PROVINCIE UTRECHT

AAN DE SLAG MET OV (REGIO)

REALISATIE OV-INFRASTRUCTUUR

Titel

Aan de slag met OV (regio)

Met inbreng van

De gemeenten Amersfoort, Baarn, Bunnik, Bunschoten, De Bilt, De Ronde Venen, Eemnes, Houten, IJsselstein, Leusden, Lopik, Montfoort, Nieuwegein, Oudewater, Renswoude, Rhenen, Soest, Stichtse Vecht, Utrecht, Utrechtse Heuvelrug, Veenendaal, Vijfheerenlanden, Wijk bij Duurstede, Woerden, Woudenberg en Zeist.

Opgesteld door

Provincie Utrecht: Raymond Huisman, Martijn Legêne, met medewerking van Erwin van Dijk, Reinoud Dirksen, Roel van Huet, Sjors de Ridder, Gert van Kempen, Gijs Knegtel

Met dank aan

Syntus/Keolis Utrecht en U-OV (Qbuzz)

Met ondersteuning van

Chris Bartman, Peter Dinnissen, Ruben Hanterink, Nicole Korsten (Goudappel)

Fotomateriaal afkomstig van

Arthur Scheltes, tenzij anders vermeld

Datum publicatie

17 Februari 2022

Kenmerk

008875.20220107.R01.02

© Copyright Goudappel B.V.

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

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

AAN DE SLAG MET OV (REGIO)

REALISATIE OV-INFRASTRUCTUUR

Inhoudsopgave

"Ik wil meer weten over..." 6

'Aan de slag met OV (regio)' in het kort 8

Begrippenlijst 10

1. Inleiding: OV-kwaliteit op het juiste niveau 14

2. De organisatie van het OV: meerdere partijen met eigen rollen 22
2.1 Provincie als opdrachtgever en partner van gemeenten 22
2.2 Gemeenten als wegbeheerder en partner van provincie 24
2.3 Vervoerder als opdrachtnemer en adviseur van provincie 24
2.4 Schil van adviserende partijen 28
2.5 Externe communicatie 28

3. Het bus- en tramnetwerk in de provincie Utrecht 34
3.1 U-liner als comfortabele snelle busverbinding 34
3.2 U-link als dragende lijnennet binnen de Utrechtse en Amersfoortse regio's 34
3.3 Verbindende lijnen 36
3.4 Ontsluitende lijnen en aanvullend OV 36
3.5 Deelmobiliteit 37
3.6 Knooppunten als schakel in de ketenreis 37
3.7 OV-Toekomstbeeld 2040 38
3.8 OV-Netwerkperspectief 39

4. Samen werken aan OV-doorstroming 42
4.1 Belang van doorstroming voor stad en regio 42
4.2 De juiste netwerkinvulling op lokaal niveau 42
4.3 Inpassingsvraagstukken rondom openbaar vervoer 45

5. Infrastructuurkwaliteit op maat 48
5.1 Gewenste kwaliteit van de infrastructuur bepalen: hoogste verbindingsniveau leidend 48
5.2 HOV-infra ('goud'): dragend en verbindend 48
5.3 Plusinfra ('glanzend'): verbindend en ontsluitend 50
5.4 Basisinfrastructuur ('glimmend'): ontsluitend en aanvullend openbaar vervoer mogelijk maken 51
5.5 Vier basisontwerpen voor haltes 52
5.6 De juiste infrastructuurklasse per traject 52

6. Voorbeelden uit de praktijk **56**
A. HOV-Infrastructuur Laakboulevard in Vathorst, gemeente Amersfoort 58
B. Bushalte Centrum Mijdrecht, gemeente De Ronde Venen 62
C. Doorsteek Maxima Kinderziekenhuis, gemeente Utrecht 66
D. Rotonde De Geer, gemeente Wijk bij Duurstede 70
E. Diepenbrocklaan, gemeente Nieuwegein 74
F. Maarsbergseweg, gemeente Woudenberg 80
G. Soestdijkseweg Zuid, gemeente De Bilt 84
H. Di Lassostraat en Willaertstraat, gemeente Soest 88
I. Oude Rijksweg, Lexmond, gemeente Vijfheerenlanden 94

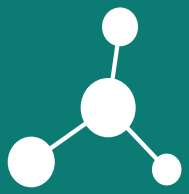
7. Subsidiëring van infrastructuur **100**
7.1 Subsidiemogelijkheden 102
7.2 Verbeteren van OV-exploitatie 103
7.3 Aanvragen van subsidie 104
7.4 Een succesvolle subsidieaanvraag 104
7.5 Meer informatie 105

8. Processtappen OV-inbreng in projecten **106**
8.1 Voorafgaand aan projecten 106
8.2 Inbreng in projecten 107
8.3 Doorstromingsdoelen: werken aan snel en betrouwbaar OV 109

9. Meer weten? **112**

“Ik wil meer weten over...”

