



PROVINCIE  UTRECHT



AAN DE SLAG MET OV

REALISATIE OV-INFRASTRUCTUUR





AAN DE SLAG MET OV

REALISATIE OV-INFRASTRUCTUUR



Titel

Aan de slag met OV

Opgesteld door contactpersonen Stedelijk OV-overleg

Gemeente Utrecht: Johan van Dijk
Provincie Utrecht: Roel van Huet
U-OV: Jesse Bekedam

Mede opgesteld door

Gemeente Utrecht: Roel Dobbelsteijn
Provincie Utrecht: Erwin van Dijk

Met ondersteuning van

Goudappel Coffeng: Raymond Huisman,
Chris Bartman, Vera Leferink

Datum publicatie

28 februari 2020

Kenmerk

005571.20200228.R01.01

© Copyright Goudappel Coffeng

Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen
zonder bronvermelding. Aan de inhoud van
de rapportage kunnen geen rechten worden
ontleend. Eventuele recht-hebbenden op gebruikt
beeldmateriaal dienen contact op te nemen met de
uitgever



'Aan de slag met OV' in het kort	6
1. Inleiding: OV-kwaliteit op het juiste niveau	8
1.1 Waarom deze brochure?	8
1.2 Leeswijzer: van OV-organisatie tot en met de juiste OV-inbreng voor infrastructuurprojecten	10
2. De organisatie van het OV: drie partijen met eigen rollen	16
2.1 De provincie als opdrachtgever en partner van de gemeente	16
2.2 De gemeente als wegbeheerder en partner van de provincie	18
2.4 Stedelijk OV-overleg (SOV)	20
2.5 Schil van adviserende partijen	20
2.6 Externe communicatie	20
3. Het bus- en tramnetwerk in de regio	22
3.1 Dragende lijnen: U-link	22
3.2 Verbindende lijnen	22
3.3 Ontsluitende lijnen en flexibele OV-vormen	23
4. Samen werken aan OV-doorstroming	24
4.1 Belang van doorstroming voor stad en regio	24
4.2 De juiste netwerkinvulling op lokaal niveau	26
5. Infrastructuurkwaliteit op maat	28
5.1 Gewenste kwaliteit van de infrastructuur bepalen: hoogste verbindingsniveau leidend	28
5.2 HOV-infra ('goud'): dragend en verbindend	28
5.4 Basisinfrastructuur ('glimmend'): ontsluitend en aanvullend OV mogelijk maken	30
6. Voorbeelden uit de praktijk	34
6.1 Koningin Wilhelminalaan	38
6.2 Rubenslaan	42
6.3 Prins Bernhardlaan	46
6.4 't Goylaan	50
7. Processtappen OV-inbreng in projecten	56
7.1 Projectinbreng in relatie tot Utrechts planproces	56
7.2 Subsidiering van infrastructuur	58
7.3 Doorstromingsdoelen	59



'Aan de slag met OV' in het kort

Deze brochure levert basisinformatie voor beleidsmakers, projectleiders en vakspecialisten van OV-gerelateerde disciplines voor passende OV-kwaliteit in Utrechtse herinrichtingsprojecten.

Aantrekkelijk OV is een gezamenlijk belang van de provincie, de gemeente en vervoerders

Een goed functionerend OV-systeem in de stad en regio is een gezamenlijke belang van de provincie, de gemeente en vervoerders: aantrekkelijk OV met korte en betrouwbare reistijden. Aantrekkelijk OV zorgt ervoor dat inwoners en bezoekers kiezen voor bus en tram en dat voorzieningen voor zoveel mogelijk reizigers bereikbaar zijn.

Binnen de samenwerking heeft elke partij haar eigen verantwoordelijkheden. De provincie is eindverantwoordelijk voor het OV-aanbod en is partner in herontwerp van OV-trajecten (soms via subsidies). De gemeente is grotendeels verantwoordelijk voor de (OV-)infrastructuur.

De provincie en de gemeente leggen beide in hun beleid accenten en maatregelen vast die leiden tot een mate van bereikbaarheid in de stad en regio en tot mobiliteitspatronen. Vervoerders behartigen exploitatiebelangen, zoals veilige en berijdbare routes. Samen zorgen deze partijen voor voldoende OV-bereikbaarheid.

OV-doorstroming faciliteren is maatwerk

In de basis geldt dat de functie van bus- en tramverbindingen binnen het totale OV-netwerk de gewenste OV-infrakwaliteit bepaalt. De indeling van die

verbindingen is grofweg als volgt:

- U-link vormt de ruggengraat van het netwerk. Dit zijn de tramlijnen en de snelle en hoogfrequente buslijnen.
- Verbindende buslijnen vullen het HOV-netwerk aan.
- Ontsluitende lijnen zorgen voor een basisbediening.
- Flexibele OV-vormen bedienen dunbevolkte gebieden en afhankelijke reizigers.

Snel en betrouwbaar OV heeft een zelfversterkend effect: de vervoerders kunnen met deze kwaliteit binnen hun budget 'veel OV' aanbieden, wat het totale OV-product weer aantrekkelijker maakt. OV-doorstroming wordt gefaciliteerd met gerichte OV-infrastructuur en prioritering. Beperkte stedelijke (infrastructurele) ruimte en het spanningsveld tussen enerzijds OV en overig verkeer en anderzijds de kwaliteit van de leefomgeving zorgen voor noodzakelijke keuzes binnen het ontwerp van de openbare ruimte.

Richtlijnen voor toepassing van OV-infrastructuur

Deze brochure koppelt richtlijnen voor OV-infrastructuur aan de functie van de weg voor OV naar type- en intensiteit van OV-verbindingen. Een weg met één of meerdere U-linklijnen vraagt in de regel om 'HOV-infra'. Voor ontsluitende lijnen en aanvullend OV geldt in veel gevallen 'basisinfra'. De tussencategorie wordt gevormd door 'plusinfra'. De richtlijnen gaan bijvoorbeeld over toepassing van busstroken, de wegbreedte en de mate van prioriteit ten opzichte van ander verkeer.



Het Stedelijk OV-overleg (SOV) geeft advies

Het SOV is de OV-overlegstructuur tussen de gemeente, de provincie en U-OV. Tijdens de verschillende projectfasen volgens het Utrecht PlanProces (UPP) is er overleg tussen het SOV en het herinrichtingsproject om ontwerpaspecten te bespreken. Vroege betrekking van het SOV in het proces creëert de juiste verwachtingen tussen de OV-adviseurs en voorkomt latere discussie.



Figuur 1: Bijdrage van OV aan leefbaarheid en bereikbaarheid van inwoners en bezoekers
Op basis van: Waarde OV sterk onderschat, in OV-magazine (juni 2016)

Inleiding: OV-kwaliteit op het juiste niveau

Deze brochure levert basisinformatie aan projectleiders, vakspecialisten van OV-gerelateerde disciplines en beleidsmakers om passende OV-kwaliteit in te brengen in Utrechtse (her)inrichtingsprojecten.

In de basis gaat het om:

1. De belangrijkste OV-ontwerpaspecten;
2. De juiste momenten om die input te geven en te delen met beleidsmedewerkers OV, vervoerkundigen van de gemeente, de provincie en vervoerder(s).

Deze brochure geeft typische voorkeursoplossingen, maar brengt vooral de relevante keuzes in kaart. Voor specifieke verdieping is de dialoog met beleidsmedewerkers OV en vervoerkundigen de sleutel, waarbij de CROW-module 'Optimaal wegontwerp voor bus en tram' verdiepende inhoudelijke ondersteuning biedt.

1.1 Waarom deze brochure?

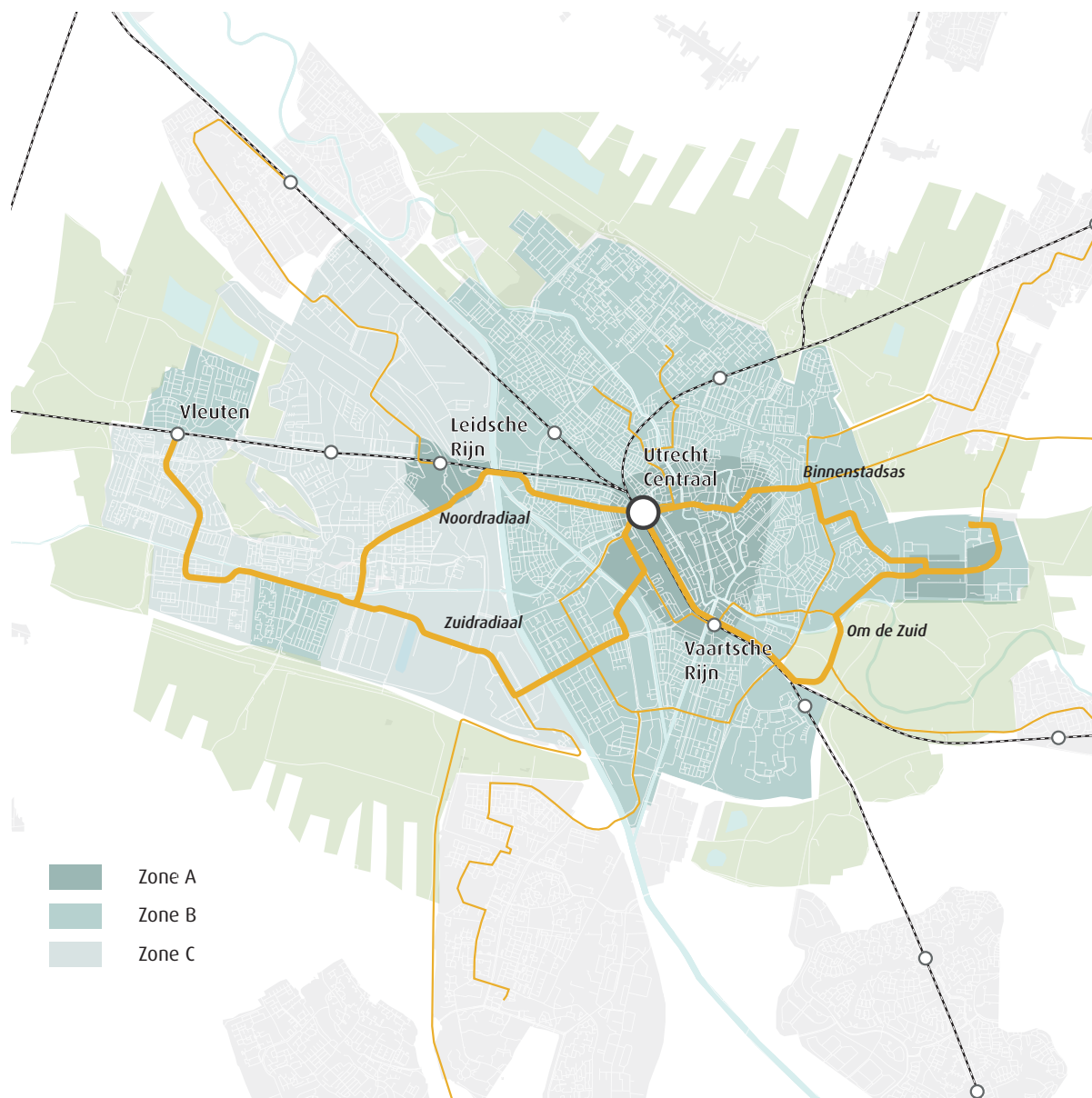
Kwalitatief openbaar vervoer (OV) is essentieel voor een bereikbare en leefbare stad en regio. De gemeente en de provincie Utrecht onderschrijven het belang van OV. Het is cruciaal om de doelen van het mobiliteitsbeleid 'Slimme routes, Slim Regelen, Slim bestemmen' te halen. Doorstroming is van belang omdat daarmee het OV een aantrekkelijk alternatief blijft ten opzichte van de auto en die doorstroming een grote bijdrage levert aan de bereikbaarheid van de stad.

OV-kwaliteit wordt door de reiziger beoordeeld op **comfort**, **snelheid** en **betrouwbaarheid**: "Kom ik snel op mijn bestemming" en "Komt de bus wel op tijd?". Zowel de provincie, de gemeente, vervoerder, maar bovenal de (potentiële) reiziger heeft er voordelen bij. Daar hoort **infrastructuur bij die past bij de functie van de OV-verbinding in het netwerk en het huidige en toekomstige gebruik**.

Utrecht is namelijk een compacte stad waar openbare ruimte schaars is. Leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit, maar ook inbreiding in de stad zorgen voor meer druk op de openbare ruimte. Deze druk leidt tot discussie waarvoor de ruimte bestemd is waarbij een afweging tussen meerdere belangen noodzakelijk is.

Per type zone in de stad is er behoefte aan andere oplossingen. Vertrekpunt voor de belangenafweging binnen de gemeente is het mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen'. De gemeente kent A-, B- en C-zones (zie figuur 2). De uitwerking voor OV vraagt in elk gebied om maatwerk. Het is een gezamenlijke zoektocht naar een passende balans tussen OV-kwaliteit en de mogelijkheden die de stedelijke omgeving biedt.





Figuur 2: De zones van Utrecht en de HOV-'bril'



In onze regio wordt intensief nagedacht over de ontwikkeling van mobiliteit in samenhang met de verstedelijkingsopgave op de langere termijn. In de huidige praktijk vormt de HOV-bril samen met andere belangrijke corridors verbindingen tussen belangrijkste herkomst- en bestemmingspunten in zowel de A-, B- en C-zones (zie figuur 2). De integrale opgave krijgt verder vorm met U Ned, OV Toekomstbeeld, de nieuwe concessie(s) 2023 en de nieuwe omgevingsvisie. Verdere ontwikkeling van (invulling van) de opgaves is onderdeel van uitwerking van het gemeentelijk en provinciaal ruimtelijk en mobiliteitsbeleid.

