

Van:

Datum: 23 augustus 2018 om 23:59:31 CEST

Aan: <Ruud.poort@provincie-utrecht.nl>

Onderwerp: Ingekomen stuk: Plan voor oplossing chaos Uithofbussen op busstation Utrecht Centraal.

Beste Ruud Poort,

Is het mogelijk dat bijgevoegd plan komt op de lijst van ingekomen stukken voor de eerstkomende vergadering van de [Commissie Milieu, Mobiliteit en Economie](#)?

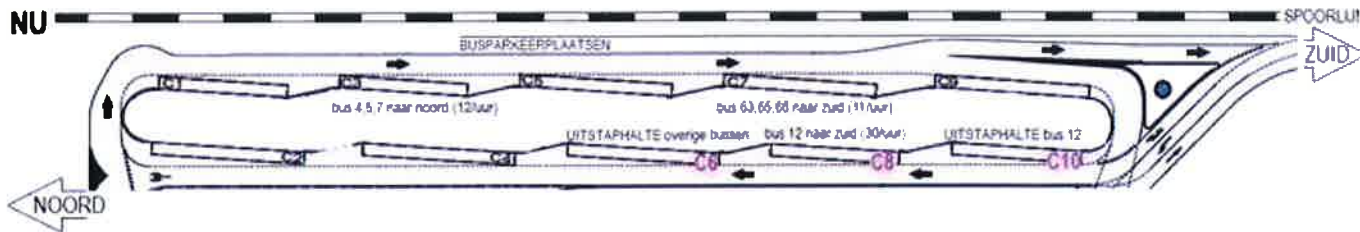
Of moet ik hiervoor gebruiken het mailadres: statengriffie@provincie-utrecht.nl ?

Met vriendelijke groet,

Plan voor oplossing chaos Uithofbussen op busstation Utrecht Centraal.

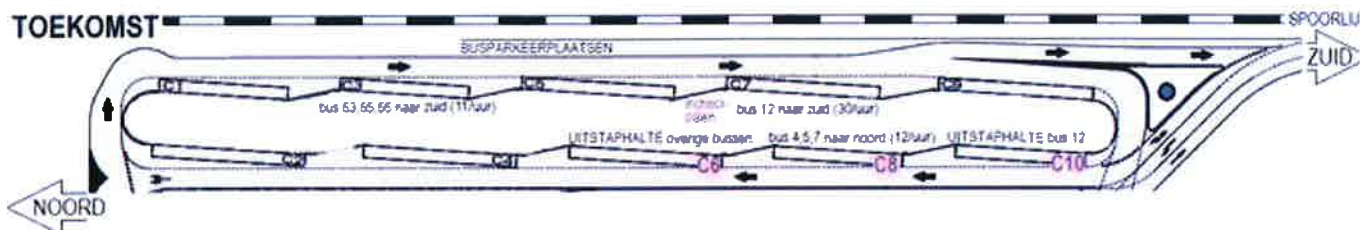
Inleiding

Bus 12 tussen Utrecht Centraal en de Uithof is inmiddels zo druk geworden dat in het allerdrukste deel van de spits niet alle passagiers meer mee kunnen in de superlange bussen, zie het filmpje op: <https://youtu.be/mwwwxYv8VPo>. De 'redding' zou moeten komen van grotere tramvoertuigen, maar de Uithoftramlijn laat zeker nog een jaar op zich wachten en daarom zijn andere maatregelen nodig om de chaos op te lossen. Bus 12 moet dan wel efficiënter rijden, want deze heeft van alle bussen de meest inefficiënte afwikkeling op Utrecht Centraal. Zo vertrekt bus 12 vanaf halte C8 aan de zuidkant van het busstation in noordelijke richting om op het uiteinde van het busstation met de propvolle bus een bocht van 180° te maken en weer terug te rijden naar de zuidkant van het busstation. Ruim een minuut later verlaat de bus het busstation op weg naar de Uithof aan de zuidkant van de stad. Bus 12 is ook de enige bus die regelmatig geblokkeerd wordt door een stoet van bussen op uitstaphalte C6, pal vóór de vertrekhalte C8 van bus. Dit is te zien op het filmpje na 35 seconden. Ten slotte moet bus 12 een extra rondje rijden zonder passagiers als deze gebruikt maakt van busparkeerplaatsen naast het spoor om te 'bufferen'.



Het verbeterplan in fasen: Fase 1: wisselen van halte

Bus 12 gaat van vertrekhalte C8 naar C7. De bussen van halte C7 (lijn 63, 65, 66) gaan naar C3 en de bussen van haltes C3 (lijn 4,5,7) gaan naar C8.



