht van de actuele stand van zaken.

Busstation Breukelen

Op 24 juni 2008 hebben wij besloten tot de aanleg van een nieuw busstation en aanpalende voorzieningen bij het huidige treinstation in Breukelen. Dit project valt uiteen in de volgende deelprojecten:

1. Straatwerk busstation, taxistandplaats, Kiss & Ride-plaatsen, fietsenstallingen c.a.
Op 25 juni 2008 is dit werk op de aanbestedingskalender geplaatst. Aanbesteding heeft op 23 juli 2008 plaatsgevonden. Begin september zal met daadwerkelijke uitvoering gestart worden. Oplevering is voorzien begin december.
2. Bouw van wachtruimte en overkapte droogloopvoorziening
Arcadis heeft voor ons de voorbereiding van de bouw van wachtruimte en kapvoorziening op zich genomen en bij de gemeente een bouwaanvraag ingediend. Na afgifte van deze vergunning kan gestart worden met de bouw. Op 11 september 2008 zal de aanbesteding van dit bouwdeel starten. Oplevering is voorzien in februari 2009. Voor de overbrugging van de periode tussen december 2008 en februari 2009 zal in tijdelijke accommodatie worden voorzien.

3. Aanleg van uitgebreide P&R-voorziening in 2 lagen
Met NS wordt overlegd over de realisatie van de gebouwde P&R-voorziening in een zogenaamde turn-key-overeenkomst. Hierbij neemt NS de realisatie, maar ook het beheer en onderhoud over van de provincie. In deze overeenkomst wordt ook de gemeente betrokken, met name ten aanzien van het flankerende parkeerbeleid en het behouden van de P&R-voorziening op langere termijn.
4. Tijdelijk P&R-terrein
Voor de aanleg van het busstation en de P&R-voorziening moet de huidige parkeercapaciteit bij het station tijdelijk worden opgeheven. Om tijdens de bouwfase toch in de behoefte aan P&R te voorzien wordt in de omgeving van het station voor een periode van zes maanden een tijdelijk parkeerterrein aangelegd.
5. Communicatie over bouwwerkzaamheden
Medio juli 2008 is onder omwonenden en andere betrokkenen en belanghebbenden een nieuwsbrief verspreid over het besluit om over te gaan tot de aanleg van het nieuwe busstation. Deze nieuwsbrief is ook via de gebruikelijke gemeentelijke informatiekkanalen en bij de pers onder de aandacht gebracht. Voorafgaand aan het échte werk wordt met dezelfde middelen en via dezelfde kanalen meer gedetailleerde informatie over de uitvoering verstrekt.

Verder wordt het busstation voorzien van dynamische reisinformatie voor zowel bus als trein. Panelen voor informatie over het busverkeer maken deel uit van het provinciale programma voor dynamische reisinformatie. Niet alleen op het busstation wordt een display geplaatst. In overleg met Prorail wordt ook gezocht naar een geschikte plaats op het treinstation, waar reizigers die net uit de trein zijn gestapt de vertrektijden van de bus kunnen aflezen. Omgekeerd wordt ook op het busstation door NS een informatiepaneel geplaatst met de actuele vertrektijden van de treinen. De plaatsing van dit laatste paneel is helaas nog niet mogelijk voor het einde van 2008, vanwege problemen met de levering. De koppeling van dynamische reisinformatie van bus en trein is echter al wel beschikbaar, waardoor het mogelijk is om in de bussen die naar NS-station Breukelen rijden ook vertrek-informatie van de treinen op te nemen.

Aanpassing dienstregeling GVV

Met de frequentieverhoging op het spoor is met NS overeengekomen dat parallelle busverbindingen tussen Breukelen en Utrecht CS zullen worden opgeheven. In de aanbesteding van de streekconcessie, die ingaat op 14 december a.s., komen deze rechtstreekse verbindingen Breukelen-Utrecht en De Ronde Venen – Utrecht niet meer terug. Er blijft weliswaar een buslijn langs de westoever van de Vecht rijden om Breukelen-Broekland en Nijenrode te ontsluiten, maar deze heeft NS-station Maarssen als eindpunt.