Knooppunten (p.37)

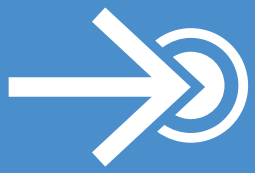


Infrastructuur (p. 48)

Organisatie van het OV (p. 22)

Samenwerking (p. 24)

Toegankelijkheid (p. 52)



Subsidiemogelijkheden (p. 100)

Vervoerplanproces (p. 25)

‘Aan de slag met OV (regio)’ in het kort

Deze brochure biedt wegbeheerders handvatten om het OV op de juiste manier te faciliteren op haar infrastructuur. In deze brochure vindt u informatie over OV-vriendelijk wegontwerp, doorstroming en de beschikbare subsidies voor deze aanpassingen.

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

Een goed functionerend OV-systeem in stad en regio is een gezamenlijke belang van de provincie, gemeenten 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. Provincie en gemeenten voeren beiden beleid waarin het OV een rol speelt om de bereikbaarheid van inwoners en bezoekers te verbeteren. De provincie is eindverantwoordelijk voor het OV-aanbod en is partner in herontwerp van infrastructuur waar bussen overheen rijden. Als partner stelt de provincie subsidies beschikbaar om het OV te verbeteren. Gemeenten zijn in hun rol als wegbeheerder immers grotendeels verantwoordelijk voor de (OV-)infrastructuur. Vervoerders behartigen exploitatiebelangen, zoals veilige en berijdbare routes. Samen zorgen deze partijen voor voldoende OV-bereikbaarheid.

OV-doorstroming faciliteren is maatwerk

Een vlotte doorstroming van het OV zorgt voor een aantrekkelijk product voor de reizigers en bespaart rijtijd die voor andere OV-lijnen ingezet kan worden. 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.

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:

- Trein en U-liner vormen de verbindingen met andere landsdelen en verbinden regio’s onderling.
- 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.
- Aanvullende OV-vormen bedienen gebieden met weinig OV-vraag en afhankelijke reizigers.

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. De richtlijnen gaan bijvoorbeeld over toepassing van busstroken, de wegbreedte en de mate van prioriteit ten opzichte van ander verkeer.

Een weg met één of meerdere U-linklijnen vraagt in de regel om 'HOV-infra': comfortabele haltes die van alle gemakken voorzien zijn, bussen rijden waar mogelijk op vrijliggende infrastructuur. De tussencategorie wordt gevormd door 'plusinfra': de bus krijgt prioriteit, maar rijdt waar mogelijk mee met het overige (auto) verkeer. Voor ontsluitende lijnen en aanvullend OV geldt in veel gevallen 'basisinfra': er kan met minimale comfort- en exploitatienormen een bus rijden.

De realisatie van HOV-infrastructuur heeft een directe relatie met het streven van wegbeheerders om de wegen veiliger te maken. Hoewel het verbeteren van verkeersveiligheid een gezamenlijk streven is, is het van belang om bij de keuze en vormgeving van maatregelen die de verkeersveiligheid bevorderen ook het belang OV-doorstroming mee te wegen. Hierover treedt de provincie graag met de wegbeheerders in overleg.

Goed voorbeeld doet volgen

Deel B van de brochure bevat concrete voorbeelden over inpassingen van infrastructuur. Het zijn voorbeelden uit de gehele provincie waarbij diversiteit in kwaliteit getoond wordt. Sommige voorbeelden zijn toepasbaar bij integraal (her)ontwerpen van de verkeersstructuur in een wijk; andere voorbeelden zijn kleinschaliger en daardoor makkelijker in de bestaande omgeving toe te passen. Door deze voorbeelden aan te geven – inclusief mitsen en maren – bevat de brochure concrete handreikingen aan ontwerpers over wat er allemaal mogelijk is. Hoe groot of hoe klein de lokale opgave ook is.

Provincie en vervoerder denken graag mee

Provincie en vervoerder geven voorafgaand aan projecten en binnen de projectfases advies. Zij denken graag mee over de gewenste en noodzakelijke netwerkstructuur, subsidiemogelijkheden vooraf en binnen projecten van de initiatieffase tot en met de uitvoeringsfase.

Meer weten?

Deze brochure bouwt voort op kennis die ontwikkeld is door CROW, gemeenten en de provincie zelf. Deze brochure bevat links naar websites waar meer informatie te vinden is. Achterin de brochure zijn alle links ook opgenomen. Als u deze brochure geprint leest, dan vindt u daar webadressen om meer informatie te krijgen.

Begrippenlijst

Deze begrippenlijst bevat de belangrijkste openbaar vervoer-gerelateerde begrippen die in deze publicatie voorkomen.

