

DE REIZIGER CENTRAAL

SP Utrecht: Uitgewerkt alternatief voor lijn 6



SP Utrecht
Wijde Begijnestraat 122
3512 AX Utrecht
T: 030-2960098
E: utrecht@sp.nl

Inleiding

Met de dienstregeling vanaf december 2012 rijdt buslijn 6 niet meer door de as van Hoograven van noord naar zuid, maar wordt Tolsteeg tot Smaragdplein bediend met lijn 8 naar Lunetten en Hoograven-Zuid met de verlenging van buslijn 1 naar Rivierenwijk. Daarnaast rijdt er de regionale buslijn 47 door Hoograven tot 't Goylaan naar Houten.

“Openbaar vervoer brengt je van een plaats waar je niet bent naar een plaats waar je niet wilt zijn op een moment dat het je niet uitkomt.”

Buslijn 6 was een populaire verbinding, niet alleen vanuit de wijk naar de stad en vice versa, maar ook binnen de wijk. Het opheffen van de buslijn leidde dan ook tot fel protest en als compromis werd buslijn 15 verzonden, een servicebusje dat de functie van de buslijn binnen de wijk zou moeten overnemen.

Met de dienstregeling 2017-2 dreigt ook dit “doekje voor het bloeden”, zo wordt buslijn 15 toch veelal gezien, te worden opgeheven. Opnieuw laten de bewoners van Hoograven zich horen. Massaal is een petitie getekend. Ruim vier jaar na dato wordt consequent de terugkeer van buslijn 6 bepleit.

In dit stuk probeert SP Utrecht aan te geven waarom dit zo is en stellen we een alternatief voor. Een alternatief waarvoor weinig extra “dienstregelingsuren” noodzakelijk zijn maar waarbij wel de (reis-)wensen van de bewoners centraal staan. Waarbij een populaire lijn kan worden toegevoegd aan het lijnennet van Utrecht.

Utrecht, mei 2017

Waarom rijden de bussen zoals ze rijden?

De grootste misvatting over een goed functionerend stadslijnnet is het idee dat het enkel gaat over het verbinden van delen van de stad met het centraal station of de binnenstad. Dit is weliswaar een belangrijke functie, maar zeker niet de enige. Juist een stadslijnnet kan, door de relatief hoge frequentie, bij een goede keuze van de routes, inspelen op verschillende reiswensen van verschillende groepen bewoners. Hierdoor wordt het openbaar vervoer voor verschillende groepen bewoners met verschillende reisdoelen een alternatief voor hun mobiliteit binnen de stad. Reizigers nemen dan ook de bus voor stukken van de lijn, niet alleen voor het begin naar het eind. Door aantrekkelijker te zijn voor verschillende groepen mensen met verschillende reiswensen wordt de vraag ook meer over de dag gespreid in tegenstelling tot een lijn waarbij iedereen hetzelfde doel heeft.

Dit is exact hetgeen wat met het idee van het verlengen van buslijn 1, via Rivierenwijk, met een lus om Hoograven-Zuid te bedienen, is misgegaan. Ja, Hoograven-Zuid is verbonden met het Centraal Station, maar dat is voor het overgrote deel van de reizigers het enige mogelijke reisdoel. Je ziet erg weinig mensen de bus nemen voor een rit naar een halte in Rivierenwijk of bijvoorbeeld de Croeselaan.

Dit staat in schril contrast met de mogelijkheid die een lijn biedt door de as van Hoograven, door de Constant Erzeijstraat en W.A. Vultostraat, het gezondheidscentrum, het winkelcentrum en sinds een half jaar ook het station Vaartsche Rijn, waar nu al overgestapt kan worden op de sprinter, maar later ook de tram naar Utrecht Sciencepark. Meer reisdoelen voor verschillende groepen reizigers.

Maar lijn 47 dan?

Veel mensen zien in lijn 47 geen reëel alternatief. Ten eerste: de overstap. Elke overstap betekent een risico dat je de aansluiting op de aansluitende lijn niet haalt. Dat risico wordt nog als aanvaardbaar gezien als de aansluitende lijn een hoge frequentie heeft. Dat heeft lijn 47 echter niet. Ten tweede: het moment van de overstap. Er moet vanuit Hoograven-Zuid al bij de tweede of derde halte worden overgestapt, of andersom een paar haltes voor de bestemming. Gecombineerd met het overstaprisico levert dat frustratie op, net te ver om te lopen, en toch.