In hun vervoerplan voor 2009 heeft het GVV aan het BRU voorgesteld om een nieuwe buslijn te rijden tussen NS-station Maarssen en Utrecht CS, vooral bedoeld om het wegvallen van vervoersaanbod op de Amsterdamse Straatweg tussen Zuilen en Maarssen op te vangen. Deze busdienst zal een frequentie hebben van 2 ritten per uur. Reizigers uit Breukelen die gebruik van de bus willen maken naar Utrecht hebben op deze wijze nog een mogelijkheid, zij het met een overstap bij het NS-station in Maarssen. Gelet op de doelgroep van deze busverbinding, de reiziger die meer tijd heeft, is het omrijden via het station in Maarssen overkomelijk. Bij een overstap op het busstation zijn de loopafstanden korter dan de overstap van bus op trein. Daarnaast zijn busmaterieel en halteperrons goed toegankelijk voor reizigers met beperkingen.

Mogelijke aanvullende maatregelen

1. Ook kwartierdienst van Randstadspoor op zaterdag.
Op 18 april 2006 hebben GS besloten om (samen met BRU en gemeente Utrecht) een overeenkomst aan te gaan met NS over de verhoging van de stoptreinfrequenties tussen Breukelen en Utrecht CS op werkdagen. Tevens is besloten om NS hiervoor een eenmalige vergoeding van € 3.600.000 te verstrekken voor het exploitatietekort gedurende de periode 2009-2014.
Aangezien met de huidige buslijnen tussen Breukelen en Utrecht CS reeds een goed gebruikte kwartierfrequentie wordt geboden op zaterdag overdag is het gewenst om in de nieuwe opzet met Randstadspoor ook een kwartierfrequentie aan te bieden. NS heeft aangegeven bereid te zijn om deze extra ritten uit te voeren, maar wil daarvoor wel een vergoeding voor de extra exploitatielasten. Het gaat om een eenmalige bijdrage van € 360.000 (excl. BTW) voor de gehele periode van 2009 tot en met 2014, te dekken uit de stelpost Onvoorzien BDU 2008.
2. Promotie van het gebruik van de Regiotaxi.
Uit de reacties die wij hebben ontvangen op ons voorstel blijkt dat vooral de oudere reiziger moeite heeft met de overgang naar Randstadspoor. Met name het overstappen van bus op trein is voor deze groep problematisch. Voor een deel van deze groep, die in aanmerking komen voor een reductiepas, kan de Regiotaxi een alternatief vervoermiddel bieden. Reizigers die een WMO-indicatie hebben kunnen gebruik

maken van deur-tot-deur-vervoer met de Regiotaxi tegen een aangepast tarief. In de gemeenten Loenen en Abcoude kunnen ook ouderen van 65 jaar en ouder een reductiepas voor de Regiotaxi krijgen. Overigens kunnen ook andere mensen gebruik maken van de Regiotaxi, alleen komen zij niet in aanmerking voor het gunstige tarief.

Het is uit gesprekken met bewoners gebleken dat veel mensen niet op de hoogte zijn van de mogelijkheden die de Regiotaxi biedt. Daarom is het zinvol het product Regiotaxi beter onder de aandacht te brengen. Zo zal in de algemene berichtgeving en publicaties rondom de introductie van Randstadspoor en de introductie van de nieuwe vervoerder Connexxion in november en december ook aandacht worden besteed aan de Regiotaxi. Verder zullen wij de Regiotaxi-vervoerder aanbevelen om daarop aanvullend ook specifieke informatieactiviteiten gericht op de ouderen- en welzijnsvoorzieningen in de betrokken gemeenten te ondernemen.

3. Onderzoek naar doorstroming van bussen tussen kern en station van Breukelen.

Adviesbureau Goudappel Coffeng heeft in opdracht van de provincie onderzoek gedaan naar de doorstroming van bussen op de verbinding tussen de Markt in Breukelen en het NS-station. In dit onderzoek komt naar voren dat in de loop van zowel de ochtendspits als de avondspits de bussen enkele minuten verliestijd kunnen oplopen. Hiervoor zijn enkele oorzaken aan te wijzen, waarvoor relatief eenvoudige oplossingen mogelijk zijn.