Concessie: het exclusieve recht om – met bepaalde voorwaarden en tegen een bepaalde vergoeding – openbaar vervoer te exploiteren binnen een bepaald gebied of op bepaalde lijnen. Concessies gunt de OV-autoriteit aan vervoerders. Een concessie bedraagt in Nederland circa tien jaar, met een wettelijk maximum van vijftien jaar. Binnen de provincie Utrecht zijn Qbuzz (U-OV) en Keolis/Syntus Utrecht de concessiehouders van de concessie Regio Utrecht (rondom de gemeente Utrecht) respectievelijk Provincie Utrecht (oost en westelijk deel van de provincie).

Concessiebeheerders: eerste contactpersoon voor gemeenten bij de provincie Utrecht (als concessieverlener/OV-autoriteit).

Concessiemanager: eerste contactpersoon voor de vervoerder bij de provincie Utrecht (als concessieverlener/OV-autoriteit).

Concessienemers en -houder: zie vervoerder.

Concessieverlener: zie OV-autoriteit.

DRIS: Dynamisch Reisinformatie Systeem, wordt als afkorting vaak gebruikt om de digitale borden mee aan te duiden die op haltes staan. Met een DRIS-systeem kunnen mogelijke vertragingen en uitval van ritten direct gecommuniceerd worden aan (wachtende) reizigers.

DRU: Dienstregelinguur, de tijd dat een bus of tram beschikbaar is voor reizigers. Een bus die vertrekt om 08:02 uur en rijdt tot 08:32 uur, dan vijftien minuten aan het eindpunt stilstaat, is drie kwartier onderweg, maar voor het dienstregelinguur telt alleen het half uur dat de bus 'beschikbaar' is voor reizigers.

HOV: Hoogwaardig Openbaar Vervoer is openbaar vervoer, meestal per bus, waar met een hoge snelheid en veel comfort wordt gereden. Binnen de provincie Utrecht is dat U-link, vanuit Breda en Oosterhout verbinden Brabantliners Brabant met de provincie Utrecht. Elders in Nederland zijn HOV-concepten R-net (Randstad), Qlink (Groningen) en Qliner (Groningen).

Kostendekkingsgraad: financiële ratio om aan te geven welk deel afkomstig is uit reizigersinkomsten en welk deel afkomstig is uit een bijdrage van de OV-autoriteit.

OV-autoriteit: concessieverlener voor het openbaar vervoer binnen het gebied waar die OV-autoriteit verantwoordelijk voor is. De OV-autoriteit ontleent de status aan de Wet Personenvervoer 2000. Een OV-autoriteit besteedt het openbaar vervoer binnen het gebied aan middels één of meerdere concessies.

Een vervoerder die inschrijft op een concessie is een concessienemer of concessiehouder.

OV-doorstroming: combinatie van snelheid en betrouwbaarheid. Snelheid heeft betrekking op de tijd die nodig is om een bepaalde afstand af te leggen; betrouwbaarheid geeft de spreiding van rijtijd op een traject aan.

Betrouwbaarheid is tweeledig en heeft betrekking op (1) de afwijkingen in de praktijk ten opzichte van de dienstregeling, deze afwijken ontstaan door vertragingen onderweg; en (2) de afwijkingen in rijtijden tussen dal- en spitsperiodes. Door een constante rijtijd aan te bieden weten reizigers waar zij aan toe zijn . Dit verhoogt de aantrekkelijkheid van bus en tram.

OV-knooppunt: punt in het netwerk waar verschillende bus- en tramlijnen samenkomen en waar uitwisseling van reizigers mogelijk is. Een OV-knooppunt kan onderdeel zijn van een groter knooppunt waar ook auto, trein en fiets een rol hebben in zowel voor- als natransport. Binnen de provincie Utrecht zijn knooppunten opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Multimodale Knooppunten.

Rijtijd: tijd die benodigd is om een bepaalde afstand af te leggen.

Rijtijdcompensatie: Door maatregelen aan de infrastructuur kan het zijn dat de bus langzamer gaat rijden, bijvoorbeeld 1 minuut langzamer. Door elders op de busroute een versnelling van 1 minuut toe te passen vindt compensatie van het rijtijdverlies plaats. De compensatie van het verlies wordt rijtijdcompensatie'genoemd.

ROCOV: Regionaal Overleg Consumentenorganisaties Openbaar Vervoer bestaat uit verschillende consumentenorganisaties, zoals ouderenbonden, studentenvertegenwoordigers en worden door provincie en vervoerder gevraagd om advies op OV-plannen. Voorbeelden daarvan zijn tariefvoorstellen en vervoerplannnen. Het ROCOV ontleent deze status aan de Wet Personenvervoer 2000, waarin provincie en vervoerders verplicht worden gesteld om consumentenorganisaties om advies te vragen. Het ROCOV heeft dus een wettelijk adviesrecht.

Rover: acroniem van 'Reizigers Openbaar VERvoer' behartigt de belangen van reizigers die gebruik (willen) maken van het openbaar en collectief vraagafhankelijk vervoer.

