

2018MME127

DATUM 11-6-2018  
AAN Commissie MME  
VAN Gedeputeerde Straat  
DOORKIESNUMMER  
ONDERWERP Overzicht ontwikkeling OV-reistijden afgelopen kwart eeuw (1993-2018)

---

Geachte leden van de commissie MME,

Tijdens uw commissievergadering van 20 november 2017 is aan u toegezegd om een overzicht te verstrekken van de historische ontwikkeling van OV-reistijden. Hiervoor is onderzocht hoe de OV dienstregelingstijden op een aantal belangrijke trajecten zich hebben ontwikkeld in de periode 1993-2018.

Overigens besef ik mij terdege dat deze dienstregelingstijden niet gelijk staan aan de individuele reistijden van deur-tot-deur. Zo kan een wijziging in de route van bussen een verbetering zijn voor één reizigersgroep, maar tegelijkertijd een verslechtering zijn voor een andere. Echter, op netwerkniveau geven de dienstregelingstijden een aardig beeld over de ontwikkeling van reistijden op belangrijke verbindingen.

In dit memo treft u een toelichting aan op de conclusies, werkwijze en effecten per gebied.

### **Conclusies op hoofdlijnen**

Dienstregelingen zijn voortdurend in beweging als gevolg van verkeersdrukte, infrastructuur en netwerkwijzigingen:

- In het algemeen geldt dat zonder doorstromingsmaatregelen de dienstregelingstijden toenemen door de ontwikkeling van verkeersdrukte en langere instap- en uitstaptijden door meer reizigers. Deze mobiliteitseffecten bewegen mee met de ruimtelijk-economische ontwikkeling en dynamiek, met jaren van economische groei en krimp. Het resultaat is dat met name in de spits op een aantal trajecten de stijging hoog is.
- Door de jaren heen zijn diverse infamaatregelen genomen in zowel stad Utrecht en Amersfoort en elders in de provincie om reistijden aantrekkelijk te houden. Denk hierbij aan nieuwe busbanen en de afstelling van verkeerslichten. Dankzij deze investeringen zijn reistijden op diverse locaties afgenomen dan wel minder sterk gestegen.
- Het OV-netwerk wordt voortdurend aangepast op de actuele reizigersaantallen en –bewegingen. Hierdoor is vrijwel geen enkele buslijn hetzelfde gebleven in deze periode. Soms zijn buslijnen sneller geworden door kortere routes en minder haltes of andersom. Ook kan het voorkomen dat de frequentie is toegenomen waardoor een langere reistijd van enkele minuten gecompenseerd wordt door hogere frequentie en dus een kortere wachttijd bij de halte.

Kortom, de veranderingen die in dit memo aan bod komen bestaan dus veelal uit een opstapeling van effecten. Met dit als achtergrond geef ik u hieronder een overzicht van de reistijdontwikkeling.

### **Werkwijze**

Voor 35 trajecten is de ontwikkeling van dienstregelingstijden bestudeerd op basis van oude busboekjes. De trajecten zijn vooral gericht op de hoofdstations van Utrecht en Amersfoort van/naar stad en regio. Belangrijke redenen hiervoor zijn de beschikbaarheid van informatie en de vergelijkbaarheid over de jaren heen. Het OV-netwerk is in de afgelopen jaren namelijk fors doorontwikkeld. Naast de verbindingen naar de hoofdstations zijn ook diverse rechtstreekse busverbindingen meegenomen van/naar De Uithof.

Voor het onderzoek is gekeken naar de reistijden tijdens de ochtendspits en dalperiode in twee richtingen. Hierbij is een vergelijking opgesteld voor 2018 ten opzichte van 1993. Voor de meerjarige vergelijking is voor de stadsdienst Utrecht gekeken naar de periode 1998 – 2018, omdat in 1993 nog geen dienstregeling op halteniveau werd gepubliceerd.

### Utrecht CS en Amersfoort CS naar stad en regio

De ontwikkeling van verbindingen van en naar Utrecht en Amersfoort geven een diffuus beeld (Tabel 1 en 2). Hierbij zijn grote verschillen zichtbaar tussen de verschillende rijrichtingen. In Utrecht is de belangrijke verklaring hiervoor dat de verplaatsing van het busstation van de Centrumzijde naar de Jaarbeurszijde waardoor de reistijden van/naar in het westen afnemen terwijl de reistijden van/naar het oosten toenemen.

Verder geldt dat in zowel Utrecht als Amersfoort de verkeersdrukke toeneemt. Dat zorgt voor extra reistijd in met name de spits. Dankzij diverse infra-maatregelen en wijzigingen in het lijnennet zijn de reistijden in de spits op diverse locaties afgenomen dan wel minder sterk gestegen.

