# Memorandum 2009MME172

| | | |
|---|---|---|
| Datum | : 17 november 2009 | |
| Aan | : Commissie MME | |
| Van | : Gedeputeerde Ekkers | Tel.: 06 12170077 |
| Onderwerp | : Stand van zaken invoering Randstadspoor bij Breukelen en buslijn 120<br>- ter informatie | |

**Inleiding**
Op 14 december vorig jaar is Randstadspoor ingevoerd op de corridor Breukelen-Utrecht CS. Concreet betekent dit dat er vanaf die datum 4x (i.p.v. 2x) per uur een sprinter rijdt op deze treinverbinding. In aansluiting daarop zou het provinciale en BRU busnetwerk zodanig worden aangepast dat het gericht is op de aan- en afvoer van extra reizigers op de stations Breukelen en Maarssen.

**Voorgeschiedenis**
In 2005/2006 heeft Goudappel Coffeng in opdracht van de provincie en het BRU aangegeven welk alternatieve busnet gekoppeld zou moeten worden aan een treinverbinding met een kwartierdienst op het traject Breukelen-Maarssen-Utrecht CS. Bij die buslijnennetten zijn ook reizigersberekeningen gemaakt, want de opzet was dat het aantal reizigers zou toenemen als gevolg van kortere reistijden. De studies van Goudappel hebben ten grondslag gelegen aan de latere overeenkomst die tussen de regionale partijen en NS is gesloten.
In lijn met deze overeenkomst is het bestek voor de aanbesteding van de concessie "Openbaar Vervoer provincie Utrecht" opgesteld. In het bestek is voorgeschreven de buslijnen in Breukelen aan te laten takken op de trein. De gewijzigde busdiensten rond Breukelen leidden echter tot een groot aantal klachten van reizigers. Om die reden heeft de provincie besloten om per 29 maart jl. weer een rechtstreekse buslijn 120 door te laten rijden naar Utrecht CS, zonder een tussenstop op station Maarssen.

**Eerste resultaten**
Bijna een jaar na dato is er een eerste beeld te schetsen van de resultaten van de wijzigingen in het trein en busnetwerk. Hieronder vindt u:

1. Een vergelijking van de huidige situatie versus de businesscase Randstadspoor
2. Cijfers over het gebruik van lijn 120

*Ad. 1 Huidige situatie versus businesscase Randstadspoor*
De huidige situatie ten opzichte van de businesscase is door Goudappel geëvalueerd. Omdat de vervoerbedrijven aangeven dat de groei van de reizigersaantallen ten opzichte van de berekeningen lijkt tegen te vallen, zijn de aannames in de studie vergeleken met de situatie zoals die nu is. Uit de evaluatie blijkt dat er meerdere zaken anders zijn dan in de businesscase was aangenomen, daarbij vallen met name twee aannames op:

- reistijd
- tarieven

In de studie die Goudappel heeft gedaan steunden de berekeningen voor reizigerswinst op kortere reistijden bij de nieuwe verplaatsing van bus en trein. Dit zou het maximale aantal reizigers opleveren. De reistijden blijken nu langer te zijn. Dit heeft drie redenen:

1. er is gerekend met een overstaptijd in Breukelen van 3 minuten. Deze is in de praktijk 8 minuten. Deze tijd is ook noodzakelijk omdat het een stukje lopen is van het busstation naar het treinperron. Bij het bepalen van de overstaptijd in de praktijk is ook rekening gehouden met mensen die minder goed ter been zijn.
2. er is in de studie nauwelijks gerekend met reizigersverlies als gevolg van de overstap zelf. Reizigers waarderen een reis met overstap over het algemeen negatiever dan een rechtstreekse verbinding, hierdoor ontstaat reizigersuitval. In de studie is hiervoor een 'straf' van 3 minuten extra reistijd genomen. Het zou realistischer zijn geweest een 'straf' van 5 tot 10 minuten te hanteren.
3. alle reistijden per bus naar station Breukelen NS (en v.v.) zijn in de dienstregeling van 2009 langer dan in 2005 voorzien was. De dienstregeling is langer vanwege toegenomen drukte op de weg.

Duidelijk is dat de berekeningen indertijd eerder een scenario met maximaal haalbare reizigersgroei hebben bepaald, dan een meer realistisch scenario.