Deze brochure focust op businfrastructuur. Bij traminfrastructuur is de complexiteit hoger, waarbij aan- en inpassing van de infrastructuur altijd maatwerk is. Deze brochure is daar te abstract voor. Deze brochure richt zich daarnaast op de daadwerkelijke programmering van infrastructurele projecten waarin OV een rol speelt. De uitwerking in een specifiek herinrichtingsproject geeft invulling aan de lopende programma's op de langere termijn. De schrijver van deze brochure, het Stedelijk OV-overleg (SOV) van de gemeente, de provincie en vervoerder, ziet toe op de juiste vertaalslag van OV-ambities naar het gewenste infrakwaliteitsniveau (zie hoofdstuk 7).

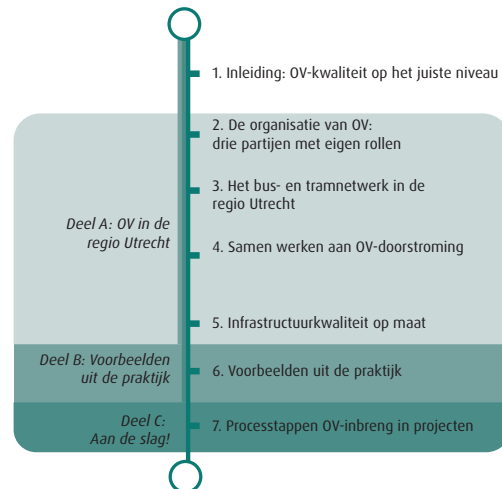
1.2 Leeswijzer: van OV-organisatie tot en met de juiste OV-inbreng voor infrastructuurprojecten

Deze brochure bestaat uit driedelen. Deel A bevat algemene informatie over OV in de regio Utrecht:

- De **organisatie** van het **OV** met de verantwoordelijkheden van verschillende partijen.
- De belangrijkste **kenmerken** van het **OV-netwerk** met kentallen.
- Het juiste **proces** voor de OV-inbreng van de provincie, gemeente en vervoerder.

Deel B gaat over de praktijk. Aan de hand van vier voorbeelden worden inrichtingsvraagstukken concreet behandeld.

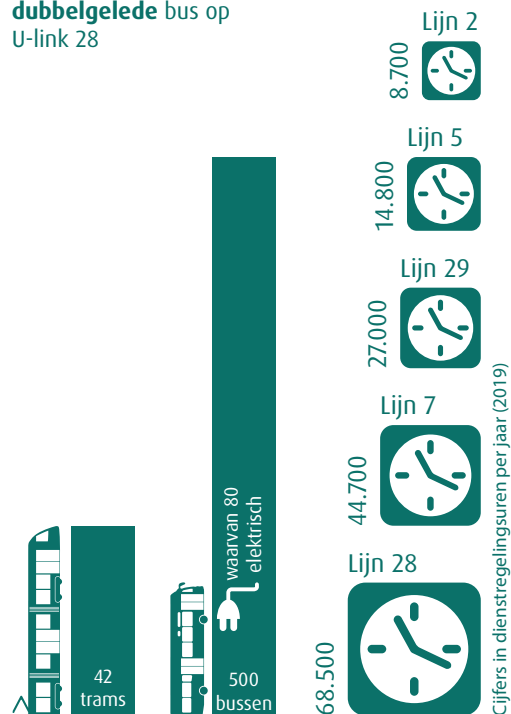
Deel C bevat inhoudelijke en procesmatige handvatten om aan de slag te gaan met OV (met name busverkeer) in herinrichtingsprojecten.



Figuur 3: Opbouw brochure aan de slag met OV



Inzet van **midibus** op
lijn 2 tot en met
hoogfrequente
dubbelgelede bus op
U-link 28



250.000

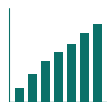
OV-reizigers per dag



20%
met Uithoflijn
en Sneltram
Utrecht - Nieuwegein
IJsselstein (SUNIJ)

125.000

met U-link

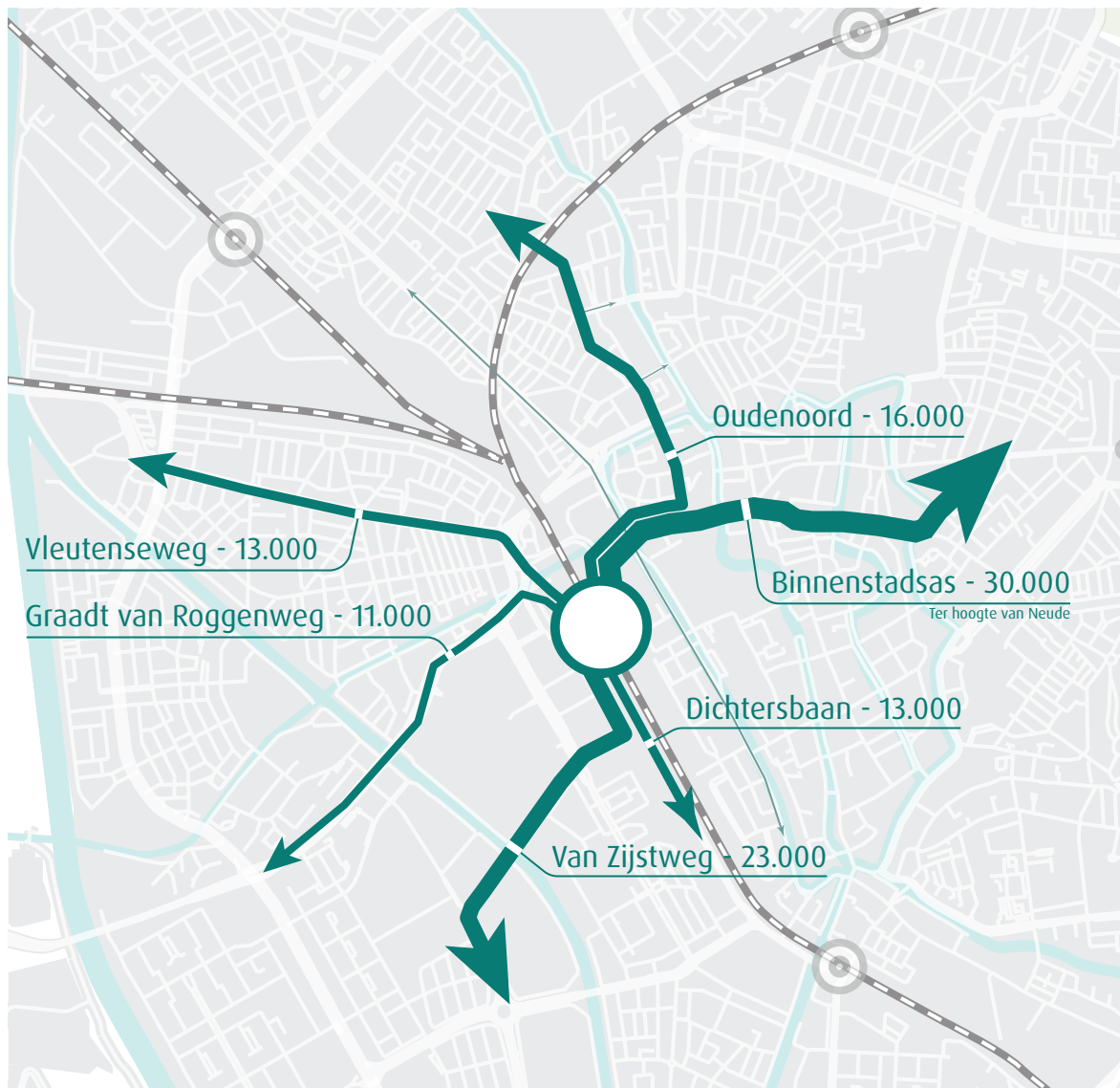


Groei gebruik van **tangentverbindingen**.

Lijn 29 reed in 2016 elk half uur tussen Vleuten en Rijnswaard, in 2020 elke tien minuten.

Figuur 4: Het Utrechtse OV in cijfers





Figuur 5: Aantal busreizigers per etmaal op de drukste assen rondom Utrecht centraal, gebaseerd op een gemiddelde werkdag in januari 2020 op basis van data van U-OV, Syntus Utrecht, Qbuzz DMG en Arriva Noord-Brabant



DEEL A

OV in de regio Utrecht



Deel A bestaat uit informatie over OV in de regio Utrecht. De organisatie komt aan bod in hoofdstuk 2. Het OV is voor Utrecht van belang om de stad bereikbaar te houden en stedelijke ambities te verwezenlijken. De invulling van die ambities komt naar voren in hoofdstuk 3. Hoofdstuk 4 en 5 behandelen het Utrechtse lijnennet en de bijpassende infrastructuur.

H2 De organisatie van het OV: drie partijen met eigen rollen

H3 Het bus- en tramnetwerk in de regio Utrecht

H4 Impact van OV-doorstroming

H5 Infrastructuurkwaliteit op maat



De organisatie van het OV: drie partijen met eigen rollen

Dit hoofdstuk beschrijft de uitvoerende rol van de drie belangrijkste (type) partijen in het Utrechtse OV en van enkele adviserende partijen. Het OV in Utrecht is door de provincie Utrecht aanbesteed aan twee vervoerders, U-OV en Syntus (Keolis). Deze twee vervoerders zijn eerste aanspreekpunt en verantwoordelijk voor de uitvoering. De provincie is eindverantwoordelijk voor het OV-aanbod en voor de uitvoering ervan. De gemeente heeft als taak een groot deel van de infrastructuur te beheren. Bovendien is er sprake van eigen mobiliteitsbeleid bij beide overheden. Dit beleid bevat veel overeenkomsten, maar bevat ook verschillende accenten.

2.1 De provincie als opdrachtgever en partner van de gemeente

De provincie Utrecht heeft met de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) de **wettelijke taak** gekregen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om het bus- en tramvervoer te regisseren. De provincie is daarmee ook subsidieverlener aan vervoerders.

De OV-exploitatie wordt uitgevoerd door twee bedrijven. U-OV focust op vervoer in Utrecht-stad en de **omliggende gemeenten** (geel-grijze en grijze U-OV-bussen), terwijl het karakter van de Syntuslijnen (rood-witte bussen) – naast het stadsvervoer in Amersfoort – **regionaal** is. De contracten met U-OV en Syntus lopen tot december 2023. Voor de uitvoering van het OV in de periode daarna vindt opnieuw aanbesteding plaats. Naast deze vervoerders rijden er vervoerbedrijven van aanliggende concessiegebieden binnen de provincie en de stad.

Behalve busvervoer speelt de tram naar Nieuwegein en IJsselstein een belangrijke rol. Ook Utrecht Science Park wordt vanaf Utrecht Centraal ontsloten met de tram. Naast het stedelijk busvervoer worden ook deze trams in opdracht van de provincie door U-OV geëxploiteerd. De voertuigen en infrastructuur van het tramsysteem zijn in eigendom van de provincie Utrecht.

Minimaal één keer per jaar gaat er voor beide concessies een nieuw **vervoerplan** in. Dit vindt in ieder geval plaats in december, tegelijk met alle andere vervoerders. Dit moment sluit aan op (inter)nationale wijzigingen in de spoordienstregeling. Gedeputeerde Staten geven de uitgangspunten voor de nieuwe vervoerplannen mee en stellen die plannen uiteindelijk ook weer vast. Zowel U-OV als Syntus krijgen per jaar een hoeveelheid gesubsidieerde dienstregelingsuren tot hun beschikking. Met de vastgestelde financiële en inhoudelijke uitgangspunten maken de vervoerders een passend vervoerplan. Bij nieuwe vervoerplannen vormen twee doelstellingen uit het provinciale Mobiliteitsprogramma de leidraad: verhoging van de kostenefficiëntie en meer tevreden reizigers. Binnen deze doelstellingen werkt de provincie ook aan de uitwerking van de ambities in het coalitieakkoord 2019-2023, waarin ook nadrukkelijk aandacht is voor de sociale functie van het OV.

Binnen en rondom de stad is de afgelopen jaren stapsgewijs het aanbod uitgebreid om de groei van Utrecht te accommoderen. Met het nieuwe coalitieakkoord 2019-





Onderdelen bushalte en verantwoordelijke partij

1	Weg Gemeente	3	Abri Gemeente	5	DRIS Provincie	7	Fietsenstalling Gemeente
2	Verhoogd halteperron Gemeente	4	Informatiebord Poster met informatie opgehangen door de vervoerder	6	Bus Vervoerder (U-OV en Syntus) Concessie verleend door de provincie Utrecht	8	Haltebord Vervoerder

Figuur 6: Verantwoordelijke partijen onderdelen bushalte



2023 zijn tot het einde van de concessies extra middelen vrijgemaakt om verdere kwaliteitsverbetering mogelijk te maken. Deze middelen worden hoofdzakelijk benut voor een kwaliteitsimpuls op de bestaande structuur in het OV-aanbod. De coalitie heeft ook middelen vrijgemaakt voor investeringen in de infrastructuur, waardoor vertragingen worden verminderd en er meer busvervoer mogelijk is binnen het exploitatieplafond.