Door deze omwisseling van haltes ontstaan alleen maar voordelen:

1. Bus 12 krijgt zo hetzelfde voordeel als bussen 63,65,66 nu al hebben: uitstappen aan de kant waar de bus aankomt en instappen aan de kant waar de bus vertrek. Dit betekent één minuut kortere reistijd en meer comfort voor duizenden passagiers van lijn 12. Voor de bussen 5,4,7 maakt het geen verschil, omdat deze komen uit het noorden en vertrekken naar het noorden en geen gebruik maken van de uitstaphalte.
2. Na omwisselen van halte wordt bus 12 niet meer geblokkeerd door bussen op uitstaphalte C6. Alle andere bussen kunnen zo'n verstoring beter hebben dan de hoogfrequente lijn 12.
3. Na omwisselen van halte kan bus 12 vanuit de busparkeerplaats meteen naar halte C7 rijden even verderop en na instappen meteen de busbaan oprijden richting Uithof. Nu moeten deze superlange bussen leeg een extra rondje om het busstation rijden omdat vertrekhalte C8 aan de 'verkeerde kant' ligt. Zo'n rondje is een halve kilometer extra rijden. Dit scheelt per dag dus tientallen kilometers onnodig rondje rijden op dit drukke busstation: slijtage, energie en uitstoot van uitlaatgassen.
4. Door meer efficiëntie wordt het mogelijk om de frequentie van bus 12 te verhogen tijdens het allerdrukste deel van de spits. Utrecht kondigde aan dat extra bussen ingezet worden in de 'bredere spits'. Dit is tussen 6 en 10 uur, maar de drukte is het grootst binnen een relatief korte periode in de spits, dus wat is het nut van extra bussen als de grootste drukte al achter de rug is?

Fase 2: sneller instappen

Als er incheckpalen komen op de bushalte hoeven passagiers niet meer in de bus in te checken. Dit scheelt per passagiers weliswaar slechts een fractie van een seconde maar voor 200 passagiers scheelt dat meerdere seconden, zeker omdat het inchecken niet altijd goed gaat. Ook kost het extra tijd als passagiers zich op het laatst in de propvolle bus willen wurmen. Als er voldoende bussen rijden en passagiers vooraf inchecken duurt het instappen in zo'n superlange bus net zo lang als in een metro in

een drukke wereldstad: grofweg een halve minuut. Dit duurt nu 1 minuut. Sneller instappen is aan te raden maar niet noodzakelijk. Als plaatsing van incheckpalen op de halte onmogelijk blijkt, dan is 1 minuut geen belemmering om de frequentie te verhogen.

Fase 3: verhogen frequentie in het allerdrukste deel van de spits

Als gewisseld wordt van halte wordt de afwikkeling op het drukke busstation efficiënter waardoor meer bussen ingezet kunnen worden op lijn 12. Deze bussen rijden in de spits om de 2 minuten. Als ze uitsluitend tijdens de drukste periode binnen de spits om de anderhalve minuut vertrekken krijgen ze *exact dezelfde capaciteit als de geplande Uithoftram*. Deze bussen moeten echter niet star om de anderhalve minuut vertrekken maar maatwerk leveren want de meeste buspassagiers komen aan per trein. Als een dubbeldekstrein binnenkomt stromen tijdelijk meer passagiers toe en even later weer minder. Daarvoor is de busparkeerstrook nodig.

Met deze simpele maatregelen kan de bus chaos op Utrecht Centraal op korte termijn opgelost worden. Het alternatief voor de langere termijn is om niet iedereen meer te dwingen om via Centraal te reizen, maar bussen inzette die vanuit alle omliggende woongebieden rechtstreeks naar de Uithof rijden, o.a. over speciale filevrije snelwegrijstroken, want dan krijgen automobilisten reistijdvoordeel als ze overstappen. Maak ook een ander netwerkmodel met naast Centraal ook stations aan de stadsrand zodat treinpassagiers niet meer gedwongen worden tot een omweg via Centraal. Ze kunnen dan op een station bij Lunetten (op 3 minuten rijden van de Uithof) overstappen op zo'n rechtstreekse snelwegbus (of Uithoftram) naar de Uithof. (Plan volgt).

Bijlage: capaciteit dubbelgelede bussen en Uithoftram

Capaciteit	CAF=tram, Van Hool=dubbelgelede bus		frequentie		aantal			aantal passagiers		lengte
	CAF	Van Hool	ritten/u	zitpl	staanpl	totaal	passagiers per rit	passagiers per spitsuur		
Dubbel gelede bus				41	100	198	passagiers per rit	25 meter (bus)		
Huidige busfrequentie= 1 bus per			2,00 min	20	40	5940	passagiers per spitsuur	30 meter (perron)		
1 bus per			1,50 min	40	80	7920	passagiers per spitsuur	30 meter (perron)		
korte Uithoftram				40	177	218		33 meter (tram)		
lange Uithoftram				30	211	277		41 meter (tram)		
Tramcombinatie (1lang+1kort)				150	300	496	passagiers per rit	74 meter (trams)		
Tramfrequentie= 1 combinatie per			3,75 min	16	1720	6436	passagiers per spitsuur	75 meter (perron)		