



SP Utrecht
Wijde Begijnestraat 122
3512AX Utrecht

DATUM	1 juni 2017	TEAM	OV Exploitatie
NUMMER	81B2EA99	REFERENTIE	E.N.R. van Dijk
UW BRIEF VAN	8 mei 2017	DOORKIESNUMMER	06 - 502 134 31
UW NUMMER	n.v.t.	E-MAILADRES	Erwin.van.dijk@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	geen	ONDERWERP	Reactie op voorstel 'De Reiziger Centraal'

Geachte vertegenwoordigers van de SP Utrecht,

Bedankt voor uw voorstel 'De Reiziger Centraal' en het overhandigen van de petitie 'Herstel buslijn 6 in Hoograven'. Uw toelichting tijdens de commissievergadering van 8 mei jl. getuigt van betrokkenheid bij de ontwikkeling van het OV-netwerk en dat stel ik zeer op prijs. Met deze brief wil ik graag een reactie geven op uw voorstel vooruitlopend op het door u georganiseerde bezoek aan Hoograven op 10 juni.

'De Reiziger Centraal'

Uw voorstel richt zich op het herstel van een rechtstreekse busverbinding tussen Hoograven-Zuid – Smaragdplein – Utrecht CS met als belangrijke argumenten het reiziger potentieel voor deze verbinding en de netwerklogica, waaronder de verbinding met het winkelcentrum Smaragdplein en station Vaartsche Rijn. Concreet bestaat uw voorstel uit de volgende samenhangende onderdelen:

- Het verkorten van lijn 1 tot de Socrateslaan of 't Goylaan.
- De route 't Goylaan naar Houten (lijnen 47 en 247) te laten aansluiten op lijn 1.
- Over de route van lijn 47 van Centraal Station tot Constant Erzeijstraat, verlengd met de lus in Hoograven-Zuid, een volwaardige stadslijn op te starten van 's ochtends tot 's avonds met minimaal een kwartiersdienst.

Overkoepelende reactie

Allereerst herken ik mij in de titel van uw voorstel. De reiziger staat ook bij de provincie hoog in het vaandel, net als bij U-OV. Zo zetten wij ons gezamenlijk in om zoveel mogelijk reizigers een aantrekkelijke OV-voorziening te bieden binnen de beschikbare middelen. Omdat deze middelen beperkt zijn, en de stad en regio diverse bereikbaarheidsopgaven kent is de provincie, samen met de vervoerder, voortdurend genoodzaakt om verschillende, en soms tegenstrijdige, (reizigers)belangen tegen elkaar af te wegen. Met dit als vertrekpunt reageer ik op uw voorstel en de genoemde argumenten.

1. Reizigerspotentieel

OV-gebruik in Hoograven

Op basis van gebruikerscijfers in dit gebied blijkt dat het OV-gebruik in Hoograven volledig hersteld is na de aanpassing van het busnetwerk in 2013. Dit is het gevolg van gewenning aan het nieuwe netwerk en diverse verbeteringen die zijn doorgevoerd in dit gebied, waaronder de introductie van regionale buslijn (2)47 in

Hoograven en de verdubbeling van de frequentie van de buslijnen richting de Uithof en Kanaleneiland-Zuid/Nieuwegein met haltes op 't Goylaan.

Het herstel van een rechtstreekse busverbinding Hoograven-Zuid – Smaragdplein – Utrecht CS zal naar verwachting dan ook vooral zorgen voor een herverdeling van reizigers, en maar in beperkte mate extra OV-gebruik bevorderen. Daar staat tegenover dat de exploitatiekosten wel toenemen.

Reizigers buslijnen 1 en (2)47

Naast de verbetering voor Hoograven-Zuid met herstel van een rechtstreekse buslijn naar het Smaragdplein, Vondellaan en Utrecht CS, kent uw voorstel ook diverse nadelen voor andere reizigers. Zo betekent het aansluiten van de lijnen (2)47 op lijn 1 ter hoogte van de Socrateslaan dat:

- als het aparte lijnen blijven: een extra overstap en daarmee een verslechtering voor reizigers tussen Utrecht CS en bedrijventerreinen Laagraven-Liesbosch (Nieuwegein) en Doornkade (Houten);
- of
- als de lijnen doorgekoppeld rijden: een lagere punctualiteit vanwege langere lijnvoering (combinatie regioliijn en stadslijn) met negatieve gevolgen voor het gehele stadstraject van lijn 1. Ook biedt dit een onregelmatige en onaantrekkelijke tijdsligging voor doorgaande reizigers (buslijn van 6x per uur, waarvan tijdens de spitsen 4 doorrijden in een 10-20 ligging) en krijgen reizigers op lijn 1 te maken met meerdere lijnummers wat tot verwarring kan leiden.