U-OV: Merknaam waaronder Qbuzz het vervoer uitvoert in en rond de gemeente Utrecht.

Vervoerder: Het bedrijf dat het vervoer 'op straat' uitvoert. De vervoerders binnen de provincie Utrecht

zijn Qbuzz (exploitatie onder het merk U-OV) en Keolis/Syntus Utrecht. Qbuzz exploiteert het openbaar vervoer in en rondom de gemeente Utrecht, Keolis/Syntus Utrecht in het westelijk en oostelijk deel van de provincie. De vervoerder exploiteert het openbaar vervoer, omdat zij een concessie verleend gekregen hebben vanuit de provincie Utrecht.

Voertuigdimensie: een bus is maximaal 2,55 meter breed (exclusief spiegels aan beide zijden) en heeft een lengte tot 8 meter (bijvoorbeeld een buurtbus), 8 tot 12 meter (midibus), 12 tot 13 meter (standaardbus), 15 meter (bus met dubbele achteras), 18 tot 20 meter (gelede bus) of 25 meter (dubbelegelede bus). De voertuigen hebben allen andere draaicirkels. De draaicirkel van een voertuig van 15 meter is maatgevend. Op het Utrechtse tramnetwerk rijden trams met een totale lengte tot 75 meter.

Wiel met spaken: het wiel met spaken is een netwerkconcept in en rond de gemeente Utrecht. Station Utrecht Centraal vormt het midden van het wiel. De 'spaken' van het wiel zijn radiale verbindingen vanuit de buitenwijken richting station Utrecht Centraal. De lijnen liggen transversaal, dus door het 'hart' heen. Om de belasting van station Utrecht Centraal te verminderen zijn er tangentiele lijnen. Deze tangentiele lijnen vormen 'de band van het wiel'. Een tangent is een verbinding die minimaal twee perifere gebieden met elkaar verbindt zonder daarbij het centrum of centrumgebied aan te doen. In Utrecht worden tangenten ingezet om snelle verbindingen aan te bieden naar bijvoorbeeld Utrecht Science Park en tegelijkertijd station Utrecht Centraal te ontlasten.

Zero emissiebus: een zero emissiebus stoot geen emissies 'aan de uitlaat' uit. In Nederland rijden zero emissiebussen op waterstof of zijn batterij-elektrisch. De provincie Utrecht heeft zich aan het Bestuursakkoord Zero Emissiebus (BAZEB) gecommitteerd om vanaf 2030 het openbaar vervoer zero emissie te exploiteren. De ambities liggen echter hoger; het volledig zero emissie uitvoeren van het openbaar vervoer zal dus waarschijnlijk eerder plaatsvinden. CROW heeft een specifiek lexicon gepubliceerd in het kader van de ontwikkeling van zero emissiebussen.

1 Inleiding: OV-kwaliteit op het juiste niveau

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

De brochure gaat in op:

- De organisatie van het openbaar vervoer in de provincie Utrecht;
- De bijdrage die openbaar vervoer levert aan doelstellingen van gemeenten;
- De bijdragen die gemeenten leveren aan goed openbaar vervoer;
- De belangrijkste OV-ontwerpaspecten;
- De juiste inhoudelijke en procesmatige inbrengmomenten van gemeenten, provincie en vervoerder(s).