Maar de belangrijkste reden: lijn 47 is geen stadslijndienst. Het grootste deel van de dag is het, ook binnen de stad, slechts een halfuursdienst. Op zaterdag is de eerste rit pas om 8:30, op zondag zelfs pas om 10:30 en bovenal: de dienstregeling eindigt om 21:00 uur. De stadslijnen kennen ruim na middernacht hun laatste rit. Het gebied rond bushalte Rijnhuizenlaan heeft na dit tijdstip zelfs helemaal geen OV op acceptabele afstand. Met deze beperkingen zal lijn 47 niet als een stadslijn kunnen functioneren.

Overige punten

Verkeersveiligheid: Zowel lijn 1 als lijn 47 moeten met de voorgestelde lijnvoering op het verkeerspleintje op 't Goylaan een afslaan beweging maken. Juist met de afslaan beweging is de ruimte op het verkeerspleintje erg krap.

Extra halte: extra geld wordt uitgegeven voor een halte die slechts een schijnoplossing biedt

Het alternatief van SP-Utrecht

Volgens de SP moeten de reiswensen centraal staan bij het ontwerp van een lijnennet. Niet of het achter de tekentafel op het bureau van het Provinciehuis voldoet aan de minimale eisen, maar hoe en of het aansluit naar de behoefte van de bewoners. Daarvoor is kennis van de structuur van de stad nodig, om hierop in te kunnen spelen.

Het alternatief bestaat uit een drietal onderdelen, het is logischerwijze wel één geheel.

1. Het verkorten van lijn 1 tot de Socrateslaan of 't Goylaan.
2. De route 't Goylaan naar Houten te laten aansluiten op lijn 1. Ook de enkele ritten van lijn 247 kunnen vanaf de Socrateslaan via de PI in Nieuwegein van en naar Houten rijden.
3. Over de route van lijn 47 van Centraal Station tot de Constant Erzeijstraat, verlengd met de lus in Hoograven-Zuid, een volwaardige stadslijn op te starten van 's ochtends tot 's avonds met minimaal een kwartierdienst.

Het allerbelangrijkste is dat de voor de bewoners meest bruikbare route, de oude lijn 6, over de as van Hoograven weer wordt hersteld. Hierdoor is de overstap bij 't Goylaan niet meer nodig en is er sprake van een echte stadsdienst.

De extra lus (naar Hoograven-Zuid) die aan lijn 1 was geknoopt is daarmee overbodig geworden en kan dus komen te vervallen. Ook de voorgestelde overstaphalte bij 't Goylaan is overbodig.

Lijndienst 1 heeft een hogere frequentie waardoor mogelijke vertragingen vanuit Houten, door de verknoping met lijn 1 minder zwaar op de dienstregeling drukken.

Bovendien kunnen alle bussen bij ons alternatief op het verkeerspleintje op 't Goylaan rechtdoor, dus geen afslaande verkeersbewegingen meer.

Leuk, lijn 6 weer terug. Maar wat kost dat?

Wat zijn de kosten nu?

- maandag- vrijdag:
Lijn 1: 95 ritten tussen CS en Hoograven
Lijn 47/247: 43 ritten tussen CS en Constant Erzeijstraat waarvan 4 via PI Nieuwegein naar Houten (als 247) en 32 naar Houten (als 47)
- zaterdag:
Lijn 1: 86 ritten tussen CS en Hoograven
Lijn 47: 28 ritten tussen CS en Constant Erzeijstraat waarvan 12 als 47 naar Houten
- zondag:
Lijn 1: 61 ritten tussen CS en Hoograven
Lijn 47: 20 ritten tussen CS en Constant Erzeijstraat waarvan 8 als 47 naar Houten

Besparing: Lus Socrateslaan – Hoograven-Zuid 60 dienstregelingsuren (dru) per week

Kosten: indien van maandag t/m vrijdag 68 ritten worden gereden tussen CS en Hoograven-Zuid, op zaterdag 62 ritten en op zondag 56 ritten: 97 dru per week.

Netto gaat het dus om 37 dienstregelingsuren per week, op jaarbasis minder dan 200.000 euro.