In de studie van Goudappel is niet gerekend met reizigersverandering als gevolg van tarifering. Er is aangenomen dat de ov-chipkaart voor het openbaar vervoer in zijn geheel (inclusief tariefintegratie) zou zijn ingevoerd. Reizigers betalen dan geen dubbel opstaptarief voor zowel bus als trein. Bovenstaande aanname is in de praktijk niet gerealiseerd. Er zijn de afgelopen jaren in landelijk verband diverse onderhandelingen tussen de regionale overheden en NS gevoerd over tariefintegratie tussen BTM (bus, tram, metro) en trein. Helaas is dit nog een brug te ver gebleken.

Reizigers die gebruik maken van de bus + trein, hebben te maken met een tariefverhoging. Voor de treinreis betalen reizigers een apart opstaptarief en ligt ook de prijs per kilometer hoger.
Om de reizigers te laten wennen aan de overstap is besloten om ze tijdelijk tegemoet te komen in de hogere tarieven voor de overstap bus-trein. De provincie heeft de bustarieven tot station Breukelen gehalveerd. Deze 50% reductie-actie gold voor het eerste aanloop jaar. Op de doorgaande buslijn 120 was het kortingskaartje niet geldig. Reizigers die met de doorgaande buslijn 120 reizen, hebben immers niet te maken met een tariefverhoging.

Ad 2.
Periodiek zijn er in 2009 trendtellingen gedaan. Bij Connexxion zijn dat chauffeurstellingen op twee werkdagen in de maand. Deze tellingen geven wel een indruk maar zijn te onnauwkeurig om betrouwbare uitspraken over te kunnen doen. De trendtellingen van september/oktober laten een afname van het aantal reizigers op lijn 120 zien ten opzichte van 2008.
NS heeft begin dit jaar het aantal in- en uitstappers op de stations Breukelen en Maarssen geteld. Omdat deze stations eilandperrons hebben, worden de tellingen niet per rijrichting gedaan maar in één keer voor alle richtingen samen. In Breukelen is een toename van het aantal in- en uitstappers op het station, de aantallen zijn wel minder dan in de businesscase van 2005 was berekend.
Connexxion houdt jaarlijks in november bustellingen. NS heeft uitgebreidere reizigerstellingen gepland staan in maart/april 2010. Deze cijfers zullen een beter beeld geven van huidige situatie en laten zien of er sprake is van een reizigerstoename.

Uit het onderzoek dat Probit gedaan heeft om de tariefacties te monitoren zijn er cijfers beschikbaar over het gebruik van lijn 120. Op werkdagen zijn er gemiddeld iets meer dan 1100 in- en uitstappers op lijn 120. Daarvan reist ongeveer 43% tussen Breukelen/Loenen/Baambrugge en Utrecht. Het aandeel tussen Breukelen/Loenen/Baambrugge- Utrecht CS is ongeveer 22% van het totale aantal, het overige deel van deze reizigers heeft een bestemming elders in Utrecht.

Ongeveer 29 % van de reizigers op lijn 120 reist tussen Maarssen en Utrecht. Het resterende deel van de reizigers (29%) reist op een van de deeltrajecten, zoals bijvoorbeeld lokaal in Utrecht of tussen Baambrugge/Loenen/Breukelen en Maarssen.

Er wordt dus goed gebruik gemaakt van lijn 120 door reizigers. Hierbij moet wel de kanttekening worden geplaatst dat het gebruik voor Connexxion nog onvoldoende is om een rendabele verbinding te kunnen rijden. Connexxion ontvangt op grond van het meerwerktarief in de concessie een subsidiebijdrage. Voor het meerwerk van lijn 120 heeft Connexxion naast de subsidie van de provincie nog niet voldoende reizigersopbrengsten voor een financieel sluitende exploitatie van de lijn .

**Resumé**

Door de invoering van Randstadspoor is er een groei van het aantal reizigers op station Breukelen. De groei is echter niet zo groot als vooraf was berekend. Er zijn meerdere verklaringen hiervoor, waarvan te positieve aannames in de businesscase een belangrijke is. Het onderzoek van Probit toont aan dat lijn 120 voorziet in een behoefte. Reizigers maken gebruik van de bus zowel op het traject parallel aan het spoor als op trajecten met bestemmingen elders in Utrecht en Maarssen.