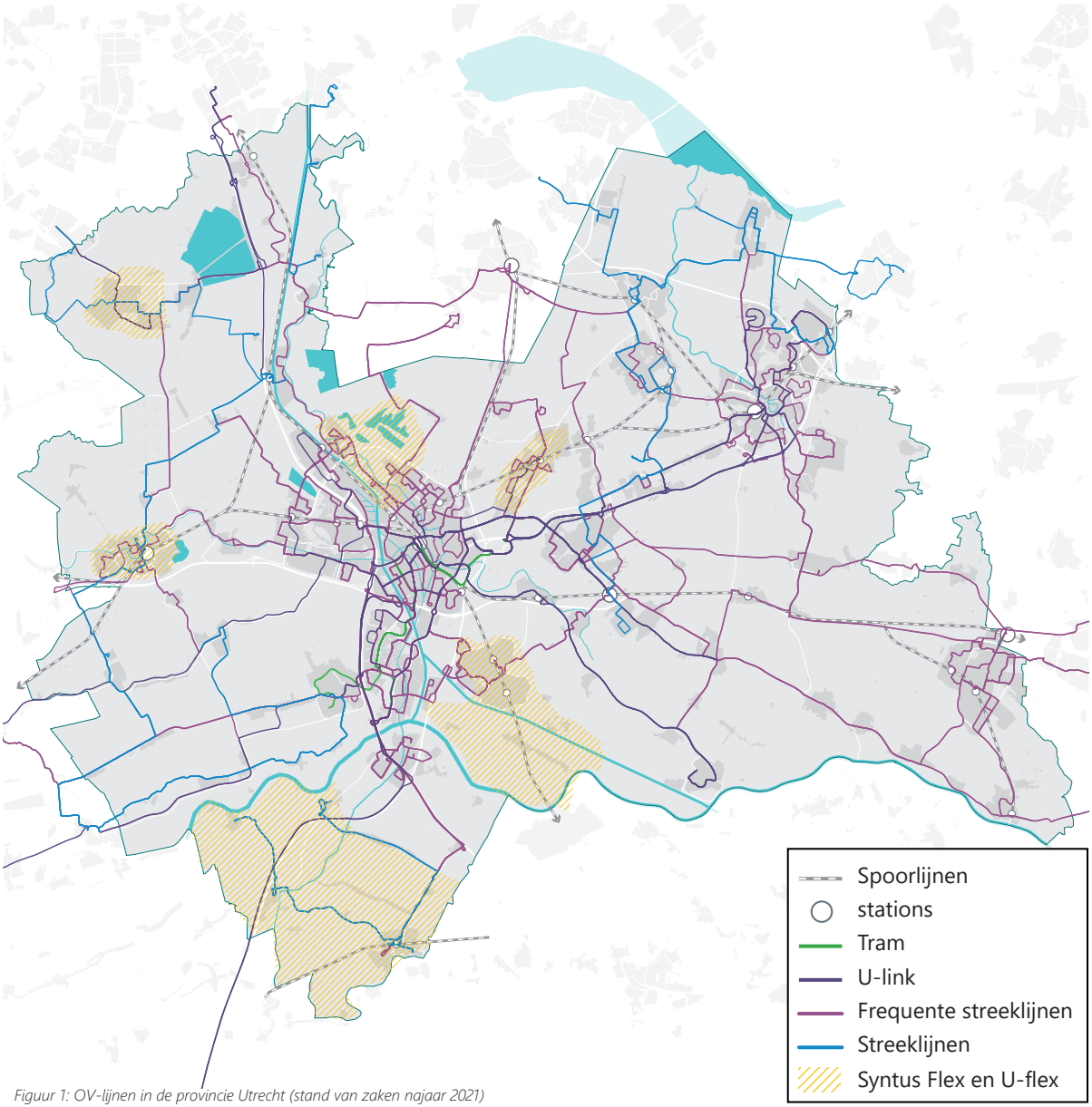
Bij sommige ontwerpaspecten geeft deze brochure al wel een typisch voorkeursoplossing, maar deze brochure benoemt vooral de relevante keuzes en het moment waarop die keuzes relevant zijn. Voor verdieping is de dialoog met vervoerkundigen van de provincie en vervoerder(s) de sleutel. Diverse CROW-kennismodules over openbaar vervoer bieden inhoudelijke ondersteuning. Een belangrijke kennismodules is de kennismodule 'Optimaal wegontwerp voor bus en tram'.

Waarom deze brochure?

Kwalitatief openbaar vervoer (OV) is essentieel voor bereikbare en leefbare steden en dorpen. De gemeenten en de provincie Utrecht onderschrijven het belang van openbaar vervoer. Het is cruciaal om maatschappelijke doelen te halen. Doorstroming is van belang omdat daarmee het openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief blijft ten opzichte van de auto en die doorstroming een grote bijdrage levert aan de bereikbaarheid van stad en regio.

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, gemeenten, vervoerders, maar bovenal de (potentiële) reiziger heeft er baat bij. Daar hoort infrastructuur bij die past bij de functie van de OV-verbinding in het netwerk en het huidige en toekomstige gebruik. De kwaliteit en het gebruik van de openbare ruimte staat onder druk door ruimtelijke ontwikkelingen. Voorbeelden daarvan zijn inbreidingen in bestaande stedelijke gebieden. Deze ruimtelijke druk leidt tot discussie waarvoor de ruimte bestemd is waarbij een afweging tussen meerdere belangen noodzakelijk is.

Per regio in de provincie is er behoefte aan andere oplossingen. Vertrekpunt voor de belangenafweging binnen gemeenten is hun eigen ruimtelijke en mobiliteitsbeleid. De uitwerking voor openbaar



Figuur 1: OV-lijnen in de provincie Utrecht (stand van zaken najaar 2021)

vervoer vraagt in elk gebied om maatwerk. Het is een gezamenlijke zoektocht naar een passende balans tussen OV-kwaliteit en de mogelijkheden die de omgeving biedt.

In onze regio wordt intensief nagedacht over de ontwikkeling van mobiliteit in samenhang met de woningbouwopgave op de langere termijn. De integrale, regionale opgave krijgt vorm met U Ned, Ontwikkelbeeld Regio Amersfoort, OV Toekomstbeeld, het OV-netwerkperspectief, de nieuwe concessie(s) vanaf uiterlijk 2025 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 en richt zich daarnaast op de daadwerkelijke programmering van infrastructurele projecten waarin openbaar vervoer een rol speelt. De uitwerking in een specifiek herinrichtingsproject geeft invulling aan de lopende programma's op de langere termijn. Gemeente, provincie en vervoerders zien toe op de juiste vertaalslag van OV-ambities naar het gewenste infrakwaliteitsniveau (zie hoofdstuk 7).