2.2 De gemeente als wegbeheerder en partner van de provincie

De gemeente heeft ook een grote rol in het faciliteren van kwalitatief OV: het grootste deel van de weginfrastructuur wordt beheerd door de gemeente. De doorstroming van het OV is in grote mate afhankelijk van de prioritering die de gemeente (eventueel samen met andere wegbeheerders) hanteert op het gebied van verkeersafwikkeling. De gemeente is ook verantwoordelijk voor de halte-infrastructuur.

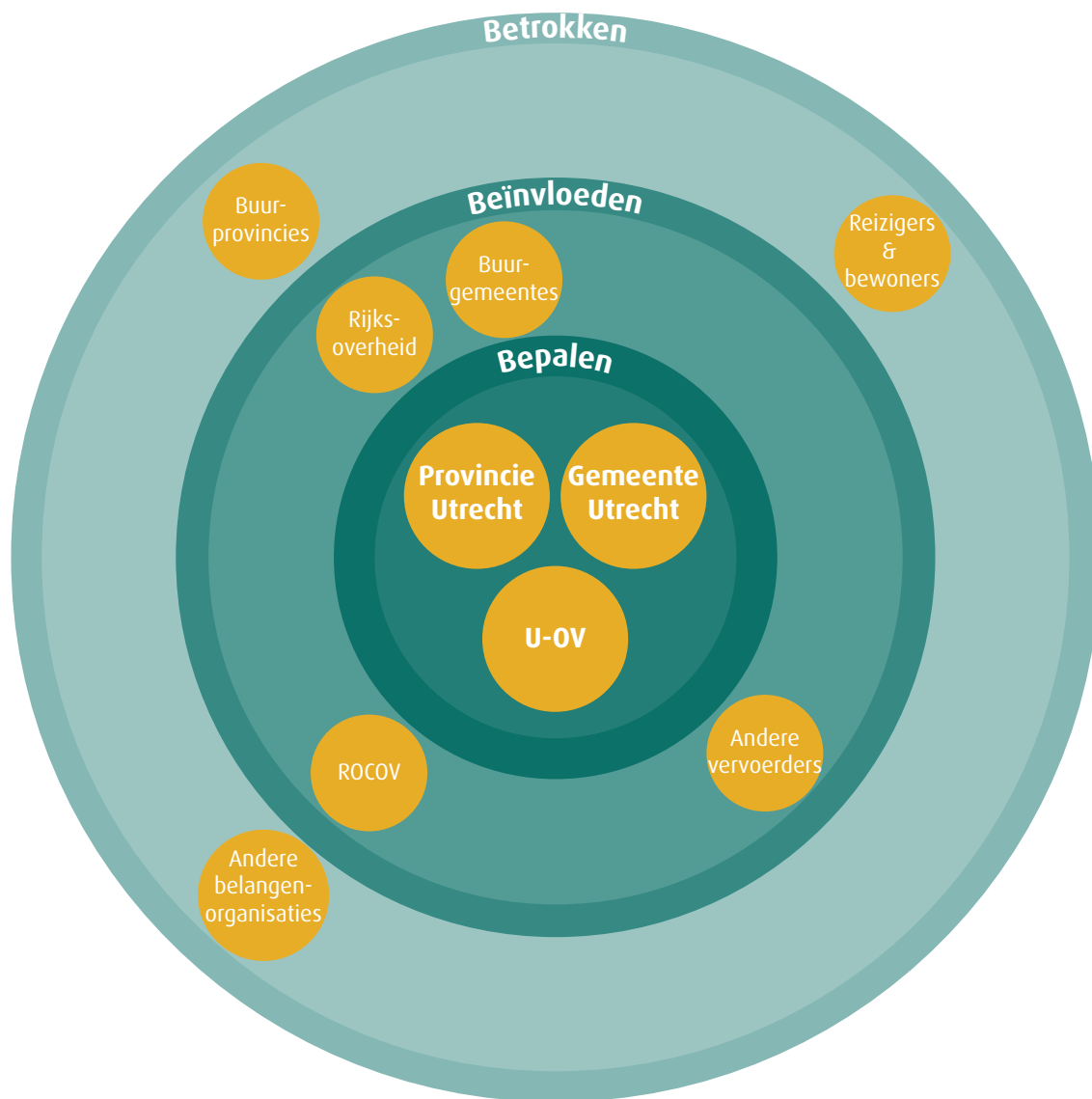
Als wegbeheerder is de gemeente trekker van herinrichtingsprojecten. De gemeente stemt daarbij af met de provincie en vervoerders. Het Stedelijk OV-overleg (SOV) is hiervoor in basis het platform (zie paragraaf 2.4). Intern heeft de gemeente Utrecht de BlnG-toets om de samenhang in beheer, gebruik, veiligheid en onderhoud te versterken (zie <https://www.utrecht.nl/beheerinrichtinggebruik/> voor meer informatie). Projecten met werkzaamheden die een grote impact hebben op de bereikbaarheid van de stad worden behandeld in het ernteam Tijdelijke Verkeersmaatregelen Utrecht (KTVU).

2.3 Vervoerder als opdrachtnemer van de provincie en adviseur

In opdracht van de provincie exploiteren en ontwikkelen U-OV (Qbuzz) en Syntus het OV. Vervoerders hebben na het winnen van een aanbesteding het alleenrecht OV aan te bieden in een concessiegebied. Jaarlijkse herijking is nodig om het vervoeraanbod passend te maken op de actuele vraag, ruimtelijke ontwikkelingen, politieke wensen en op de vastgestelde beleidskoers. Vervoerders werken dit uit in vervoerplannen. Naast exploitatie verzorgen de vervoerders primair de reizigerscommunicatie, marketing, veiligheidsmaatregelen en commercie.

Vervoerders adviseren daarnaast over **concrete infrastructuuruitwerking** met het oog op veiligheid, bereikbaarheid en doorstroming. Vanuit die concrete uitwerking zijn vervoerders ook deelnemer in het gemeentelijk BlnG. De provincie heeft bij een dergelijke detailuitwerking slechts een toezienende rol, die nodig is vanwege medeverantwoordelijkheid en het concessie-overstijgende belang. Vervoerders adviseren niet alleen over permanente infrastructuur- en routewijzigingen, maar ook over tijdelijke omleidingen en de daarbij nodige tijdelijke maatregelen. Deze afstemming gaat zonder tussenkomst van de provincie, tenzij het gaat om grote en/of politiekgevoelige maatregelen.





Figuur 7: Partijen die betrokken zijn bij het OV in de gemeente Utrecht



2.4 Stedelijk OV-overleg (SOV)

In het SOV komen de provincie, de gemeente en vervoerder (U-OV) maandelijks samen om OV-ontwikkelingen in en rond Utrecht door te nemen. (Her)inrichtingsprojecten komen aan bod, waarbij projecten worden besproken voor afstemming over OV-aspecten. Omdat alle partijen aan tafel zitten, is dit een effectieve tafel om gezamenlijk afspraken te maken.

2.5 Schil van adviserende partijen

Reizigers, inwoners en andere gemeentes adviseren de provincie, de gemeente en vervoerder over gewenste of voorgenomen vervoerwijzigingen. Primair gebeurt dit in het voorjaar, tijdens de consultatieperiode bij het jaarlijkse vervoerplan. De Wet personenvervoer 2000 geeft Regionaal Overleg Consumentenorganisatie Openbaar Vervoer (ROCOV) wettelijk de plicht om de provincie te adviseren over belangrijke vervoerplanwijzigingen.

2.6 Externe communicatie

De communicatie over OV-gerelateerde zaken vindt in beginsel plaats vanuit de verantwoordelijke partij. In het geval van een infrastructuurproject is dit primair het gemeentelijk projectteam. Aangezien er vrijwel altijd (voorgenomen) vervoerswijzigingen spelen vanuit het jaarlijks vervoerplan, is nauwe afstemming tussen de gemeente, de provincie en vervoerder nodig.

In de praktijk blijkt dat de drie partijen soms dezelfde vragen krijgen vanuit dezelfde personen en instanties. Vaak blijken vragen echter ook aan één partij gericht die

niet (hoofd)-verantwoordelijk is en soms komen vragen gefaseerd binnen bij de drie partijen. Andersom bereiken de drie partijen deels andere doelgroepen. Zo bereikt de vervoerder vooral reizigers en de gemeente vooral bewoners. Belangrijk is de afstemming in het SOV hierover. Het SOV voorkomt dat er verschillende boodschappen ontstaan in de interne communicatie (bijvoorbeeld richting de gemeenteraad en provinciale staten) en de externe communicatie (bijvoorbeeld richting bedrijven). Het SOV adviseert dus over de gewenste eenduidige communicatie met specifieke belanghebbenden.

Kortom: Samen aantrekkelijk OV mogelijk maken

Zowel de provincie, de gemeente als vervoerder zijn gebaat bij effectieve inzet van de beschikbare financiële middelen voor het OV. Samen zijn zij verantwoordelijk voor aantrekkelijk OV. Deze opwaartse spiraal staat verder beschreven in hoofdstuk 7.



Ander collectief vervoer

Behalve het openbaar vervoer per bus dat geregistreerd wordt door de provincie Utrecht, hebben andere partijen ook een rol en zijn er nog meer typen collectief vervoer. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is bijvoorbeeld regisseur voor het hoofdrailnet met NS als belangrijkste exploitant. Vanuit de exploitatiefunctie is NS ook verantwoordelijk voor uitvoering van treinvervangend busvervoer.

Omliggende provincies hebben een regie op hun eigen concessie(s). Sommige buslijnen van en naar de gemeente Utrecht vallen onder regie van andere provincies. Voorbeelden zijn de SnelBuzz (Zuid-Holland) en de Brabantliner (Noord-Brabant). Voor specifieke doelgroepen in het kader van de Wet op de Maatschappelijke Ondersteuning (Wmo-vervoer) of aanvullende vervoervormen die geen openbaar vervoer betreffen is de gemeente Utrecht aanspreekpunt.



3 Het bus- en tramnetwerk in de regio

Dit hoofdstuk beschrijft de typen OV-verbindingen in de regio. Het reguliere bus- en tramnetwerk is opgedeeld in drie niveaus (U-link, verbindende en ontsluitende lijnen). Flexibele vormen van OV (U-flex, belbussen, buurtbussen en Regiotaxi) vullen het reguliere netwerk aan. Een hoger niveau in het netwerk betekent hogere eisen aan de infrastructuur (zie hoofdstuk 5).

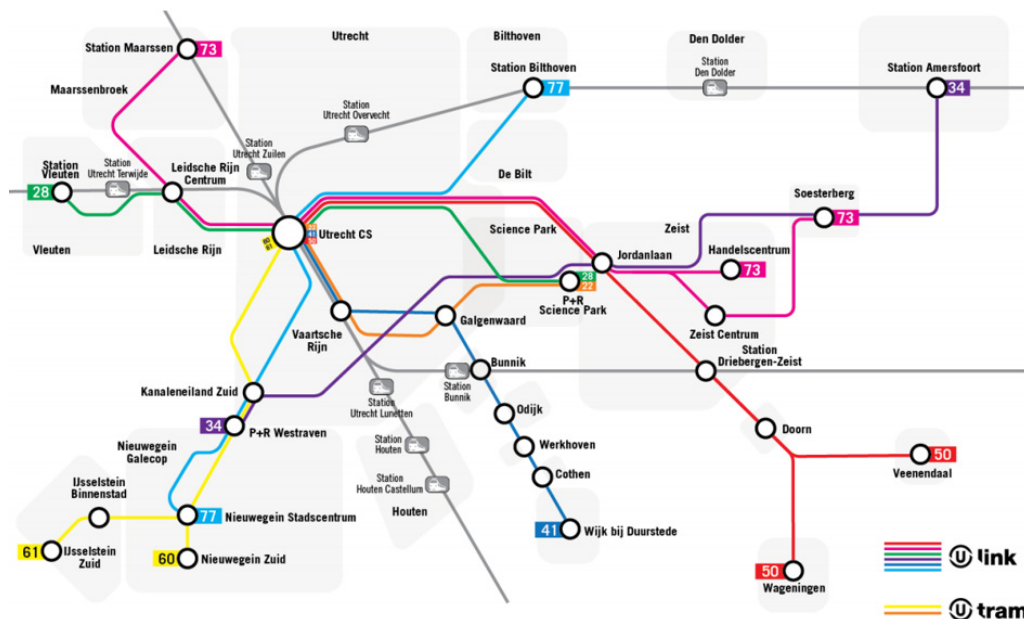
3.1 Dragende lijnen: U-link

Onder de noemer U-link verbinden hoogfrequente en snelle bussen en trams de regio. Bussen rijden overdag minimaal acht keer per uur. Zij vormen de ruggengraat van het OV-

netwerk met een herkenbare stijl. Veel reizigers kiezen voor deze bus- en tramlijnen vanwege de hoogwaardige eigenschappen: meer dan de helft van de reizigers. De kaart hieronder toont het U-link netwerk met bus- en tramlijnen.

3.2 Verbindende lijnen

Aanvullend op U-link zijn er verbindende lijnen die woon- en werkgebieden en stations met elkaar verbinden. Ze rijden minimaal acht keer per uur in de spits en een kwartierdienst overdag. Ook deze lijnen vragen om een vlotte doorstroming om aantrekkelijke reistijden te bieden. Voorbeelden van verbindende lijnen zijn lijn 29 tussen



Figuur 8: U-link netwerk

Leuten en Rijsweerd/USP en lijn 74 tussen Zeist en Vianen.