In de ochtendspits is richting het station sprake van filevorming voor de kleine rotonde in de Breukelerwaard bij de huidige oprit van de A2 naar Amsterdam. Over deze krappe en provisorische rotonde rijdt alle verkeer van Breukelen naar beide richtingen van de A2 en vanuit Kockengen naar Amsterdam. Wanneer het aanbod uit Kockengen te groot wordt, kan minder verkeer uit Breukelen de rotonde oprijden. De wachtrij die hierdoor ontstaat kan in de loop van de spitsuren oplopen tot voorbij de rotonde met de Stationsweg, waardoor uiteindelijk ook de bussen naar het station daarvan hinder ondervinden. De hele situatie bij de aansluiting op de A2 is echter in reconstructie. In oktober 2008 wordt de nieuwe toerit naar de A2 richting Amsterdam in gebruik genomen. Daardoor kan meer verkeer richting A2 afgewikkeld worden en wordt de bron van vertraging voor bussen richting het station weggenomen.

In de avondspits wordt richting Breukelen met het toenemen van het verkeersaanbod het afslaan bij de rotonde Straatweg/Brugoprit steeds problematischer. De enige praktische oplossing die hiervoor bestaat is het creëren van meer opstelruimte op de rotonde voor rechtsafslaand verkeer richting Maarsse, waardoor meer verkeer richting Breukelen kan worden verwerkt. Deze aanpassing is overigens niet alleen van nut voor de bus, maar zal de plaatselijke verkeerssituatie in het algemeen verbeteren. Daar de gemeente de wegbeheerder is, willen wij het initiatief voor deze maatregel bij de gemeente leggen, waarbij wij wel bereid zijn een financiële bijdrage te leveren aan de oplossing (kosten maatregel ca. € 50.000). Overigens levert de vertraging van bussen richting de kern van Breukelen in de avondspits geen problemen op voor de aansluiting met de trein.

4. Extra maatregelen voor sociale veiligheid op het station.

Bij het ontwerp van het busstation is aandacht besteed aan de sociale veiligheid van het busstation en directe omgeving. Ook wordt nog een toets uitgevoerd naar de kwaliteit van de openbare verlichting. Uitgangspunt is om de bestaande lichtmasten te hergebruiken. Indien noodzakelijk zullen in de uitvoering van het busstation extra verlichtingspunten meegenomen worden. Tevens zijn op de vier busperronsabri's gepland. In de uitwerking van de wachtruimte bij de grote overkapping is ervoor gekozen om deze wachtruimte zodanig te positioneren dat hierin wachtende reizigers zicht houden op het busstation.

Voor de NS is de veiligheid een belangrijke randvoorwaarde. Steeds meer aandacht wordt besteed aan de gevoelens van onveiligheid in de trein en op de stations. De NS heeft de ambitie om het aantal incidenten te verminderen en de veiligheid van de reizigers te vergroten. Daarbij wordt ondermeer gekeken naar het verbeteren van de veiligheidsbeleving in de avonduren. Net als andere kleine stations heeft Breukelen de beschikking over een zogenaamde Service- en Alarmzuil. Deze zuil is herkenbaar en centraal op het perron geplaatst. Reizigers kunnen er op een knop drukken als zij informatie of advies over reis of abonnement willen krijgen. Een tweede knop op de zuil is een SOS/alarmknop, die in noodsituaties kan worden gebruikt. In samenwerking met de spoorwegpolitie wordt de betreffende oproep afgehandeld. Het veiligheidsgevoel van de treinreizigers wordt de laatste jaren weliswaar beter door alle maatregelen die NS neemt, maar helaas zijn incidenten nooit uit te sluiten. NS heeft aangegeven ten aanzien van station Breukelen de veiligheids situatie te blijven monitoren. Een sterke toename van het aantal incidenten zou kunnen leiden tot extra maatregelen, waaronder het afspreken van speciale veiligheidsarrangementen,

waarbij ook gemeente, politie en justitie betrokken zijn. Op basis van de huidige cijfers ziet NS echter geen aanleiding om de veiligheidsaanpak op te schroeven.

Los van de veiligheid wordt ook ten aanzien van de logistieke afhandeling op het station de vinger aan de pols gehouden. Door de aansluiting van bus op trein is een toename van de reizigerspiek op het station te verwachten. Uit eigen inschattingen van NS en Prorail is de huidige capaciteit op het station toereikend, waar het gaat om de stijgpunten en kaartautomaten. Gemeente Breukelen wijst in zijn brief van 18 juli 2008 op het mogelijk ontbreken van bepaalde voorzieningen voor mensen met een functiebeperking op het station. Wij hebben NS inmiddels verzocht om de voorzieningen voor mindervaliden op peil te brengen.