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

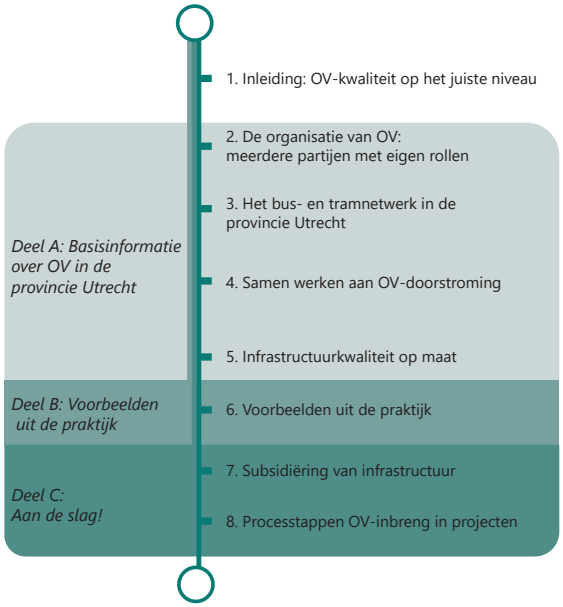
Om de belangrijkste OV-ontwerpaspecten en de juiste inhoudelijke en procesmatige inbrengmomenten goed te definiëren; is deze brochure in drie delen gedeeld.

Deel A bevat algemene informatie over openbaar vervoer in de provincie Utrecht:

- De organisatie van het openbaar vervoer 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 negen voorbeelden worden inrichtingsvraagstukken concreet behandeld.

Deel C bevat een overzicht van de subsidiemogelijkheden om het openbaar vervoer te verbeteren en sluit af met inhoudelijke en procesmatige handvatten om aan de slag te gaan met openbaar vervoer (met name busverkeer) in herinrichtingsprojecten.



Figuur 2: Opbouw brochure aan de slag met OV

Samen met gemeenten opgesteld

Deze brochure is opgesteld in samenspraak met de gemeenten binnen de provincie Utrecht. Gegroepeerd naar drie regio's (noordoost, zuidoost, midden/west) hebben drie sessies met de gemeenten plaatsgevonden over de opzet van de brochure, de te behandelen voorbeelden en het proces om te komen tot een nuttige bijdrage in de vragen die zij over het OV hebben. Dank voor de samenwerking gaat uit naar de gemeenten Amersfoort, Baarn, Bunnik, Bunschoten, De Bilt, De Ronde Venen, Eemnes, Houten, IJsselstein, Leusden, Lopik, Montfoort, Nieuwegein, Oudewater, Renswoude, Rhenen, Soest, Stichtse Vecht, Utrecht, Utrechtse Heuvelrug, Veenendaal, Vijfheerenlanden, Wijk bij Duurstede, Woerden, Woudenberg en Zeist.

Voor en samen met de gemeente Utrecht is eerder een brochure uitgebracht. De eerder uitgebrachte brochure kent meer stedelijke accenten en behandelt daarin (ook) aspecten met betrekking tot OV-exploitatie die vaker in steden naar voren komt. Denk daarbij aan het mogelijk maken – en de gevolgen van – rijden met hoge frequenties en het samenspel tussen OV-exploitatie enerzijds en de bijdrage en spanning met doelstellingen in het ruimtelijke en sociale domein anderzijds.

Effect van COVID-19 op het OV

COVID-19 heeft in 2020 en 2021 grote effecten gehad op het functioneren van de Nederlandse samenleving. Doordat scholen dicht zijn geweest, thuiswerken wanneer mogelijk werd gestimuleerd en sociaal-recreatieve activiteiten zijn afgelast, liep het openbaar vervoergebruik in de provincie Utrecht drastisch terug. In het jaar 2020 was ten opzichte van dezelfde maand in 2019 het openbaar vervoergebruik soms nog maar 30%. Samen met de beschikbaarheidsvergoeding van de landelijke overheid, hebben provincie, Qbuzz en Syntus Utrecht het mogelijk gemaakt dat het aanbod grotendeels overeind bleef.

Of de komende jaren het openbaar vervoergebruik weer op het oude niveau komt en hoe het aanbod zich ontwikkelt, zal de toekomst leren. Recente landelijke prognoses (in het kader van de integrale mobilietisanalyse (IMA-2021)), van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat laat zien dat, binnen Nederland, het openbaar vervoergebruik binnen de provincie Utrecht het hardste groeit. De provincie werkt namelijk samen met gemeenten aan duurzame invulling van de woningbouwopgave. Vanuit dat oogpunt bezien is een kwalitatieve en kwantitatieve groei van het openbaar vervoer noodzakelijk. Gemeenten dragen bij aan goed openbaar vervoer door bus en tram vlot te laten rijden.

