Gemeente Utrecht
t.a.v. het College van B&W
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Onderwerp: Reactie op Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen

Utrecht, 17 december 2015

Geacht college,

Betrouwbaarheid is één van de belangrijkste kwaliteitsaspecten van openbaar vervoer. Reizigers moeten er op kunnen rekenen, dat hun bus of tram op tijd komt en zij hun aansluiting halen. U-OV ervaart in toenemende mate dat wij door externe factoren de gewenste betrouwbaarheid niet meer kunnen leveren. Dit heeft allerlei oorzaken. Een kleine bloemlezing:

- Een voorval of reguliere filevorming op één van de vele autosnelwegen rond Utrecht leidt veelvuldig tot het dichtslibben van het onderliggend wegennet. Bussen maken gebruik van dit wegennet en lopen vertraging op, ritten vallen uit. Een veel voorkomende situatie is bijvoorbeeld de sluiting van de A2-tunnel in Leidsche Rijn, die tot lange files leidt op de A2 en in de stad.
- Er vinden steeds meer evenementen plaats die hinder opleveren voor het openbaar vervoer, soms enkele uren, maar soms ook dagenlang. Voorbeelden zijn de beurzen in de Jaarbeurs, Tour de France, Singelloop, maar ook heel veel kleinere. Daarvoor moeten vanwege wegafsluitingen veelal omleidingen worden ingesteld via een route, die door het evenement ook al meer verkeer te verwerken krijgt wat weer tot extra vertraging leidt. Vaak kunnen ook haltes niet worden aangedaan met alle gevolgen van dien voor de reiziger. Het aantal evenementen neemt nog steeds toe. Bij de aanvraag wordt het belang van openbaar vervoer niet of nauwelijks meegewogen en de geleden schade is meestal niet te verhalen
- Op heel veel plekken wordt op en rond de weg gewerkt. Die werkzaamheden zijn vaak onvermijdelijk en in overleg met projectleiders wordt vooraf geprobeerd de hinder zo veel mogelijk te beperken. Recente voorbeelden zijn de werkzaamheden rond het Ledig Erf en de Lunettenbaan. Desondanks moeten omleidingen worden ingesteld en wordt door verkeersdrukte vertraging opgelopen.
- Tenslotte zijn er de vele dagelijkse zaken, zoals oponthoud bij verkeerslichten, laden en lossen etc.

Het gevolg van al deze voorvallen is vervallen haltes, vertraging (van enkele tot soms tientallen minuten), rituitval. Zo vielen in de maand november 2015 om deze redenen bijna 700 ritten uit. We zijn bezorgd over deze ontwikkeling. In de eerste plaats door de vele negatieve reacties, die wij van reizigers ontvangen. Van de ongeveer 300 reacties, die wij maandelijks ontvangen gaat bijna de helft over dit onderwerp. Een voorbeeld van zo'n reactie:

"In toenemende mate is het voor ons als vaste reiziger ergerlijk dat deze buslijn extra veel last heeft van externe factoren. Vanaf oktober de gevolgen van de herinrichting kruising Gemeentehuis Odijk met verkeerslichten. Probleem niet opgelost, de verstopping is nu duidelijk merkbaar bij de op en afrit

A12. En gisteren nog extra +27 min. want invoegend verkeer op Kosterijland (auto's vanaf rechts Vrumona en links Bovag) houden alles op. Dit zal voor u uiteraard ook erg frustrerend, maar voor ons die thuis ook afspraken (kunnen) hebben is dat zeer vervelend om uiteindelijk +33 min te doen over een busreis van 40 min. Laat staan dat reizigers voor de terugweg ook extra lang moeten wachten op hun vervoer"

Als reizigers het openbaar vervoer de rug toekeren neemt het draagvlak voor het systeem af en dalen de reizigersopbrengsten. Tegelijkertijd moeten de rijtijden worden verlengd om de vertragingen nog enigszins te kunnen opvangen. Door de verlenging van de rijtijden moet voor het rijden van hetzelfde aantal ritten meer personeel en materieel worden ingezet, waardoor de exploitatiekosten stijgen. Dit gebeurt in een omgeving waarin niet meer geld beschikbaar is met als gevolg dat een uitbreiding op de ene plek moet worden gecompenseerd door inkrimping elders. Daarmee wordt een negatieve spiraal ingezet naar steeds minder openbaar vervoer.