5. Een aantrekkelijk reizigerstarief.

Door de overstap van bus op trein nemen de reiskosten voor de meeste reizigers toe. Dit is vooral het gevolg van het gegeven dat voor zowel de bus of voor de trein een eigen instapvoet moet worden betaald. Om de reiskosten van een reis met trein en bus te beperken lijkt het ons aantrekkelijk om te komen tot tariefintegratie van bus en trein, met name voor het gebruik van Randstadspoor. Gesprekken hierover zijn gestart met NS maar vanwege de complexe opbouw van de verschillende tariefsystemen is het onduidelijk of, en zo ja op welke termijn, stappen gezet kunnen worden in de richting van tariefintegratie. Bovendien gaat het hier om een landelijk probleem, aangezien NS in heel het land opereert, terwijl de meeste aansluitende busconcessies regionaal worden aangestuurd.

Daarnaast is het vervoer per bus in de regio Utrecht-Noordwest op dit moment relatief goedkoop, aangezien de zones voor de Nationale Vervoerbewijzen in het gebied tamelijk groot zijn. Hierdoor zullen de huidige busreizigers, los van de introductie van Randstadspoor, bij de toekomstige overgang van strippenkaart naar het nieuwe kilometertarief van de OV-chipkaart aanmerkelijk duurder uit zijn. In het nieuwe OV-chipkaartsysteem betaalt de reiziger per gereden kilometer, hetgeen voor de grote strippenkaartzones in Utrecht-Noordwest ongunstig zal uitpakken. Het is vanwege het gunstige bustarief niet eenvoudig om thans bij introductie van Randstadspoor voor bepaalde groepen reizigers een tariefstijging te voorkomen.

Voor een aantal kaartsoorten is het op basis van het huidige kaartassortiment mogelijk om vast te stellen wat het verschil in reiskosten zal worden. Voor incidentele reizigers die met de strippenkaart en losse treinkaartjes reizen (circa 30 procent van de totale reizigersgroep), nemen de kosten verhoudingsgewijs het meeste toe. Wanneer deze reizigers echter een voordeelurenkaart voor de trein hebben aangeschaft is een forse reductie op de treinreis mogelijk. Hiermee komen reiskosten via bus en Randstadspoor op vergelijkbaar niveau als de huidige reiskosten met de bus. Vaste gebruikers met een abonnement (circa 20 procent van de reizigersgroep) kunnen geen gebruik maken van voordeeluren. Voor deze groep is het gecombineerde trein-bus-abonnement beschikbaar. Het kostenniveau van dit abonnement is enigszins hoger dan het huidige busabonnement. Voor een deel van de abonneenthouders zal deze kostenstijging minder bezwaarlijk zijn, aangezien de werkgever deze vergoedt. Desondanks blijft een reizigersgroep bestaan die te maken krijgt met de hogere reiskosten. Onduidelijk is om hoeveel mensen het precies zal gaan. Daarom heeft de provincie samen met NS opdracht gegeven aan een adviesbureau om een berekening te maken van de verschillende doelgroepen die op deze corridor reizen en van welke kaartsoorten deze gebruik (kunnen) maken. Op basis hiervan is een inschatting te maken van de omvang van de reizigersgroep die daadwerkelijk met een (sterke) kostentoeename geconfronteerd worden. De resultaten van dit onderzoek wordt in september 2008 verwacht.

Wij willen wel, als financiële tegemoetkoming voor reizigers die duurder uit zijn en om reizigers te laten wennen aan de nieuwe opzet van het openbaar vervoer, een tariefactie instellen in onze buslijnen die aantakken op het NS-station van Breukelen. Twee varianten zijn uitgewerkt, namelijk het aanbieden van 'gratis vervoer' tussen NS-station Breukelen en Loenen (lijn 120), Vinkeveen (lijn 140), Breukelen en Kockengen (lijn 143) en het reizen voor half geld op deze relaties. Wij hebben daarbij de voorkeur voor een 'half geld'-actie boven het aanbieden van 'gratis vervoer'.

Met het aanbieden van 'gratis vervoer' wordt de kostentoeename het meest beperkt voor de reiziger, en in de meeste gevallen zelfs goedkoper dan de huidige ritprijs. Wanneer na een half jaar de tariefactie wordt beëindigd, is voor de reiziger de overgang naar het werkelijke tarief zeer groot. Daarnaast zullen ook andere reizigers van deze actie profiteren, terwijl deze niet de intentie hebben om met de trein verder te reizen. Hierdoor worden niet alleen de mensen bereikt voor wie de actie bedoeld is en kunnen de werkelijke kosten van de actie oplopen wanneer Connexion genoodzaakt wordt extra materieel in te zetten. Door de hoogte van de kosten gaat het bij 'gratis vervoer' om een kortlopende actie met een gering blijvend effect.