Zie ook:
Utrechtse ov-reizigers tijdens Covid-19: wie neemt er plaats?
Kamerbrief bij Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA-2021).

5 in de naam

meeste lijnnummers eindigen op een 5

Reizigerskilometers per jaar, alleen reguliere lijnen opgenomen. Buurtbuslijnen 505 en 575 en scholierenlijn 695 niet opgenomen in onderstaande figuur.

Syntus U-OV

20.000	Lijn **5** Woerden-Montfoort
25.000	Lijn **5** Veenendaal-Ede
40.000	Lijn **85** Veenendaal-Ede
85.000	Lijn **35** Station Utrecht Lunetten-Station Driebergen-Zeist
131.000	Lijn **5** Stadslijn Utrecht
145.000	Lijn **55** Utrecht Centraal-Maartensdijk
152.000	Lijn **5** Stadslijn Amersfoort
169.000	Lijn **195** Station Utrecht Centraal-Rotterdam Capelsebrug
386.000	Lijn **65** Station Utrecht Centraal-Vianen Busstation Lekbrug
563.000	Lijn **85** Station Utrecht Centraal-Leerdam Pauluskerk
1.128.000	* i.s.m. Arriva Lijn **295** Station Utrecht Centraal-Rotterdam Capelsebrug

1.4 Miljoen per jaar

dienstregelingsuren waarvan:

2.3 Miljoen per jaar

reizigerskilometers met lijn 50 per jaar. Het is daarmee de meest bereisde lijn. Dit is 57 keer de aarde rond!

Figuur 3: Het Utrechtse OV in cijfers

DEEL A

Basisinformatie over OV in de provincie Utrecht

Deel A bestaat uit informatie over openbaar vervoer in de provincie Utrecht. De organisatie komt aan bod in hoofdstuk 2. Het openbaar vervoer is voor de provincie Utrecht van belang om de steden en dorpen bereikbaar te houden en regionale 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 provincie

H4 Samen werken aan OV-doorstroming

H5 Infrastructuurkwaliteit op maat

2 De organisatie van het OV: meerdere partijen met eigen rollen

Dit hoofdstuk beschrijft de rol van de belangrijkste (type) partijen in het openbaar vervoer in de provincie Utrechtse en van enkele adviserende partijen. De provincie Utrecht besteedt de OV-concessies aan. Dit gebeurt volgens de concessiecyclus in figuur 1. Daarmee is de provincie hèt aanspreekpunt voor het OV-aanbod en verantwoordelijk de uitvoering ervan. Twee vervoerders zijn verantwoordelijk voor de uitvoering van het OV. De gemeenten (en andere wegbeheerders) hebben als taak een groot deel van de infrastructuur te beheren waar vervoerders gebruik van maken.

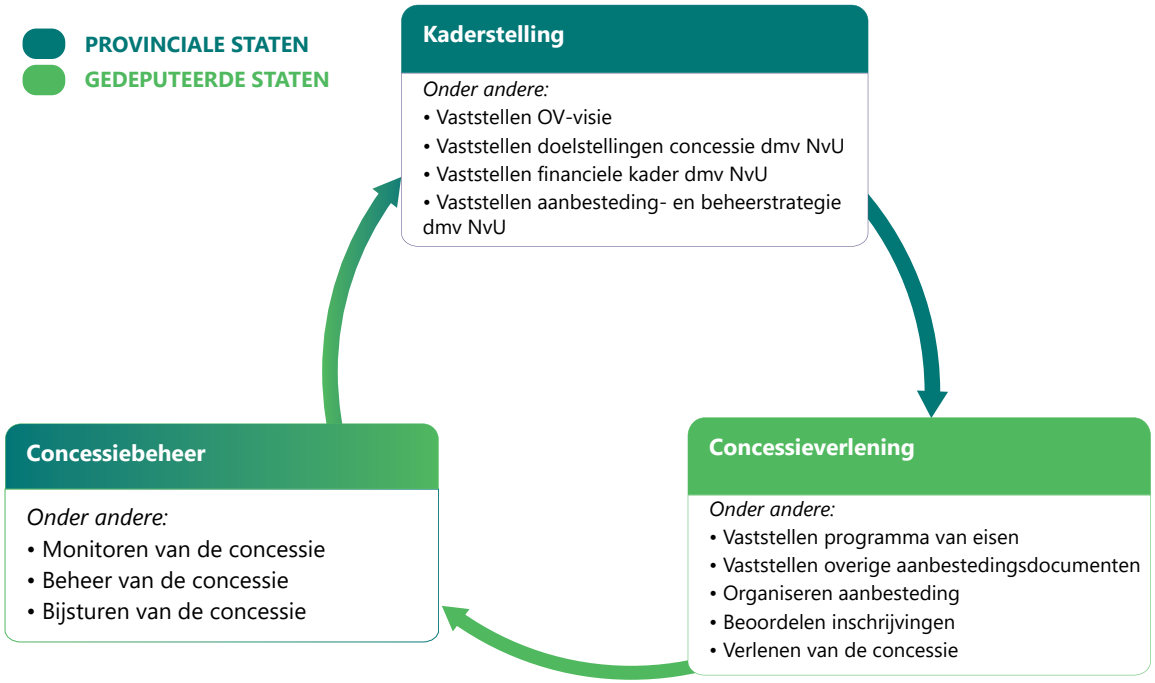
2.1 Provincie als opdrachtgever en partner van gemeenten