Tabel 1. Utrecht CS naar stad en regio (1993/98-2018)

Van/naar	Verschil (minuten)		Verschil (%)		Verklaring op hoofdlijnen
	Spits	Dal	Spits	Dal	
<b>Noorden</b>					
Overvecht (Zamenhofdreef)	-2,50	-3,50	-13%	-18%	Reistijd is afgenomen door versnelling als gevolg van routewijziging, minder haltes en veranderingen in het stationsgebied.
Maarsse Dorp	4,50	3,50	23%	18%	Reistijd is toegenomen door drukke op Amsterdamsestraatweg en veranderingen in het stationsgebied.
<b>Westen</b>					
Lage Weide (Savannahweg)	-4,00	-3,00	-19%	-15%	Reistijd is afgenomen door aanleg van OV infrastructuur op de Vleutenseweg, nieuwe afslag naar Lage Weide en veranderingen in het stationsgebied.
Schoonhoven (Kesperplein)	-0,50	0,00	-1%	0%	Reistijd is vrijwel stabiel gebleven door combinatie van verkeersdrukke, andere route in Utrecht en veranderingen in het stationsgebied.
Montfoort (Kasteelplein)	4,50	2,00	16%	8%	Reistijd is toegenomen vanwege vertragingen ter hoogte op- en afritten A12, toegenomen gebruik in Leidsche Rijn en veranderingen in stationsgebied.
Harmelen (Kalverstraat)	10,00	7,50	43%	34%	De buslijn tussen Harmelen en Utrecht heeft een functie gekregen voor Leidsche Rijn en Papendorp en veranderingen in het stationsgebied. Hierdoor is de route langer geworden en het aantal haltes toegenomen.
<b>Zuiden</b>					
Utrecht Zuid (Kanaleneiland Zuid)	-2,50	-3,00	-20%	-27%	Reistijd is afgenomen door veranderingen in het stationsgebied.
Nieuwegein (Stadscentrum - bus)	0,00	-0,50	0%	-2%	Reistijd is afgenomen door veranderingen in het stationsgebied.
IJsselstein (Binnenstad)	1,00	0,50	4%	2%	Reistijd is toegenomen door toenemende verkeersdrukke op de A2.
Vianen (Busstation Lekbrug)	5,00	4,00	28%	25%	Reistijd is toegenomen door toenemende verkeersdrukke op de A2.
<b>Oosten</b>					
Bilthoven (NS)	1,50	-0,50	5%	-2%	Ondanks een snellere route in Bilthoven is de reistijd toegenomen door o.a. drukke in de Utrechtse binnenstad en veranderingen in het stationsgebied.
Utrecht Oost (Oorsprongpark)	3,50	2,50	41%	29%	Reistijd is toegenomen door veranderingen in het stationsgebied en de toegenomen drukke in de Utrechtse binnenstad.
Zeist (Kromme Rijnlaan)	4,00	1,50	22%	8%	Reistijd is toegenomen door veranderingen in het stationsgebied en de toegenomen drukke in de Utrechtse binnenstad.
Driebergen-Zeist (NS)	6,50	3,00	22%	10%	Reistijd is toegenomen door veranderingen in het stationsgebied en toegenomen verkeersdrukke, ondanks busvoorzieningen tussen Utrecht – Zeist.

Rhenen (NS)	16,00	10,00	21%	13%	Reistijd is toegenomen door veranderingen in het stationsgebied, drukte in de Utrechtse binnenstad en verkeersdrukte op de gehele Heuvelrug. Met name tussen Zeist – Driebergen – Doorn.
Bunnik (Stationsweg)	6,00	2,50	36%	15%	Reistijd is toegenomen door veranderingen in het stationsgebied, de nieuwe route via station Vaartsche Rijn en toegenomen verkeersdrukte tussen Utrecht en Bunnik.
<b>Zuidoosten</b>					
Wijk bij Duurstede (Centrum)	-3,00	-7,00	-7%	-15%	Reistijd is afgenomen door diverse routewijzigingen en infra-maatregelen tussen Bunnik en Wijk bij Duurstede. Zo is de buslijn sneller geworden ondanks de toenemende verkeersdrukte.
Houten (Meidoornkade)	1,50	-1,00	8%	-5%	Reistijd is toegenomen/afgenomen door diverse routewijzigingen.
Lunetten (NS)	0,50	0,50	3%	3%	Reistijd is toegenomen door toenemende verkeersdrukte rondom Vondellaan en veranderingen in het stationsgebied.
De Uithof (UMC)	3,00	3,00	19%	19%	Reistijd is toegenomen door veranderingen in het stationsgebied en verkeersdrukte op o.a. de Rubenslaan en Weg tot de Wetenschap.
Galgenwaard	5,00	2,00	56%	21%	Reistijd is toegenomen door veranderingen in het stationsgebied en verkeersdrukte op o.a. de Rubenslaan.