3.3 Ontsluitende lijnen en flexibele OV-vormen

Ontsluitende lijnen bieden primair wijkontsluiting en rijden daardoor via minder directe routes dan bovenliggende buslijnen. In dunbevolkte gebieden wordt de route zo gekozen dat exploitatie mogelijk is (acceptabele kostendeckings). Deze buslijnen rijden meestal een kwartier- of halfuurdienst, maar een tienminuten-dienst komt ook voor. Een voorbeeld is lijn 1 in Overvecht, die met een slingerende route een groot deel van de wijk ontsluit. In sommige gevallen vervullen ontsluitende lijnen een sociale rol, zoals lijn 16 door de wijk Lombok. Naast het reguliere OV zijn er flexibele OV-vormen. U-flex, belbussen en

buurtbussen rijden (nog) niet in de gemeente Utrecht. U-flex is een flexibel en vraaggericht openbaar vervoerssysteem van halte tot halte. Reizigers moeten een rit moet via een app of telefonisch reserveren. U-OV zet U-flex in op onder andere het Eiland van Schalkwijk en 't Goy. Met de flexibele routevoering onderscheidt U-flex zich van belbussen. Deze rijden namelijk wel een vaste route.

Voor deur tot deur-ritten is er Regiotaxi. Gemeentes financieren deze flexibele vorm van vervoer grotendeels. Daarmee geven zij invulling aan vervoer binnen de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO). Regiotaxi maakt OV voor iedereen toegankelijk.



Midibus, tot circa 7 meter



Standaardbus, circa 12 meter



Verlengde standaardbus, circa 15 meter



Gelede bus, circa 18 meter



Dubbelgelede bus, circa 25 meter



Tram, vijfde, circa 33 meter; of zevende, circa 41 meter.

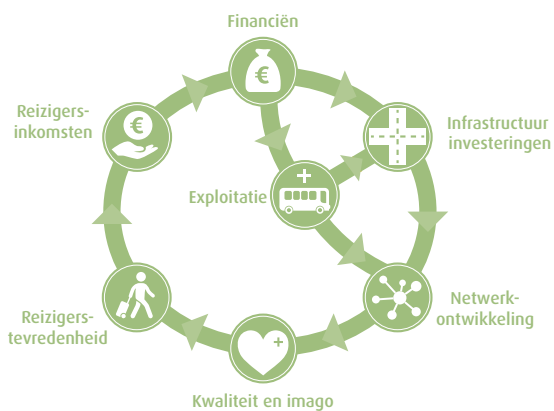
4 Samen werken aan OV-doorstroming

De OV-doorstroming is afhankelijk van gezamenlijke netwerkkeuzes voor alle vervoerwijzen. De doorstroming bepaalt ook het totale OV-aanbod in de regio, waarvan het grootste deel zich in de gemeente Utrecht bevindt. Om de ambities van de gemeente te verwezenlijken is het noodzakelijk de doorstroming te verbeteren. In het gemeentelijk mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB) staat de ambitie om in alle onderdelen van het OV-systeem voldoende doorstroming te bieden om doelgroepen een voldoende aantrekkelijk OV-product te bieden. Dat is met de verkeersdruk en het streven om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren een complexe opgave waar de provincie en de gemeente samen aan werken. Kleine wijzigingen kunnen grote gevolgen hebben op het beschikbare budget om groei te accommoderen in Utrecht.

4.1 Belang van doorstroming voor stad en regio

Het gemeentelijk mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen' benoemt de ambities van de gemeente. Utrecht werkt aan een gezonde toekomst, waarin economische vitaliteit, toeristische aantrekkingskracht, culturele vitaliteit, leefbaarheid, veiligheid en duurzaamheid in wijken en buurten met elkaar verbonden zijn. Een goed functionerend OV-systeem is essentieel om dit mogelijk te maken met korte en betrouwbaardere reistijden. Reizigers vinden het OV dan aantrekkelijker en kiezen minder vaak voor de auto, terwijl voorzieningen bereikbaar zijn voor een groot deel van de inwoners en bezoekers van de stad. Met korte rijtijden op

betrouwbare routes kan de vervoerder bussen efficiënt inzetten. In de afgelopen jaren blijken er echter steeds meer dienstregelingsuren te gaan naar langere rijtijden (zie kader). Dit gaat ten koste van het totale OV-aanbod en maakt het OV minder aantrekkelijk. De (autonome) groei van mobiliteit, meer inwoners, bezoekers en toename van het aantal arbeidsplaatsen spelen allemaal een rol bij de groei van mobiliteit in het algemeen en dus toename van rijtijden. Deze ontwikkelingen maken doorstroming van het OV echter ook steeds belangrijker: de uitdagingen worden groter, maar de noodzaak tot verbeteringen in de doorstroming ook.



Figuur 9: rijtijdverbeteringen zorgen voor positieve spiraal

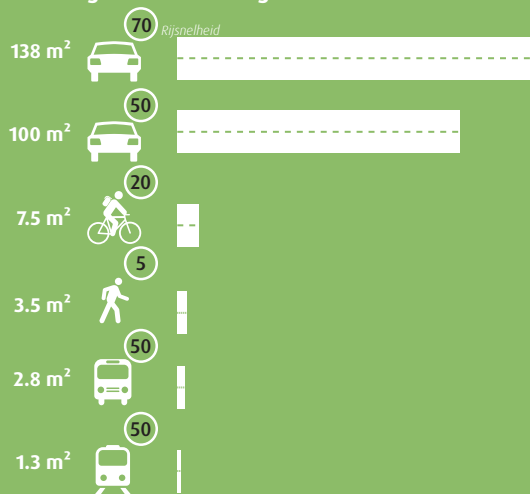
AAN DE SLAG MET OV | Realisatie OV-infrastructuur ■ 25



4.2 De juiste netwerkinvulling op lokaal niveau

De provincie en de gemeente staan dus voor de uitdaging om OV-doorstromingskwaliteit in de stad te behouden en op belangrijke trajecten zelfs te verbeteren. Daarvoor is het zoeken naar de juiste verdeling van OV-kwaliteit in de stad. Het is namelijk onmogelijk om de ambities met betrekking tot mobiliteit en leefbaarheid te verenigen met een kwaliteitsimpuls op alle OV-routes. Netwerkperspectieven voor OV, fiets en auto geven daarin richting. Doorstromingsmaatregelen bestaan dus uit (een combinatie) van verbetering van OV-trajecten en het aanwijzen van centrale, toekomstvaste trajecten voor auto en fiets. Tegelijkertijd is het nodig om op alle bestaande OV-routes de basis op orde te hebben om goede OV-exploitatie mogelijk te maken. Voor de invulling van de gewenste kwaliteit op basis van zowel lopende netwerkperspectieven als de huidige kwaliteit op straat is het gesprek (met primair) het SOV nodig (zie hoofdstuk 7).

Ruimtegebruik van reizigers



Per reiziger is het ruimtegebruik van OV effectief in vergelijking met andere modaliteiten. Juist daarom draagt OV bij aan het mogelijk maken van stedelijke opgaves zoals het verdichten van de (binnen)stad terwijl tegelijkertijd de leefbaarheid van de stad een impuls krijgt. Naast het OV zetten de provincie en de gemeente ook in op fietsgebruik. Ondanks dat beide vervoersmiddelen bijdragen aan effectief ruimtegebruik, is er een spanningsveld op diverse locaties in de stad. De situatie op het Vredenburg is hier een voorbeeld van (zie de box op pagina 23).

Bron: Slimme routes, slim-regelen, slim bestemmen, p. 10

Complexe situatie op het Vredenburg

Het Vredenburg is een belangrijke kruising in het auto-, fiets- en OV-netwerk. De diverse vervoerwijzen vragen om hoogwaardige infrastructuur: dagelijks passeren enkele tienduizenden fietsers en busreizigers het kruispunt. Tegelijkertijd is de verkeersruimte beperkt en leidt aanpassing van de verkeersregeling direct tot benadeling van één van de modaliteiten. Echte *quick-wins* zijn er dus niet. Oplossingen zijn bijvoorbeeld sterke afwaardering van de routes van één of meerdere vervoerwijzen of het conflictvrij maken van stromen (bijvoorbeeld ongelijkvloers). Deze oplossingsrichtingen zijn echter ingrijpend en vereisen forse investeringen.



Hoofdstuk 3 presenteerde de verschillende OV-verbindingsniveaus (dragend, verbindend, en ontsluitend). Als er over een specifieke weg één of meerdere type verbindingen rijden, dan hoort daar een bepaalde infrakwaliteit bij. Hoofdstuk 4 beschreef de (deels noodzakelijke) tendens om te investeren in HOV-kwaliteit op centrale routes, terwijl de OV-kwaliteit op het onderliggende netwerk op peil blijft. Dit hoofdstuk beschrijft de verschillende niveaus van infrastructuurkwaliteit, passend bij de verschillende verbindingsniveaus. Grofweg hanteren we drie infrastructuurklassen: HOV, plus en basis.

5.1 Gewenste kwaliteit van de infrastructuur bepalen: hoogste verbindingsniveau leidend

Op wegen waar meerdere buslijnen rijden, bepaalt het hoogste verbindingsniveau de gevraagde kwaliteit van de infrastructuur. Als trajecten én U-linklijnen én ontsluitende lijnen faciliteren, dan zijn vanuit OV-perspectief wensen en eisen met betrekking tot U-link leidend. Het kan ook zijn dat het aantal busbewegingen van een lager verbindingsniveau zo hoog is, dat een hoger kwaliteitsniveau infrastructuur passend is. Meerdere verbindende lijnen op één traject kunnen leiden tot de wens om HOV-kwaliteit te faciliteren.

5.2 HOV-infra ('goud'): dragend en verbindend

HOV-infrastructuur is toebedeeld aan U-link en aan sommige trajecten met één of meerdere verbindende buslijnen. Dat vertaalt zich onder andere in een ruime dimensionering van de rijbaan (7 meter breed). HOV-infra heeft geen infrastructuurele snelheidsremmende maatregelen. Inclusief

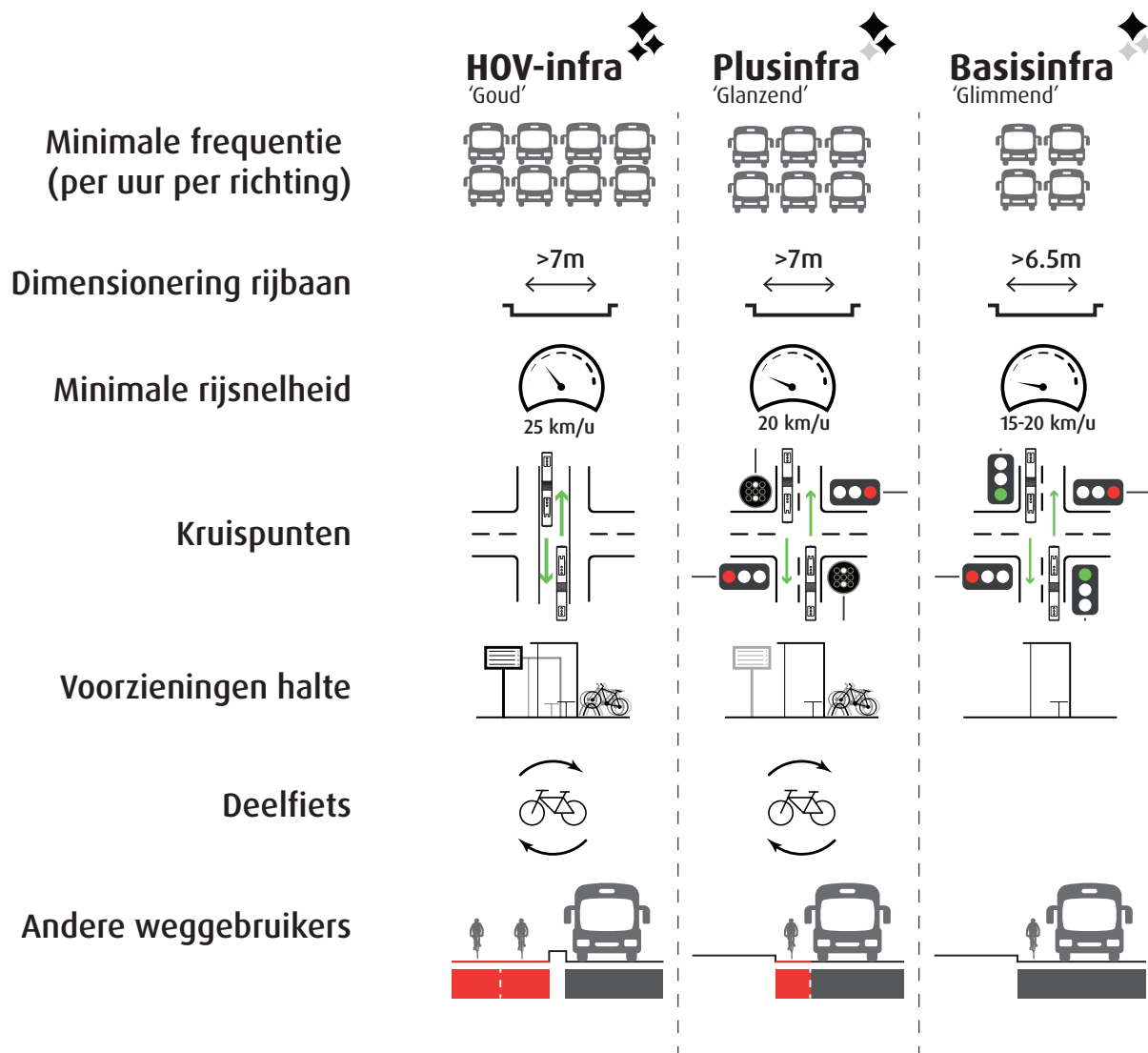
halteren en kruisingen is een gemiddelde snelheid van ongeveer 25 kilometer per uur wenselijk.