En zoals in de reactie van bovenstaande reiziger terecht wordt opgemerkt is deze ontwikkeling zeer frustrerend voor de vervoerder, op de eerste plaats voor de chauffeur. Door deze ontwikkeling neemt de werkdruk voor chauffeurs steeds verder toe. Zij/hij kan het werk niet naar behoren uitvoeren en wordt daar als eerste door de reizigers op aangesproken. De toenemende werkdruk leidt op den duur tot een hoger ziekteverzuim. Daardoor nemen de kosten nog eens extra toe, omdat voor het rijden van hetzelfde aantal ritten meer chauffeurs nodig zijn.

De geschetste ontwikkeling duidt er naar onze mening op dat er in veel gevallen onvoldoende ruimte is om het verkeer af te wikkelen. Het openbaar vervoer ondervindt daar steeds meer ernstige hinder van. Daarbovenop wordt de ruimte, zowel fysiek als in tijd, steeds meer beperkt. Voorbeelden daarvan zijn:

- Het opheffen van busbanen of –stroken, zoals daarvoor plannen zijn voor de 't Goylaan en de van Hoornekade. Verder wordt op trajecten het medegebruik door bijv. vrachtverkeer, taxi's toegestaan (naast het vele misbruik door het ontbreken van handhaving), wat leidt tot belemmering van de doorstroming.
- Het versmallen van wegen (aantal rijstroken, breedte van stroken) ten gunste van voetgangers en/of fietsers. Zo wordt na herinrichting van de Adriaen van Ostadelaan de rijbaan bij de kruising met de Jan van Scorelstraat zodanig versmald dat bussen elkaar niet kunnen passeren. In de toelichting op het plan wordt gesteld dat "bussen dan maar even op elkaar moeten wachten" zonder de consequenties daarvan te noemen.
  Bovendien worden drempels, rotondes e.d. aangebracht om de snelheid van het autoverkeer te remmen, maar de hinder voor bussen is meestal veel groter.
- Het verminderen van prioriteit bij verkeerslichten. Een recent voorbeeld daarvan is de Kaatstraat in het kader van de "knijp" Monicabrug, waardoor de rijtijd op lijn 1 richting Utrecht Centraal fors is toegenomen. In de dienstregeling vanaf 14 december 2015 hebben we daardoor extra rijtijd moeten opnemen. Een ander voorbeeld is het opnemen van twee keer groen voor de fietsers op het Ledig Erf. Dit fietsverkeer kruist de drukste buslijn van Nederland, lijn 12 en ook lijn 41. Door de aangepaste regeling kregen de bussen minder prioriteit en nam de rijtijd in beide richtingen toe. Hierdoor konden met name op lijn 12 minder ritten gereden worden en was er onvoldoende capaciteit om de reizigers te vervoeren. Het ging om een proef, maar wel in de drukste periode van het jaar vanaf

september als op deze lijnen de meeste reizigers worden vervoerd en dus de meeste reizigers hinder ondervinden. Overigens zou de proef lopen tot 12 november 2015, maar het blijkt dat de verkeerslichtenregeling op het moment van schrijven nog altijd niet is teruggezet naar de oorspronkelijke versie.

Uit een analyse over het najaar van 2015 blijken de rijtijden opnieuw te zijn toegenomen. Het blijkt nagenoeg onmogelijk om volgens de gepubliceerde dienstregeling te rijden. We moeten daarom met ingang van 30 januari 2016 opnieuw op een aantal lijnen de dienstregeling aanpassen.

Juist in deze periode presenteert de gemeente Utrecht het Concept Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan 2015-2025 "Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen". We zijn pas in een laat stadium bij de planvorming betrokken en hebben het plan daarom met des te meer belangstelling gelezen, met name waar het gaat over het regionaal en stedelijk openbaar vervoer in onze concessie. Helaas moeten wij constateren, dat het onze bezorgdheid alleen maar vergroot.

Op blz. 6 wordt aangegeven dat het verkeersnetwerk steeds meer begint te knellen. Wij kunnen dat beamen. Jammer genoeg wordt alleen opgemerkt dat dat leidt tot onbetrouwbare reistijden voor de auto, maar ook openbaar vervoerreizigers hebben daar in toenemende mate mee te maken. Over het openbaar vervoer wordt alleen de drukte aan bussen in de Potterstraat opgemerkt. Ook op andere plekken in het plan wordt een negatief beeld geschetst van het bussysteem. Wij willen wat dat betreft een aantal zaken in het GVVP rechtzetten:

- Het diagram op pagina 9 laat zien dat de maatschappelijke kosten per reizigerskilometer van de vervoerwijze bus het hoogst zijn. Dit is vooral een gevolg van de subsidies die hiervoor verleend worden. Waarschijnlijk zijn dit landelijke gegevens. Volgens het diagram bedraagt de subsidie per 1.000 reizigerskilometers ongeveer € 650,-. In de regio Utrecht is dit beeld heel anders. Daar bedraagt de subsidie ongeveer € 175,- per 1.000 reizigerskilometers. Daarmee komen de maatschappelijke kosten op een niveau, dat vergelijkbaar is met de tram.
- Op pagina 35 wordt gesteld dat voor dezelfde hoeveelheid reizigers bij inzet van een tram in plaats van een bus één vijfde van het aantal voertuigen nodig is. De berekening daarvan is niet bijgevoegd, maar volgens onze berekening gaat het bij standaardbussen om een verhouding van 1:3,5, ruim 210 plaatsen in een enkel tramstel tegenover 60 plaatsen in een standaardbus. Er zijn ook natuurlijk ook nog grotere bussen, nl. geleed en dubbelgeleed. Die worden niet genoemd. Daarmee zou de verhouding zelfs teruglopen tot resp. 1:2,25 en 1:1,5. Daarmee is een tram niet per definitie efficiënter dan een bus.

In het plan wordt een belangrijke rol toegedicht aan het (Randstad-)spoor. Het lijkt er soms op dat men vergeet dat reizigers nog niet op de plaats van bestemming zijn als ze het treinstation verlaten. Het is zeker zo belangrijk dat er in voldoende mate betrouwbaar voor- en natransport kan worden geboden met het regionaal en stedelijk openbaar vervoer.

Op dit moment wordt in de regio Utrecht 85% van de ov-reizigers vervoerd per bus. Als vanaf medio 2018 de Uithoflijn in gebruik wordt genomen zal dat nog altijd 75% zijn. Het plan zet in op een systeemsprong. In de eerste plaats worden genoemd de doorkoppeling van SUNIJ- en Uithoflijn en het versterken van HOV-buscorridors. Het gaat in de meeste gevallen om ingrijpende projecten, die nog de nodige voorbereiding vragen. Het zal op zijn minst enkele jaren duren voordat daadwerkelijk

op die punten een kwaliteitssprong kan worden gemaakt. Dat geldt in nog sterkere mate voor de binnenstadstram. Daarover wordt gezegd dat het één van de te onderzoeken opties is. Gezien de status van dat project mag worden aangenomen dat dat niet voor 2025 zal zijn gerealiseerd.

De HOV-buscorridors (op kaart op blz. 32 de verbindende OV-assen) lopen in veel gevallen over wegen waar ook maatregelen zijn voorzien om meer ruimte te creëren voor voetganger en/of fietser. In andere gevallen kruisen ze wegen waar plannen zijn voor dergelijke maatregelen. Wij verwachten dat dit een negatief effect heeft op de doorstroming en de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer en zijn benieuwd hoe de gemeente omgaat met dit dilemma. De hoop dat het geen of zelfs een positief effect heeft (zoals in de simulatie voor de 't Goylaan), omdat onnodig autoverkeer naar buiten wordt gedreven, is naar onze mening ijdel gezien de problemen die er nu al zijn op het stelsel van autosnelwegen rond Utrecht.

Behalve van de corridors maken de bussen op grote delen van het netwerk gebruik van de openbare weg. Zij dienen zich te gedragen als het autoverkeer. Bussen zullen daarom net zoveel hinder ondervinden van beperkingen die aan het autoverkeer worden opgelegd.

We moeten concluderen dat het GVVP 2015 -2025 vooral gericht is op verbeteringen voor de voetganger en de fietser. Het belang van openbaar vervoer en de verslechteringen, die het helaas zal ondervinden als gevolg van de maatregelen ten gunste van voetganger en fietser, zijn naar onze mening onderbelicht. Ook als er systeem- en kwaliteitssprongen gemaakt kunnen worden zal het bussysteem altijd een belangrijk onderdeel blijven van het openbaar vervoernetwerk. Wij dringen er daarom op aan het plan op het aspect openbaar vervoer te heroverwegen. Verder vragen wij geen maatregelen te nemen, die het openbaar verder verslechteren en te werken aan verbetering van de positie van het openbaar vervoer door:

- Het vaststellen van minimumeisen voor het bus-systeem in nieuwe situaties
- Het meenemen van verbeteringen bij de uitvoering van wegwerkzaamheden
- Het opzettenen realiseren van doorstromingsprojecten
- Het verbeteren werking en prioriteit VRI
- Het beperken van omleidingen en het verbeteren van de afstemming daarvan

We zijn uiteraard graag bereid onze reactie nader toe te lichten om er met alle betrokkenen voor te zorgen dat de verbetering van het openbaar vervoer in en om Utrecht gestalte krijgt.

Met vriendelijke groet,

Michel van den Munckhof

Algemeen directeur U-OV