Tabel 2. Amersfoort CS naar stad en regio (1993-2018)

Van/naar	Verschil (minuten)		Verschil (%)		Verklaring op hoofdlijnen
	Spits	Dal	Spits	Dal	
Leusden (Groene Zoom)	-4,00	-3,50	-24%	-23%	Reistijd in de spits is afgenomen door busbanen en betere afstelling van verkeerslichten. Desondanks is de verkeersdrukte in het centrum toegenomen.
Bunschoten (Polynorm)	-4,00	-4,00	-19%	-18%	Reistijd is afgenomen door doorstromingsmaatregelen in de stad en op de N199. Desondanks is de verkeersdrukte met name rond het centrum van Amersfoort toegenomen.
Kattenbroek (Bovist)	-3,50	-4,00	-14%	-16%	De route recent aangepast waardoor een kortere reistijd ontstaat. Verkeersdrukte met name rond het centrum van Amersfoort is toegenomen
Zeist (Busstation)	-3,50	-3,50	-10%	-10%	Reistijd is afgenomen door o.a. busmaatregelen op de N237 en verkeerslichtenbeïnvloeding (op N237 en bij gemeenten).
Nieuwland (Hooglandsepoort)	-0,50	-1,00	-3%	-5%	De route recent aangepast waardoor een kortere reistijd ontstaat. Verkeersdrukte met name rond het centrum van Amersfoort is toegenomen.
Vathorst (sinds 2008)	-0,50	-2,50	-2%	-8%	De route recent aangepast waardoor een kortere reistijd ontstaat. Verkeersdrukte met name rond het centrum van Amersfoort is toegenomen.
Soest (Zuid-NS)	0,50	1,50	5%	14%	Reistijd is toegenomen door toenemende verkeersdrukte tussen Soest en Amersfoort (Birkstraat) en in Amersfoort. Dit ondanks diverse OV-maatregelen op dit traject.
Woudenberg (De Poort)	2,00	2,50	10%	13%	Reistijd is toegenomen door toenemende verkeersdrukte tussen Woudenberg en Amersfoort (en a.g.v. drukte A28) en in Amersfoort. Dit ondanks diverse OV-maatregelen op dit traject.
Veenendaal (De Klomp NS)	8,00	5,00	18%	11%	Reistijd is toegenomen door toenemende verkeersdrukte op gehele traject (en a.g.v. drukte A28 – A12) en in Amersfoort. Dit ondanks diverse OV-maatregelen op dit traject.

### Verbindingen van/naar Utrecht Science Park

Van en naar Utrecht Science Park lopen diverse rechtstreekse (spits)buslijnen. Deze buslijnen volgen veelal de bestaande hoofdwegen en rijden vaak met ander verkeer mee. Ondanks diverse OV-maatregelen voor bekende knelpunten, zoals Waterlinieweg en de A28, blijven deze routes relatief kwetsbaar bij extreme verkeersdrukke (files en terugslag bij op- en afritten). Dit effect vertaalt zich ook door in de dienstregelingstijden (zie tabel 3).

Tabel 3. Verbindingen van/naar Utrecht Science Park (1993/1998-2018)

Van/naar	Verschil (minuten)		Verschil (%)		Verklaring op hoofdlijnen
	Spits	Dal	Spits	Dal	
Vianen (Lekbrug busstation)	-7,00	n/a*	-20%	n/a	De kortere reistijd is het gevolg van doorontwikkeling naar een snelbus met minder haltes en een meer gestrekte route.
IJsselstein (binnenstad)	2,00	n/a*	6%	n/a	Reistijd is toegenomen door verkeersdrukke op de Waterlinieweg en op de A2/12. Vanwege de toenemende drukke rijdt deze buslijn nu door Nieuwegein.
Overvecht (NS)	2,50	n/a*	15%	n/a	De extra reistijd is veelal het gevolg van verkeersdrukke op de Kardinaal de Jongweg en Sartreweg.
Nieuwegein (stadscentrum)	12,00	9,00	52%	45%	De extra reistijd is veelal het gevolg door een route door Utrecht Zuid en toegenomen verkeersdrukke op o.a. de Waterlinieweg.
Amersfoort (Stolbergpark)	10,00	1,50	67%	9%	Reistijd is toegenomen door verkeersdrukke in centrum Amersfoort en A28. Op A28 is intussen vluchtstrookgebruik voor de bus gekomen, desondanks is er sprake van rijtijdtoename.

\* Geen meerjarige vergelijking mogelijk: geen bediening of pas recent ingevoerd.