De actie 'half geld' kan met dezelfde investering langer worden voortgezet. Verder is de tariefovergang aan het einde van de actieperiode minder groot, waardoor de actie naar verwachting een langer blijvend effect heeft.

Wat betreft de duur van de actie wordt voorgesteld om deze een jaar te laten duren. In de zomer van 2009 kan besloten worden hoe de tariefactie na december 2009 wordt voortgezet. Op dat moment zal meer bekend zijn over de effecten van de maatregel, over de mogelijkheden van tariefintegratie tussen bus en trein en over de invoeringstermijn van de OV-chipkaart. Hoewel onze voorkeur uitgaat naar een 'half geld'-actie in de zones direct in de omgeving van NS-station Breukelen, zijn wij nog in overleg met Connexxion de over de praktische uitvoering van deze tariefactie. Zeker nu het zich laat aanzien dat de OV-chipkaart nog even op zich laat wachten, moet de uitvoerbaarheid nog worden beoordeeld. Momenteel wordt samen met Connexxion een integraal plan gemaakt voor diverse tariefacties, die de komende jaren worden uitgevoerd. Hierin komt in elk geval een tariefactie in Breukelen aan bod. Dit totaalpakket zal in oktober 2008 ter vaststelling aan GS worden voorgelegd. Voor de uitvoering van tariefacties in het streekvervoer zijn middelen beschikbaar uit het coalitieakkoord (ca. € 5 miljoen voor 2009-2011).

Overgangsmaatregel voor oudere reizigers

Op 8 mei jl. heeft bestuurlijk overleg plaatsgevonden met de betrokken gemeenten (De Ronde Venen, Breukelen, Loenen, Maarssen en Abcoude). Hierin is gesproken over een eventuele overgangsmaatregel voor een periode van enkele maanden, vooral bedoeld om oudere reizigers te helpen met de overgang van de huidige naar de nieuwe opzet. De overstap van bus op trein is voor hen een relatief groter obstakel dan voor een jongere gebruikersgroep. Aangegeven is dat ouderen vooral opzien tegen de aankomst van de treinreis op station Utrecht Centraal. Dit station wordt als te druk, onoverzichtelijk en onveilig ervaren. In het bestuurlijke overleg is als een tijdelijke gewenningsmaatregel van 2 à 3 maanden een specifieke doelgroepbus tussen Breukelen en Utrecht geopperd. Gelet op de beoogde doelgroep van ouderen die vooral op specifieke voorzieningen zijn aangewezen kan gedacht worden aan een bus die gedurende 3 maanden in een frequentie van 1 rit per uur tijdens de daluren op werkdagen de huidige route blijft rijden.

Door voortschrijdend inzicht adviseren wij nu deze tijdelijke maatregel niet uit te voeren. Doordat de GVVU vanaf december 2008 een nieuwe buslijn laat rijden tussen NS-station Maarssen en Utrecht CS is er (zij het met een overstap) nog steeds een busverbinding tussen Breukelen en Utrecht. Een tijdelijke doorgetrokken buslijn zou deze verbinding sterk beconcurreren, terwijl er met deze tijdelijke buslijn extra exploitatiekosten gemoeid zijn. Daarnaast wordt met het instandhouden van een rechtstreekse (tijdelijke) busvoorziening niet ingespeeld op de mogelijkheid van het treinalternatief en is het in strijd met de overeenkomst met NS. Gelet op bovenstaande wordt afgezien van de inzet van een tijdelijke bus als gewenningsmaatregel. Het inzetten van een tariefactie kan gezien worden als een marketingactiviteit om het nieuwe product Randstadspoor onder de aandacht te brengen en het gebruik in de aanloopfase te stimuleren. Uiteraard zullen de reizigers door ons goed geïnformeerd worden over de reismogelijkheden vanaf 14 december 2008.

Tenslotte wordt er nu het plan gemaakt door de verschillende overheden en vervoerders waarmee bij het ingaan van de dienstregeling op 14 december, de reizigers geholpen zullen worden om te wennen aan deze nieuwe situatie.