Bussen rijden zoveel mogelijk conflictvrij ten opzichte van het overige verkeer op eigen infrastructuur. Bus- en fietsverkeer zijn gescheiden. Om gebruik voor reizigers extra aantrekkelijk te maken, krijgen de haltes naast reguliere voorzieningen zoals abri's en fietsklemmen plusvoorzieningen, zoals DRIS-palen. Haltering op de rijbaan minimaliseert mogelijk rijtijd- en comfortverlies. Hiervan wordt afgeweken wanneer slechts een deel van de lijnen een halte aandoet en/of het aantal in- en uitstappers gering is, zodat andere lijnen halterende bussen gemakkelijk en veilig kunnen passeren.

Op sommige U-linktrajecten is volwaardige HOV-infrastructuur niet haalbaar vanwege de dominerende verblijfsfunctie en beperkt beschikbare ruimte. Deze uitdaging speelt vooral binnen de zone A-gebieden (zie figuur 9). Vanwege deze redenen is de binnenstadsas niet HOV-waardig, ondanks meerdere U-linklijnen en zeer veel busreizigers (circa 40.000 per dag ter hoogte van de Neude). Langzaam verkeer heeft een belangrijke positie in dit gebied. Bovendien maken deels ook auto, taxi en distributieverkeer gebruik van de busbaan.

Voorbeelden van HOV-infrastructuur zijn de busbanen op de Koningin Wilhelminaweg (busbaan Transwijk), op de Vleutenseweg en op Rijsweerd. Zie hoofdstuk 6.1 voor meer informatie over de inrichting van de Koningin Wilhelminalaan.





Figuur 10: Eigenschappen OV-infrastructuur



5.3 Plusinfra ('glanzend'): verbindend en ontsluitend

Plusinfrastructuur geldt op trajecten waar één of meer verbindende en/of ontsluitende buslijnen rijden. Inclusief haltering en het afremmen bij kruispunten en rotondes is de gemiddelde exploitatiesnelheid minimaal 20 kilometer per uur.

Plusinfra is een compromis tussen doorstromingskwaliteit en ruimtelijke kwaliteit. De voorkeursbreedte van de rijbaan is net als bij HOV-infrastructuur minimaal zeven meter. Eventueel met een aansluitende fietsstrook, waardoor fietsers naast bussen rijden in plaats van ervoor. Plusinfrastructuur heeft geen infrastructurele snelheidsremmende maatregelen.

Net als bij HOV-infrastructuur halteren de bussen op de rijbaan zodat er geen snelheids- en comfortverlies optreedt. De haltevoorzieningen worden in de regel volledig uitgevoerd: één of meerdereabri's, DRIS en fietsklemmen. Bij haltes met weinig reizigers en/of voornamelijk uitstappende reizigers wordt echter voor een sobere variant gekozen.

Voorbeeld van dit type infrastructuur zijn de Prins Bernhardlaan, de Balijelaan en de Amsterdamsestraatweg noord. Hoofdstuk 6.3 werkt de Prins Bernhardlaan verder uit.

5.4 Basisinfrastructuur ('glimmend'): ontsluitend en aanvullend OV mogelijk maken

Basisinfrastructuur maakt busverkeer mogelijk bij lagere intensiteiten, tot zo'n zes keer per uur per richting. De inrichting biedt een exploitatiesnelheid die past bij de snelheid van overig (auto)verkeer. Doordat doorstroming minder centraal staat, ligt het accent meer op de veiligheid van het busverkeer in relatie tot het overig verkeer.

De minimale breedte van de rijbaan is bij voorkeur minimaal 6,5 meter. Fietsers op de rijbaan en infrastructurele snelheidsremmende maatregelen zijn beperkt toegestaan. De haltes zijn voorzien van een verhoogd perron, haltepaal, bankje en prullenbak. Vanaf enkele tientallen instappers per dag is eenabri wenselijk en soms ook een DRIS.

De Hooft Graaflandstraat (zijstraat van 't Goylaan) waar lijn 1 rijdt, is een voorbeeld van basisinfrastructuur.

De juiste infrastructuurklasse per traject

Door de relatie tussen de verbindingsniveaus uit hoofdstuk 3 en de infrastructuurklassen uit dit hoofdstuk ontstaat er een beeld van de gewenste OV-kwaliteit per traject. Bovenstaande voorbeelden zijn in het deel B uitgewerkt. Deel C beschrijft vervolgens hoe deze kwaliteit een plek kan krijgen in herinrichtingsprojecten.





DEEL B

Voorbeelden uit de praktijk



Na de theorie uit deel A behandelt deel B voorbeelden uit de stad. Een achttal wegen is geplaatst in het door hoofdstuk 3 en hoofdstuk 5 gevormde kader: de type OV-verbindingen op trajecten en de kwaliteit van de infrastructuur. Vier van de acht voorbeelden zijn uitgelicht met dwarsdoorsneden, bovenaanzichten en foto's. Deze voorbeelden dienen ter inspiratie.

H6 Voorbeelden uit de praktijk



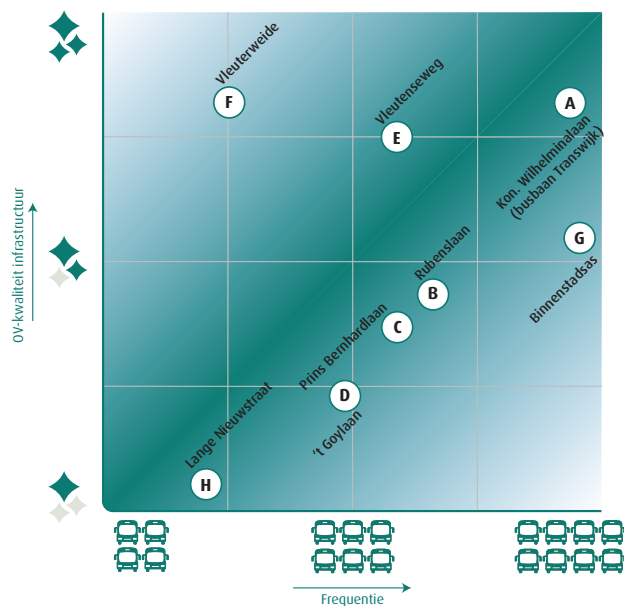
6 Voorbeelden uit de praktijk

Dit hoofdstuk presenteert enkele praktijkvoorbeelden bij de drie verschillende niveaus van infrastructuurkwaliteit (HOV 'goud', plus 'glanzend', en basis 'glimmend') in relatie tot het bedieningsniveau (dragend, verbindend of ontsluitend). Figuur 10 laat bij deze voorbeelden de samenhang zien. Het gewenste kwaliteitsniveau ligt op of boven de diagonaal. Het figuur schetst het brede spectrum dat op basis van *expert judgement* van de drie partijen is opgesteld op basis van de inrichting in 2020.

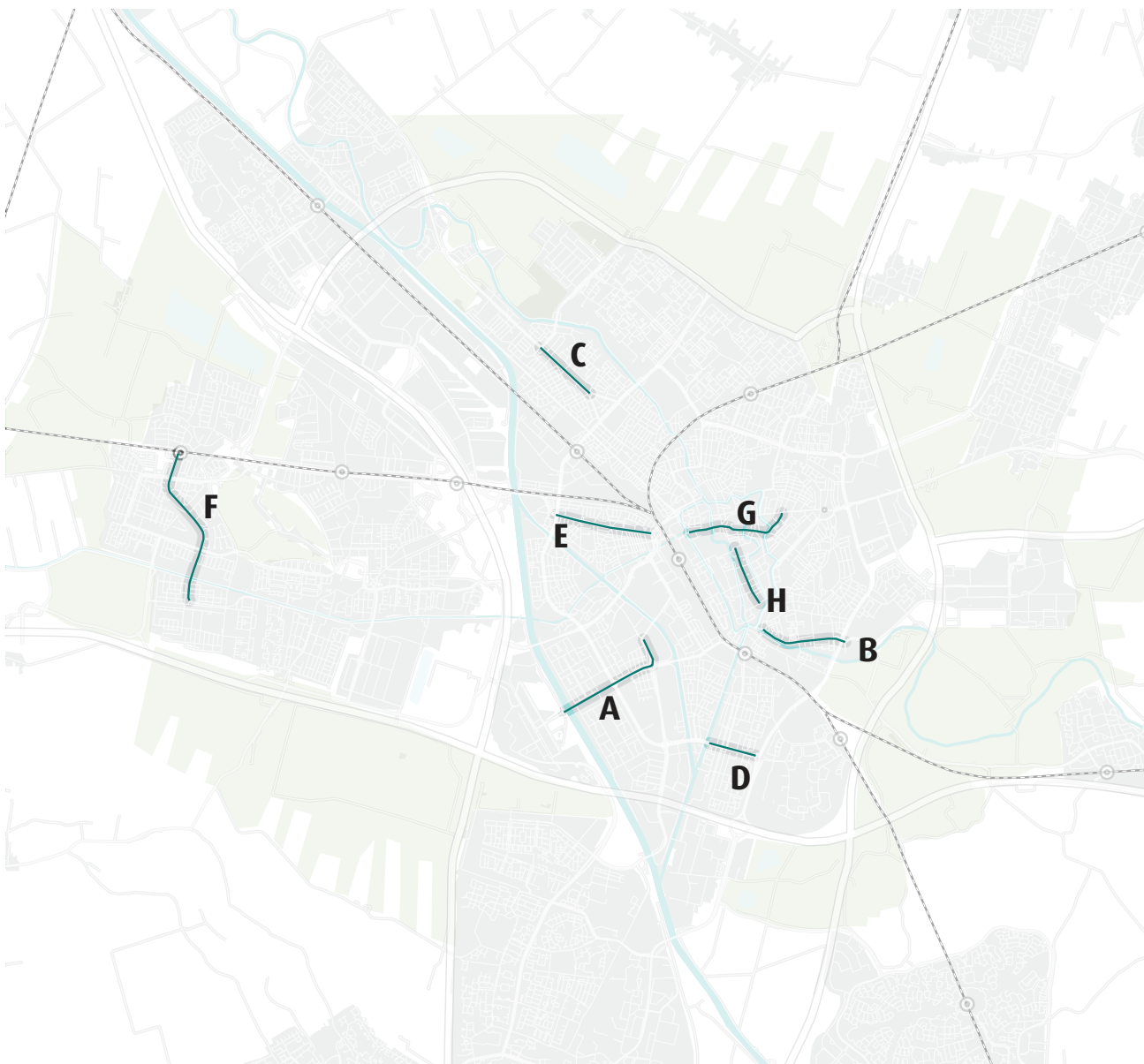
De [Koningin Wilhelminalaan](#) is een goed voorbeeld van een HOV-traject met bijpassende infrastructuur. De [Prins Bernhardlaan](#) is een weg met busintensiteiten die passen

bij 'verbindend' en dus om plusinfra vraagt. Lijn 2 over de [Lange Nieuwstraat](#) heeft een lage intensiteit en valt onder de categorie 'ontsluitend'. De straat is niet ingericht op OV, maar maakt vervoer met een kleine(re) busje wel mogelijk. Deze basiskwaliteit is passend bij deze lage intensiteit.

Als wegen zich rechtsonder van de groen gearceerde diagonaal bevinden, dan verdient het busverkeer vanuit de OV-bril gezien een betere plek in de inrichting. De binnenstadsas is hier een voorbeeld van. De busbaan in [Vleuterweide](#) is hier een voorbeeld van.



Figuur 11: Kwaliteit en frequentie



Figuur 12: Locatie van de voorbeelden





A. Koningin Wilhelminalaan

Een 12m-bus van U-OV passeert de halte Koningin Wilhelminalaan op de in 2019 geopende vrijliggende busbaan Transwijk.



B. Rubenslaan

Uitgestapte reizigers bij de halte Rubenslaan steken de weg op een onbedoelde plek over.



C. Prins Bernhardlaan

Instappende reizigers op de halte Prins Bernhardlaan steken het fietspad over op het moment dat de bus arriveert.



D. 't Goylaan

Verkeersdrukte op de stadsboulevard 't Goylaan. Rechts: een bus van U-OV voegt vanuit de haltekom in het verkeer in.





E. Vleutenseweg

Een bus van Syntus rijdt over de busbaan in middenligging op de Vleutenseweg.



F. Busbaan Vleuterweide

Een dubbelgelede (18m) bus van lijn 28 komt aan bij de halte



G. Binnenstadsas

Een stadsbus van U-OV nadert Lucasbrug.