Het wijzigen van de route van lijn 47 heeft ongeacht de invulling van de aansluiting op lijn 1 gevolgen voor de reistijd voor doorgaande reizigers. De route via Rivierenwijk zorgt voor een extra reistijd van 2 tot 3 minuten. Ook heeft uw voorstel gevolgen voor de benodigde capaciteit en businzet. Uit gebruikercijfers in maatgevende perioden blijkt dat de capaciteit op de route van lijn 1 onvoldoende is om tijdens de drukke piekmomenten alle reizigers te kunnen vervoeren wanneer hierbij ook de doorgaande reizigers van buslijn 47 opgeteld worden. Het gevolg is drukkere bussen of de inzet van extra middelen.

2. Netwerklogica

Naast verbetering voor Hoograven concludeer ik dat de netwerklogica voor andere reizigers afneemt (zie bovenstaande voorbeelden). Bovendien geeft de huidige lijn 47 voor een groot deel van Hoograven reeds invulling aan deze genoemde netwerklogica, met als uitzondering het deelgebied Hoograven-Zuid. Dit roept de vraag op of de verbetering voor Hoograven-Zuid opweegt tegen de achteruitgang voor andere reizigersgroepen, terwijl de exploitatiekosten toenemen en niet of nauwelijks extra reizigers verwacht worden.

3. Veiligheid verkeersplein nabij het Goylaan/Constant Erzeijstraat

U geeft aan dat het verkeersplein op het Goylaan erg krap is voor de huidige afslaande busbewegingen van de lijnen 1 en 47. De gemeente heeft bij de herinrichting rekening gehouden met deze busbewegingen in het ontwerp en dit vormt voor mij dan ook geen aanleiding voor de aanpassing van het lijnennet.

4. Bushalte Hooft Graaflandstraat geen alternatief voor stadslijn

Over de overstap tussen buslijnen 1 en 47 en de nieuwe halte Hooft Graaflandstraat, zoals vastgesteld op 4 oktober 2016, geeft u aan dat dit onaantrekkelijk is vanwege de lage frequentie met als risico het missen van een aansluiting. Ook noemt u de huidige bedieningstijden op lijn 47 in de avonden (na 21:30) en in het weekend (voor 8h30 op zaterdag en voor 10h30 op zondag) te beperkt voor de functie van deze lijn in het gebied.

Op dit moment sluiten de frequentie en bedieningstijden aan op de belangrijkste reizigersbewegingen en – aantallen. De nieuwe halte biedt als meerwaarde t.o.v. nu dat in het weekend voortaan reizigers uit Hoograven-Zuid kunnen uitstappen bij het buurtwinkelcentrum Goylaan of overstappen op lijn 47 naar winkelcentrum Smaragdplein e.v. Dit is nu niet mogelijk met lijn 15.

Conclusie

Uw voorstel raakt verschillende reizigersgroepen. De voorgestelde wijzigingen bieden vooral voordelen voor reizigers afkomstig uit Hoograven-Zuid, maar daar staan diverse nadelen tegenover, zoals extra reistijd voor doorgaande reizigers, overstap lijn 47 of invloed op lijn 1, en de inzet van extra middelen zonder veel nieuwe reizigers. De benodigde extra exploitatiesubsidie bij uw voorstel ligt tussen € 0,2 tot 0,3 mln op jaarbasis, inclusief extra businzet op lijn 1 tijdens de spits.

Mijn conclusie is dat een herintroductie van een buslijn vanaf Hoograven Zuid - Smaragdplein naar Utrecht CS vraagt om een meer ingrijpende wijziging in dit stadsdeel zodat problemen niet doorschuiven naar andere reizigers. Dit heeft echter ook forse extra exploitatiekosten tot gevolg. Bij herstel van de oude situatie met rechtstreekse lijn 6 Hoograven Zuid – Smaragdplein – Utrecht CS en eindpunt voor lijn 1 in Lunetten komt dit neer op een aanvullende exploitatiesubsidie van € 1 tot 1,5 mln op jaarbasis.

Vanwege beschikbare middelen voor openbaar vervoer en de bereikbaarheidsopgaven elders in de stad en regio acht ik dit onverantwoord. Wel zie ik kansen om op termijn, na realisatie van halte Hooft Graaflandstraat, met kleinschalige verbeteringen op lijn 47 de netwerklogica in dit gebied te versterken. Voorlopig wacht ik de realisatie van de halte af waarna ik samen met de vervoerder de situatie actief ga monitoren.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben en zie u graag tijdens het bezoek aan Hoograven op 10 juni.

Met vriendelijke groet,



mr. J. Verbeek-Nijhof

Gedeputeerde Mobiliteit, Financiën, Water en Integraal Gebieds Programma
Provincie Utrecht