H. Lange Nieuwstraat

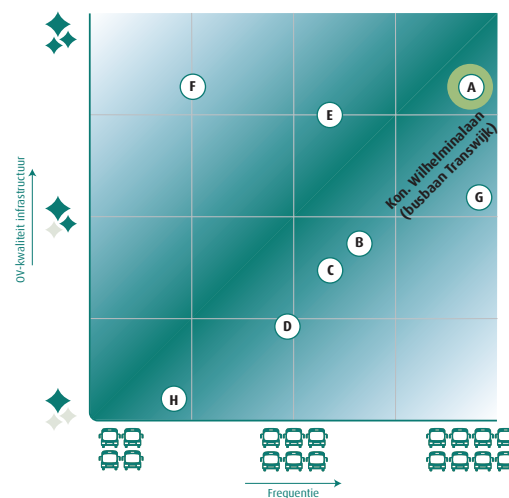
Lijn 2 rijdt met een (tijdelijke) midibus door de binnenstad.





6.1 Koningin Wilhelminalaan

Brede laan met HOV-infrastructuur





180 instappers weekdag februari op de halte Koningin
Wilhelminalaan (Op basis van U-OV data, 2020)



Frequentie (2020)

Lijnen: 24, 29, 94, 285 (allen U-OV), 102, 107, 195, 295
(Syntus i.s.m. Arriva), 90 (Qbuzz), 388 (Qbuzz, geen halte)

Spits werkdagen 08:00-09:00: 61 per uur



(op basis van winterdienst, vervoerplan 2020 van U-OV en Syntus, in beide richtingen)

Dwarsprofiel van gevel tot gevel

72m



Dal werkdagen 12:00-13:00: 26 per uur



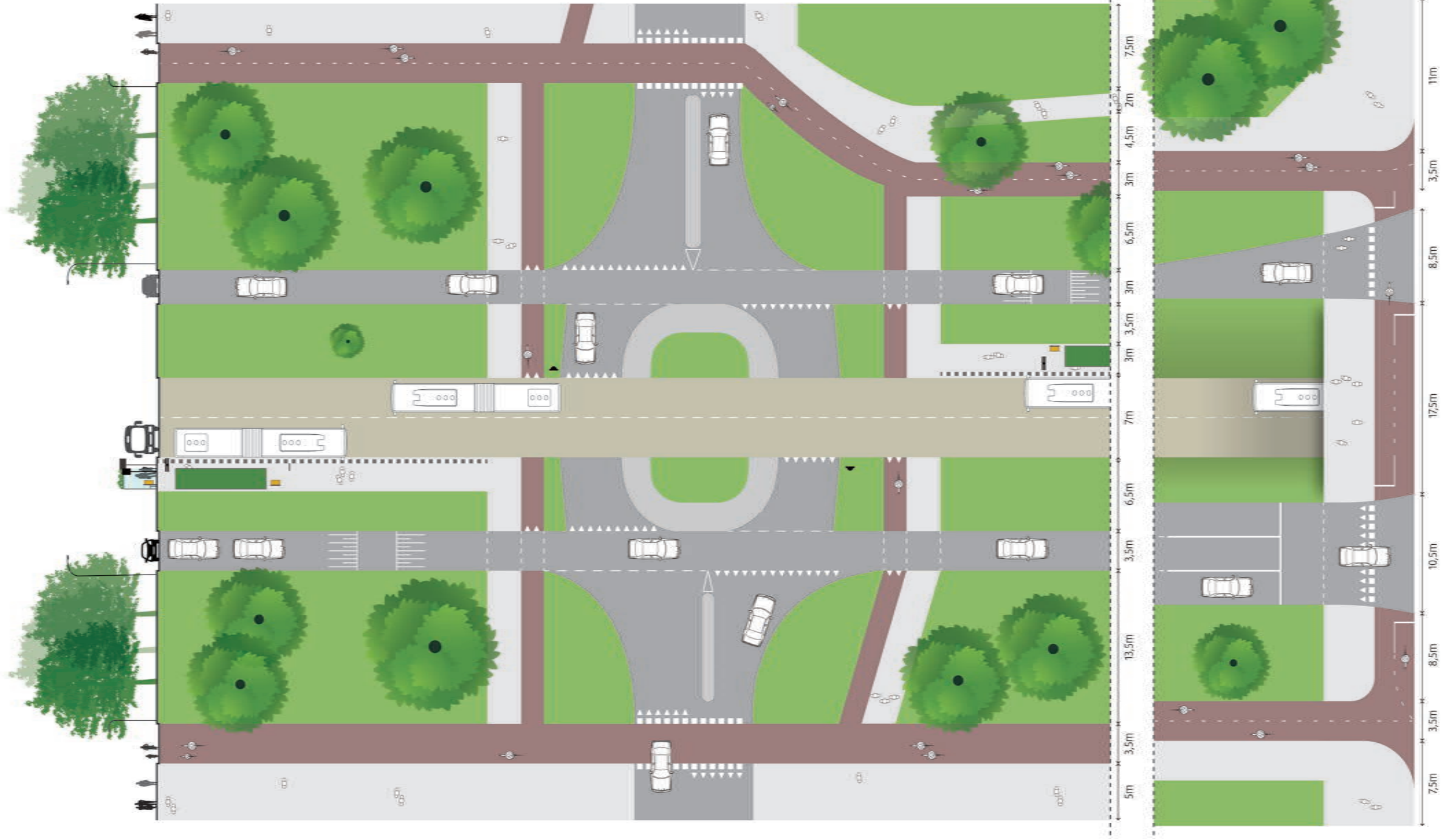
De Koningin Wilhelminalaan is onderdeel van een belangrijke verbinding tussen Utrecht Centraal en het Zuidwesten van Utrecht. Deze zuidradiaal is onderdeel van de HOV-bril tussen Vleuten en Science Park. Naast stadslijnen maken ook regionale lijnen veelvuldig gebruik van deze route.

Op het gehele traject heeft de bus eigen infrastructuur. De belangrijkste kruisingen op het traject zijn ongelijkvloers, waardoor de bus niet hoeft af te remmen. Op gelijkvloerse kruisingen heeft de bus in de regel voorrang. Op sommige locaties waarschuwen waarschuwingsinstallaties het overige

verkeer bij naderend busverkeer. Op andere locaties maken specifieke busbewegingen gebruik van de aanwezige autostroken ter bevordering van de doorstroming, zoals bij de kruising Van Zijstweg met de Overste den Oudenlaan.

De haltes zijn aan de busbaan uitgevoerd, dus zonder haltekom. Bij de aanleg van de businfrastructuur is echter rekening gehouden met toekomstige realisatie van haltekommen, zodat regionale lijnen haltes zonder vertraging kunnen passeren. In overeenstemming met 'HOV-kwaliteit' hebben alle haltes een abri en een DRIS.

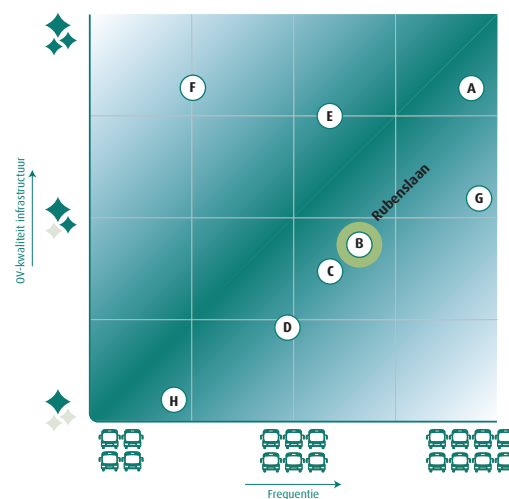






6.2 Rubenslaan

Druk verkeersbeeld met ruimte voor verbetering





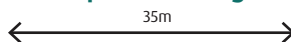
1.240 instappers weekdag februari
op de halte Rubenslaan (Op basis van U-OV data, 2020)



Frequentie (2020)

Lijnen: 6, 29 en 41 (allen U-OV)

Dwarsprofiel van gevel tot gevel



Spits werkdagen 08:00-09:00: 38 per uur



Dal werkdagen 12:00-13:00: 24 per uur



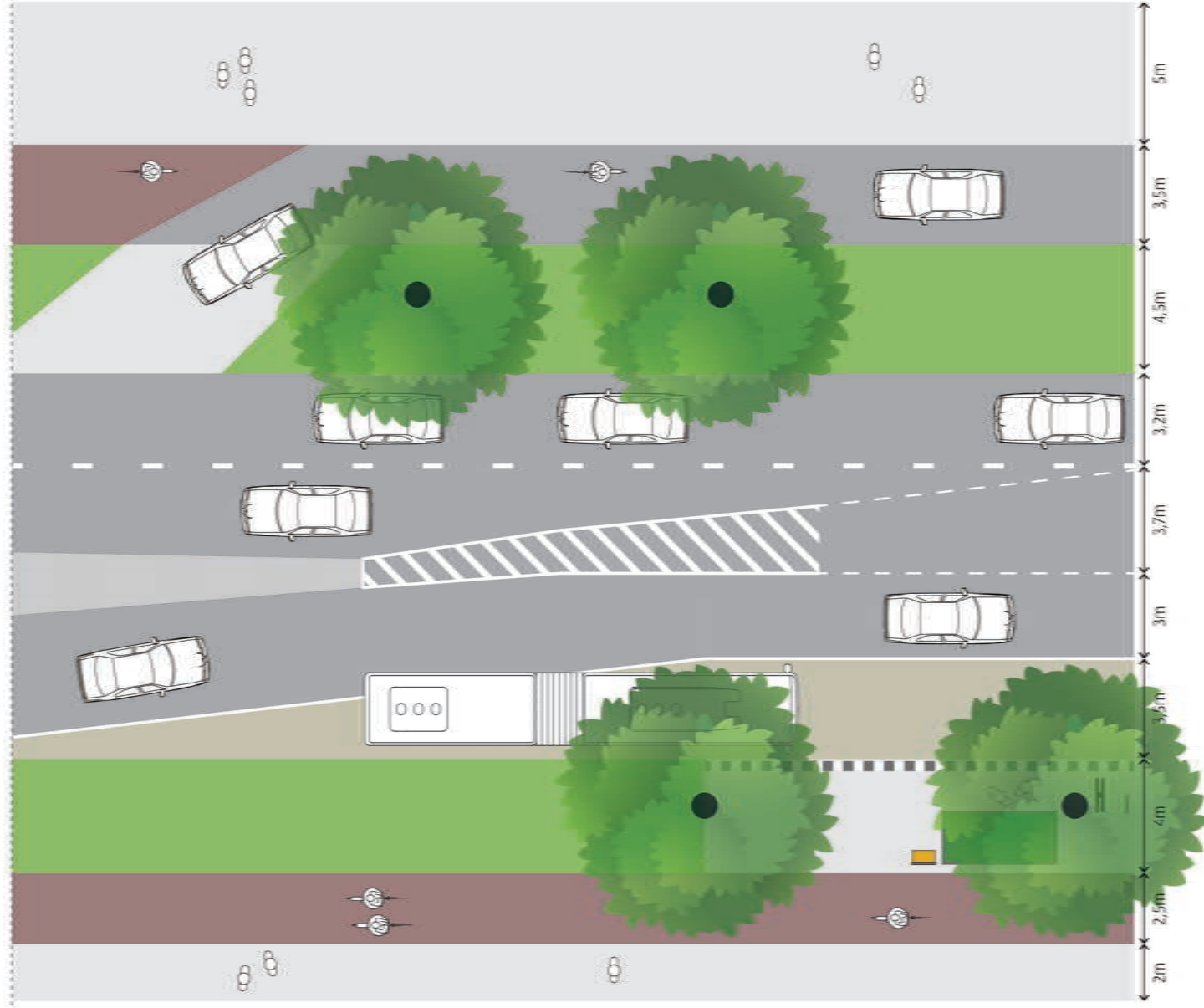
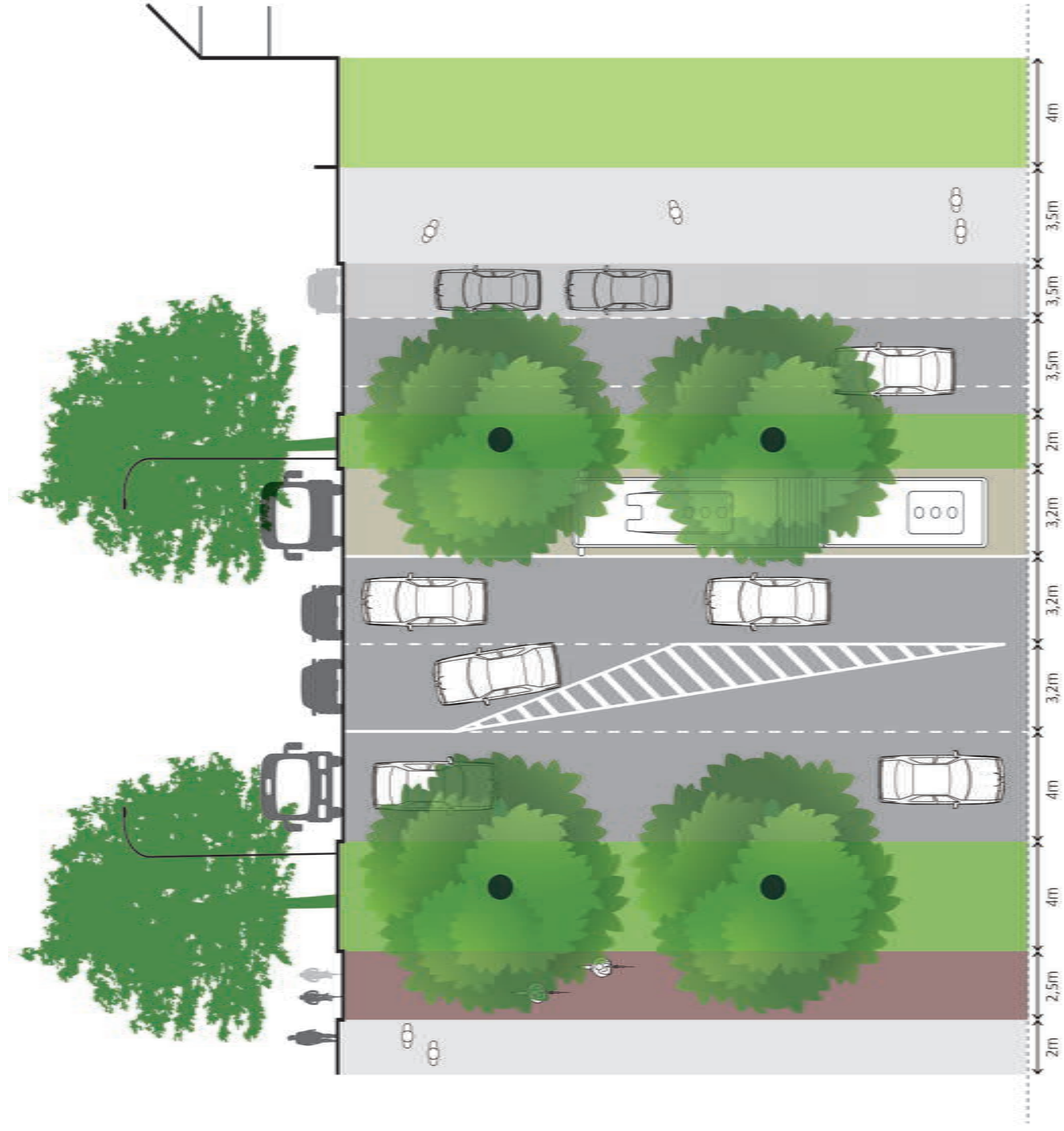
(op basis van winterdienst, vervoerplan 2020 van U-OV en Syntus, in beide richtingen)

De Rubenslaan is een drukke verkeersader in Utrecht oost. Met het wegvallen van lijn 12 rijden er tussen 08:00 en 09:00 op werkdagen nog steeds 15 bussen per uur per richting waaronder U-link 41 en tangentlijn 29. De buslijnen hebben een stedelijke en regionale functie. Vanuit OV-perspectief verdient deze weg minimaal plusinfra.

De weg heeft echter een onrustig verloop door veel in- en uitritten, de vele voorsorteer- en ritsvakken bij de kruispunten en (daaraan gerelateerd) de continue versprings van de middenas van de weg.

Ondanks dat de verkeerslichten prioriteit geven aan OV en er op meerdere deeltrajecten busstroken zijn, levert het hoge aantal conflictpunten bovenmatige vertragingen op. De haltes zijn wel direct aan de busbaan gesitueerd, dus zonder haltekom waardoor geen vertraging ontstaat bij uitrijden. Vrijwel alle haltes hebben eenabri en een DRIS.

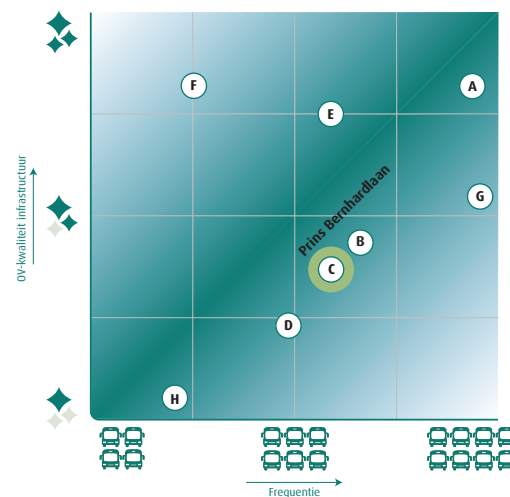






6.3 Prins Bernhardlaan

Verbindende lijnen op plusinfrastructuur





690 instappers weekdag februari op de halte Prins Bernhardlaan (Op basis van U-OV data, 2020)



Frequentie (2020)

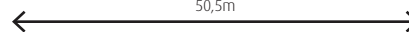
Lijnen: 3, 7, 12, 27, 920 (U-OV), 120 (Syntus)

Spits werkdagen 08:00-09:00: 46 per uur



Dwarsprofiel van gevel tot gevel

50,5m



Dal werkdagen 12:00-13:00: 44 per uur



(op basis van winterdienst, vervoerplan 2020 van U-OV en Syntus, in beide richtingen)

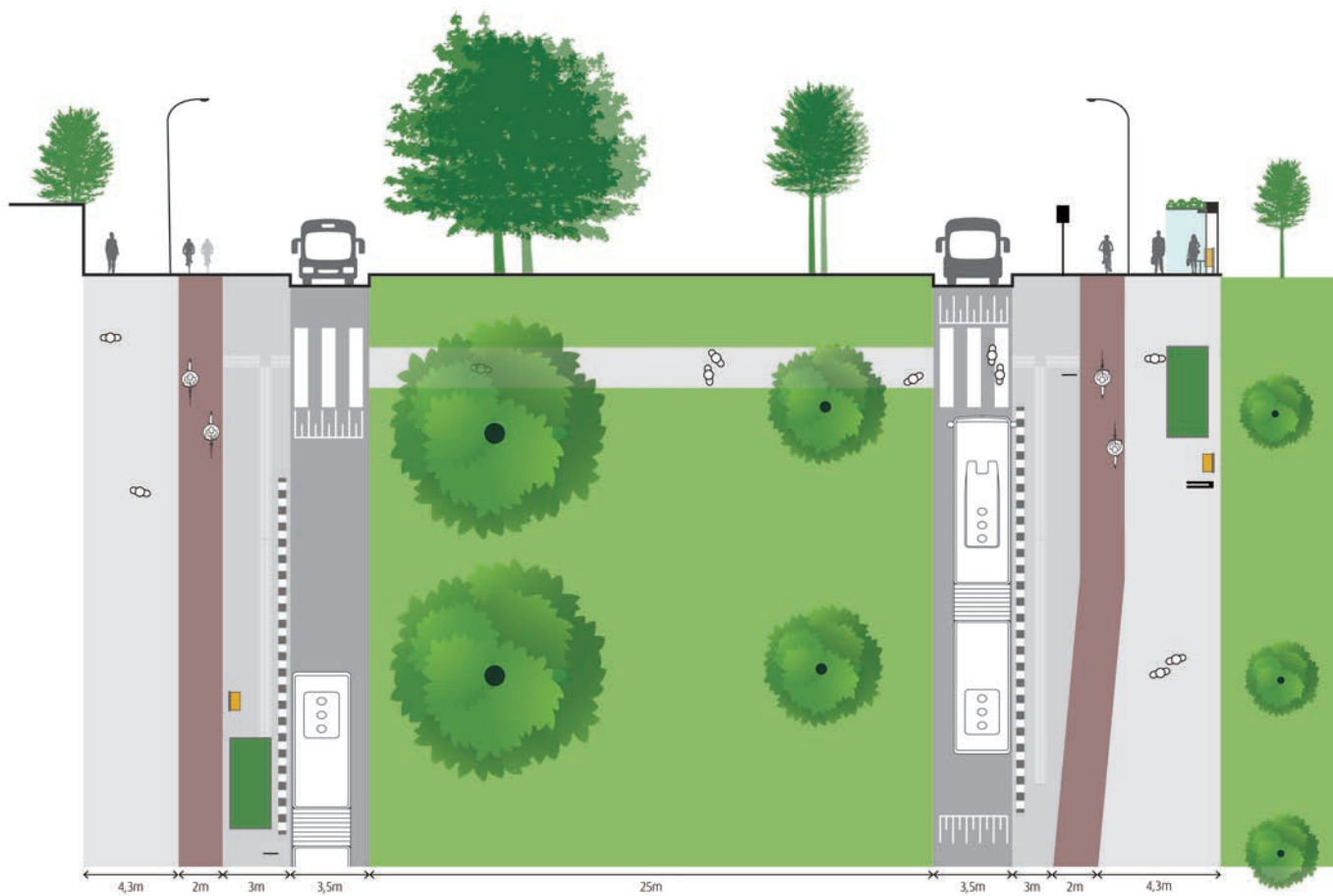
U-OV-lijnen en streeklijn 120 rijden via de Prins Bernhardlaan. Gegeven de hoge gezamenlijke frequentie van lijnen is infrastructuur op pluskwaliteit passend. De centrale route zou zelfs in aanmerking komen voor HOV-kwaliteit, maar het groene karakter van de weg maakt dit (voorlopig) onrealistisch. Bussen krijgen net als overig gemotoriseerd verkeer voorrang op de ongeregelde kruisingen.

Hoewel fietsers samen met gemotoriseerd gebruik maken van hetzelfde weggedeelte als bussen, heeft dit vanwege

de brede fietssuggestiestrook geen nadelige invloed op de doorstroming van het busverkeer. Bij de haltes gaat het fietsverkeer achter de halte langs, waardoor het uitrijden vanaf de halte geen vertraging oplevert en er een veilige situatie is voor fietsers. Het halteren op de rijbaan (dus niet in een haltekom) bevordert dit ook.

Geparkeerde voertuigen beïnvloeden het rijdend verkeer niet nadelig, omdat er voldoende ruimte is tussen (mogelijk) uitslaande portieren en het rijdend verkeer.

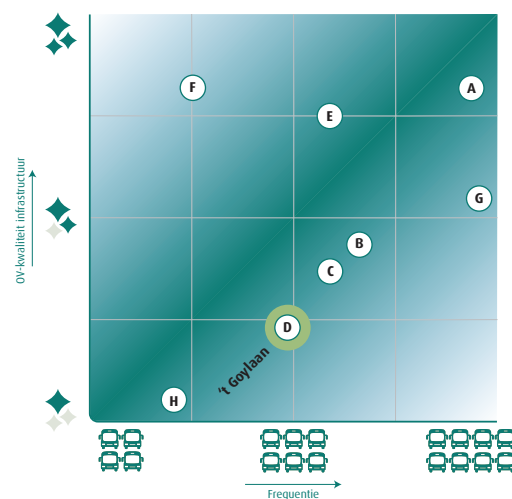






6.4 't Goylaan

Verbindende lijnen verdienen plusinfrastructuur





290 instappers weekdag februari op de halte 't Goylaan
(Op basis van U-OV data, 2020)



Frequentie (2020)

Lijnen: 1, 10, 34, 47, 247 (U-OV)

Spits werkdagen 08:00-09:00: 40 per uur



Dwarsprofiel van gevel tot gevel

41m



Dal werkdagen 12:00-13:00: 32 per uur



(op basis van winterdienst, vervoerplan 2020 van U-OV en Syntus, in beide richtingen)

't Goylaan is een stedelijke verbindingsweg die in 2016 is heringericht als stadsboulevard. Belangrijke buslijnen verbinden belangrijke herkomst- en bestemmingslocaties in de regio via 't Goylaan. Voorbeelden daarvan zijn U-link 34, streeklijn 47 en stadslijn 1. Vanwege U-link is HOV-infrastructuur gewenst, maar het principe van stadsboulevard maakt plusinfra het hoogst haalbare.

Het verkeer op de weg stroomt met name in de spits slecht door. Er zijn meerdere aandachtspunten: op de kruispunten blokkeren dwarsrichtingen bijvoorbeeld de doorstroming op de hoofdrichting en bussen kunnen soms moeilijk uitrijden vanuit de haltekommen.



DEEL C

Aan de slag!



Aan de hand van het Utrechtse planproces wordt fasegewijs behandeld op welke momenten input nodig is om bij het (her)inrichten van infrastructuur de juiste invulling te geven aan de OV-belangen. Dit laatste deel bevat dus concrete handvatten om het OV te verbeteren en daarmee bij te dragen aan de ambities van de provincie en de gemeente.

H7 Processtappen OV-inbreng in projecten



Processtappen OV-inbreng in projecten

Dit hoofdstuk presenteert de OV-inbreng in herinrichtingsprojecten vanuit het Stedelijk OV-overleg aan de hand van het Utrechts PlanProces. Per planfase volgt er een beschrijving van het uitwerkingsniveau met typische uitwerkingsvragen.

7.1 Projectinbreng in relatie tot Utrechts planproces

Utrechts PlanProces 3: Bereikbaarheidsprojecten

De gemeente Utrecht hanteert voor complexe, meervoudige projecten het Utrechts PlanProces (UPP). Een project is volgens het UPP complex in het geval een enkelvoudige bouwvergunning niet afdoende is. Vrijwel alle herinrichtingsprojecten vallen daar dus onder. Het UPP is verdeeld in vijf (UPP 0 tot en met UPP 4) types, waarbij OV onder UPP3 - Bereikbaarheid valt. Hoe verder in het planproces, des te gedetailleerder de ontwerpaspecten. In beginsel is het SOV het platform om de onderwerpen te bespreken als het herinrichtingsproject het OV raakt (zie hoofdstuk 2).

UPP 0: Plotontwikkeling

UPP 1: Gebiedsontwikkeling

UPP 2: Bouwvlekontwikkeling

UPP 3: Bereikbaarheid

UPP 4: Buitenruimte

Fase 1: Initiatiefase

De eerste stap binnen de initiatiefase is om te bekijken of er nu en in de toekomst sprake is van OV op de her in te richten infrastructuur. Een toedeling naar HOV, plus of basis vindt plaats door een eerste verkenning van gewenste

inrichtingsaspecten. Het resultaat is een **memo** met OV-uitgangspunten op hoofdlijnen.

Indien OV een plaats krijgt in het (her)ontwerp, dan maken de volgende aspecten in ieder geval onderdeel uit van de uitgangspuntenmemo. Naast de gewenste doorstromingskwaliteit (zie paragraaf 7.3) zijn veiligheid en bereikbaarheid belangrijke aspecten:

- Aparte businfrastructuur of gedeeld met het overige verkeer en de mate waarin
- Voorkeursmaatvoering, zoals breedte van de rijbaan
- Toepassing van haltekomen of halteren op de rijbaan
- Zoekgebied voor haltes en de (onderlinge) halteafstand
- Voorkeur kruispuntvormen inclusief eventuele toepassing van verkeersregelininstallaties
- De aanwezigheid en eventuele vorm van snelheidsremmende maatregelen

Resultaat van fase 1: uitgangspunten op hoofdlijnen

Het resultaat van fase 1 is een uitgangspuntennotitie die is opgesteld door het SOV. Na bespreking met het project is hier doorgaans enkele weken voor nodig, waarna nogmaals bespreking plaatsvindt.



Fase 2: Definitiefase

De definitiefase heeft het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (IPvE en FO) als resultaat. In het IPvE zijn de OV-uitgangspunten uit fase 1 verwerkt. De uitwerking is een concretiseringslag van de uitgangspuntennotitie. In



het FO landen de hoofdontwerpkeuzes met verschillende soorten oplossingen in diverse varianten.

In de verschillende varianten zijn de volgende zaken bijvoorbeeld nog onderscheidend:

- Opstellocatie van bussen bij een kruispunt
- Punt van samenvoeging busverkeer en overig verkeer

Om te komen tot het IPvE en het FO zijn verschillende iteraties nodig waarbij het SOV de OV-belangen inbrengt en samen met het projectteam afweegt tegen andere belangen.



Resultaat van fase 2: Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (IPvE en FO)

Het resultaat van fase 2 is een IPvE en FO waarbij OV-belangen een afgewogen plek krijgen.

Fase 3: Ontwerpfase

De ontwerpfase levert het VO en DO op. In het VO zijn de inrichtingskeuzes geland. Dit is dus een belangrijke fase om gezamenlijk te kijken of de OV-inpassing voldoet aan de SOV-wensen en om eventueel nog aanpassingen aan

het ontwerp te maken. Alle maatvoering zoals rijcurves, parkeervoorzieningen, haltes (en/of -kommen) en dergelijken zijn aan het einde van deze fase bepaald. In het DO kunnen nog kleine wijzigingen plaatsvinden, maar hoofdzakelijk gaat het voor OV om (verdere) uitwerking van de verkeersregeling. Aangezien deze regeling een grote impact heeft op de uiteindelijke OV-doorstroming, zit hier mogelijk nog veel ruimte om het gestelde doorstromingsdoel te behalen.

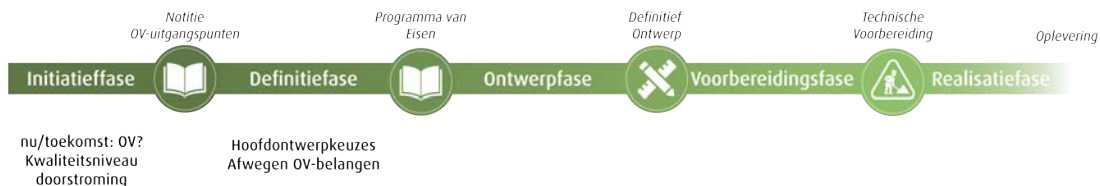
Resultaat van fase 3: Voorlopig Ontwerp en Definitief Ontwerp (VO en DO)

Het resultaat van fase 3 is een VO en navolgend een DO met het verfijnde ontwerp en een uitgewerkte verkeersregeling.



Fase 4: Voorbereidingsfase

In de voorbereidingsfase vindt de aanbesteding voor een aannemer plaats. Het is belangrijk dat de aannemer gestimuleerd wordt om de OV-hinder tijdens de uitvoering van het werk te beperken. Het SOV heeft daarin in principe geen rol. Uiteraard kan het SOV wel meedenken over bijvoorbeeld de fasering. Ook in deze fase is regelmatig



Figuur 13: Processtappen (Bron: Utrechts Planproces, pagina 3)



contact vanuit het project met de vervoerder belangrijk zodat die weet wanneer het werk plaats gaat vinden, wat de mate van hinder gaat zijn en om te bepalen welke maatregelen nodig zijn om het OV zo ongehinderd mogelijk doorgang te laten vinden. Afstemming over vervangend vervoer vindt plaats tussen de gemeente en vervoerder (zie box 'Omleidingen' op pagina 54).



Resultaat van fase 4: Aanbesteding en afspraken over vervangend vervoer

Het resultaat van fase 4 is een afgeronde aanbesteding voor de realisatie van het werk. Daarnaast zijn er tussen de uitvoerende partijen afspraken gemaakt over het vervangend vervoer en/of omleidingen tijdens de realisatie van het werk.

Fase 5: Realisatiefase

Tijdens de realisatiefase houdt het project het SOV op de hoogte van de voortgang van de werkzaamheden. Als er wijzigingen nodig zijn in het vervangend vervoer, bijvoorbeeld door uitloop van werkzaamheden, dan hoort de vervoerder dit zo snel mogelijk. De vervoerder kan dan meedenken over oplossingen.



Resultaat van fase 5: Beter OV

Een heringerichte weg die voldoet aan de afspraken en (daarmee) past binnen het netwerkperspectief van de gemeente en de provincie.

Omleidingen: tijdens de verbouwing de winkel open houden

Als tijdens de (om)bouw van de weginfrastructuur noodzaak ontstaat tot omleidingen in de busexploitatie dan stemt de gemeente met de vervoerder(s) af. Het is belangrijk dat dit zo vroeg mogelijk gebeurt, zodat de vervoerder kan meedenken over de beste oplossing en tevens op tijd de dienstregeling kan voorbereiden. De provincie speelt indien nodig een bemiddelende rol. Als het vervangend vervoer binnen het aantal vastgestelde dienstregelingsuren (DRU's) in het vervoerplan uitgevoerd kan worden dan is er geen verdere verrekening nodig. Mocht als gevolg van het project de omleidingsroute meer tijd (DRU's) kosten dan de normale route, dan komen die ten laste van het project (gemeente). Hoe langer de omleiding voor het OV duurt, des te hoger de kosten van het vervangend vervoer en/of de omleiding..

7.2 Subsidiering van infrastructuur

Grondslag voor subsidie

Een speciaal geval van een herinrichtingsproject is als de provincie (soms mede via rijkssubsidies) financieel bijdraagt aan de (her)inrichting van infrastructuur. In beginsel subsidieert de provincie vanuit het programma OV op basis van één of meerdere van de volgende kenmerken (vanuit andere programma's zoals Fiets en Knooppunten zijn er aanvullende mogelijkheden):

- OV-maatregelen met netto positieve maatschappelijke baten. Dit betekent dat de verbetering van de reistijd en (daarmee samenhangende) afname van de exploitatiekosten positief afwegen tegen de totale



kosten.

- OV-infrastructuur die nodig is voor de realisatie van een vervoerplan.
- Verbetering van de haltekwaliteit.

Voor de aanvraag van subsidie is een subsidieregeling van toepassing die te vinden is op de website van de provincie. Bij provincie-overstijgende programma's gelden er eigen afspraken over de financiering.

Extra stappen in planproces bij subsidie

Als er sprake is van subsidiering door de provincie, dan is de definitieve toekenning ervan gekoppeld aan de doorgevoerde maatregelen in het ontwerp en de resulterende (verbetering van de) OV-kwaliteit. Bij elke faseovergang legt het project deze ontwerpen voor aan de provincie ter goedkeuring. Omdat afstemming regulier plaatsvindt in het SOV (zie paragraaf 7.1) is deze stap meestal een simpele formaliteit.

7.3 Doorstromingsdoelen

In deel A is het belang van OV-doorstroming voor reizigers, de gemeente en de provincie, de vervoerder en daarmee indirect ook voor de reiziger beschreven. Deze paragraaf beschrijft de verschillende mogelijke uitgangspunten voor de OV-concrete doorstromingsdoelen.

Rijtijddoelen stellen

Een rijtijddoel bestaat uit een concrete streefwaarde die meestal is afgeleid van de huidige rijtijd. Deze rijtijd betreft doorgaans een gemiddelde tussen specifieke haltes in de spits en in het dal op werkdagen, inclusief halteren. Een belangrijk onderliggend doel is om het rijtijdsverschil tussen spits en dal te beperken. Om een realistisch beeld neer te zetten van het rijtijddoel helpt het om referentietrajecten elders in de stad te gebruiken ter onderbouwing.

Om de rijtijddoelen te behalen is er vaak een veelvoud aan maatregelen mogelijk die de provincie en de gemeente samen verkennen. De volgende ontwerpkeuzes zijn voorbeelden van een mogelijk positieve bijdrage aan de gestelde rijtijddoelen:

- Meer prioriteit instellen voor bussen bij VRI's.
- Maximale wachttijden instellen bij verkeerslichten. Zeker nabij een belangrijke bestemming of een overstappunt (zoals een treinstation) kan deze maatregel veel kwaliteit bieden aan de reiziger.
- Vlot kunnen uitrijden bij haltes door bussen bijvoorbeeld op de rijbaan te laten halteren.
- Genoeg ruimte aan fietsers geven, zodat die naast bussen kunnen rijden en niet ervoor.
- Een groene golf voor clusters van bussen instellen, zodat die clusters in één keer over een traject kunnen rijden in plaats van elke keer moeten afremmen bij opvolgende verkeersregelinstanties.



A. Afname van de rijtijd

Een ondermaatse inrichting van de infrastructuur voor het OV in de huidige situatie kan reden zijn om een verbetering af te spreken. Ook is het logisch om op trajecten waar vanuit het netwerkperspectief in de toekomst reizigersgroei verwacht en/of gestimuleerd wordt dat de gemeente een hogere OV-doorstroming faciliteert. De Europalaan in de Merwedekanaalzone is hier een voorbeeld van. Een belangrijk onderliggend rijtijddoel is doorgaans afname van de spitsrijtijden en vergroten van de betrouwbaarheid van de reistijden. In de spits treden namelijk op de meeste trajecten de meeste vertragingen op met als gevolg ook onbetrouwbare reistijden.

B. Stand-still principe: de rijtijd verslechtert niet

In sommige gevallen is het binnen de context van een project logisch en realistisch om te streven naar behoud van rijtijden. Dit is bijvoorbeeld van toepassing als langzaam verkeer vanuit stedelijke transitie meer ruimte krijgt en tegelijkertijd behoud van busverkeer op die route wel gewenst is. Een ander voorbeeld is een situatie met forse toename van busverkeer, waardoor het lastig is om bussen dezelfde prioriteit te blijven geven bij kruisingen. In deze gevallen van toenemende verkeersdruk en/of afnemende verkeersruimte zijn er OV-maatregelen nodig om behoud van rijtijden te kunnen garanderen.

C. Beperkte toename rijtijd

Als aspecten vanuit andere programma's dan OV meer nadruk krijgen op een bepaalde verbinding (bijvoorbeeld toevoeging van een hoofdfietsroute), dan kan de conclusie

zijn dat het onvermijdelijk is dat de OV-rijtijden toenemen. Zo komen fietsers volgens het nieuwe inrichtingsconcept van de Nachtegaalstraat voor bussen te rijden, waardoor de gemiddelde rijtijd voor bussen toeneemt. In zo'n geval kunnen de partijen besluiten om een beperkte rijtijdtoename te accepteren en te zoeken naar compenserende doorstromingsmaatregelen op een ander (deel van het) traject in de stad. Ook kan het uiteindelijke besluit zijn om het busverkeer via een andere route te leiden (optie D.).

D. Verleggen van de busroute

Soms concluderen de gemeente en de provincie gaandeweg de verkenning dat OV-belangen onvoldoende te verenigen zijn met het inrichtingsconcept van de weg. Verplaatsing van de busroute is dan een te verkennen alternatief. Dit kan in principe alleen bij ontsluitende lijnen (basisinfra). Als die alternatieve route meer rijtijd kost, dan zoeken de partijen naar compenserende maatregelen (elders). Problemen om (al) het busverkeer op een acceptabele manier in te passen speelt bijvoorbeeld bij de heringerichte Voorstraat en Prinses Irenelaan-Pionstraat.

Bij een voorgenomen opheffing van het busverkeer op een weg is het extra belangrijk om gezamenlijk vroegtijdig naar passende alternatieven te zoeken. De verplaatsing van een route en verandering van een vervoerconcept zorgt doorgaans voor veel commotie bij reizigers, bewoners en de politiek. Bovendien zijn er op de alternatieve routes meestal ook maatregelen nodig om OV op een gewenste manier mogelijk te maken met de nodige voorbereidingstijd.









Goudappel Coffeng BV, Amsterdam

De Ruyterkade 143

1011 AC AMSTERDAM

Tel +31(0)20 420 92 17

e-mail: goudappel@goudappel.nl

Postbus 14684

1001 LD AMSTERDAM

www.goudappel.nl

Goudappel Coffeng BV is gevestigd in Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden