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. Het openbaar vervoer dat in opdracht en met middelen van de provincie Utrecht rijdt, wordt uitgevoerd door twee bedrijven. U-OV (Qbuzz) focust op vervoer in en rond Utrecht stad (geel-grijze en grijze U-OV-bussen), terwijl het karakter van de Syntuslijnen (rood-witte bussen) regionaal is. De huidige contracten met U-OV (Qbuzz) en Syntus lopen tot eind 2023 en worden met twee jaar verlengd tot december 2025. Voor de uitvoering van het openbaar vervoer in de periode daarna vindt aanbesteding plaats. Daarnaast komen reizigers van elders met bussen van aanliggende provincies Utrecht binnen, bijvoorbeeld met Arriva vanuit Noord-Brabant, Qbuzz uit Zuid-Holland of met Syntus (Keolis/RRReis) vanuit Gelderland. Ook Noord-Brabantse, Hollandse en Gelderse lijnen dragen zodoende bij aan het in stand houden en verbeteren van de kwaliteit van het openbaar vervoer van, naar en binnen de provincie Utrecht.

Minimaal één keer per jaar gaat er een nieuw vervoerplan in. In ieder geval in december, tegelijk met alle andere vervoerders en de treindienstregeling. Gedeputeerde Staten geven de inhoudelijke en financiële uitgangspunten mee. Met deze vastgestelde financiële en inhoudelijke uitgangspunten maken de vervoerders een passend vervoerplan. Vervoerder en provincie leggen dit vervoerplan vervolgens ter consulatie voor aan belanghebbenden, waaronder gemeenten. Op basis van reacties wordt het vervoerplan mogelijk aangescherpt. Tevens vormen de reacties inbreng voor onderzoek dat het komende jaar plaatsvindt. Het vastgestelde vervoerplan leidt in het najaar tot een operationele verfijning – waaronder diensten en roosters voor chauffeurs – en, uiteraard, een dienstregeling voor reizigers.

Overeenkomsten en verschillen

Openbaar vervoer maakt gebruik van infrastructuur van wegbeheerders, zoals gemeenten en Rijkswaterstaat. Ook het provinciale wegennet speelt een belangrijke rol bij het verbinden van verschillende kernen. Tegelijkertijd hebben deze partijen ook andere rollen, bijvoorbeeld in het sociale en economische domein. Elke partij voert daarin eigen mobiliteitsbeleid. Dit beleid bevat veel overeenkomsten, maar kent ook verschillende accenten. De communicatie over OV-gerelateerde zaken vindt plaats vanuit de verantwoordelijke partij. In het geval van een infrastructuurproject is dit primair het projectteam dat verantwoordelijk is voor de (her)aanleg van die infrastructuur, bijvoorbeeld een gemeente of provincie. In geval van een route-wijziging is het bijvoorbeeld de provincie of de vervoerder.



Figuur 4: Concessiecyclus. Overgenomen uit: Sturing in de OV-concessies Utrecht, onderzoek naar de sturing door Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten in de OV-concessies, van de Randstedelijke rekenkamer. Bewerking auteurs.

Bij het vervoerplan vormen twee doelstellingen uit het provinciale mobiliteitsprogramma de leidraad. Namelijk, ten eerste, de verhoging van de vervoerefficiëntie en, ten tweede, meer tevreden reizigers. De afgelopen jaren vindt er rijtijdverslechtering plaats. Deze verslechtering komt hoofdzakelijk door een drukker verkeersbeeld, maar ook door inrichtingskeuzes die ten koste gaan van de OV-doorstroming. Het gevolg is dat er minder ritten gereden kunnen worden (hoofdstuk 4 gaat hier verder op in). Eveneens speelt de sociale functie van het openbaar vervoer een belangrijke rol. Zo is in bepaalde wijken een gedegen en toegankelijke bediening relevant vanwege relatief veel OV-afhankelijke inwoners. In regionale of landelijke gebieden kan de OV-afhankelijkheid echter veel lager zijn. Het faciliteren van openbaar vervoer blijft dus locatieafhankelijk maatwerk.

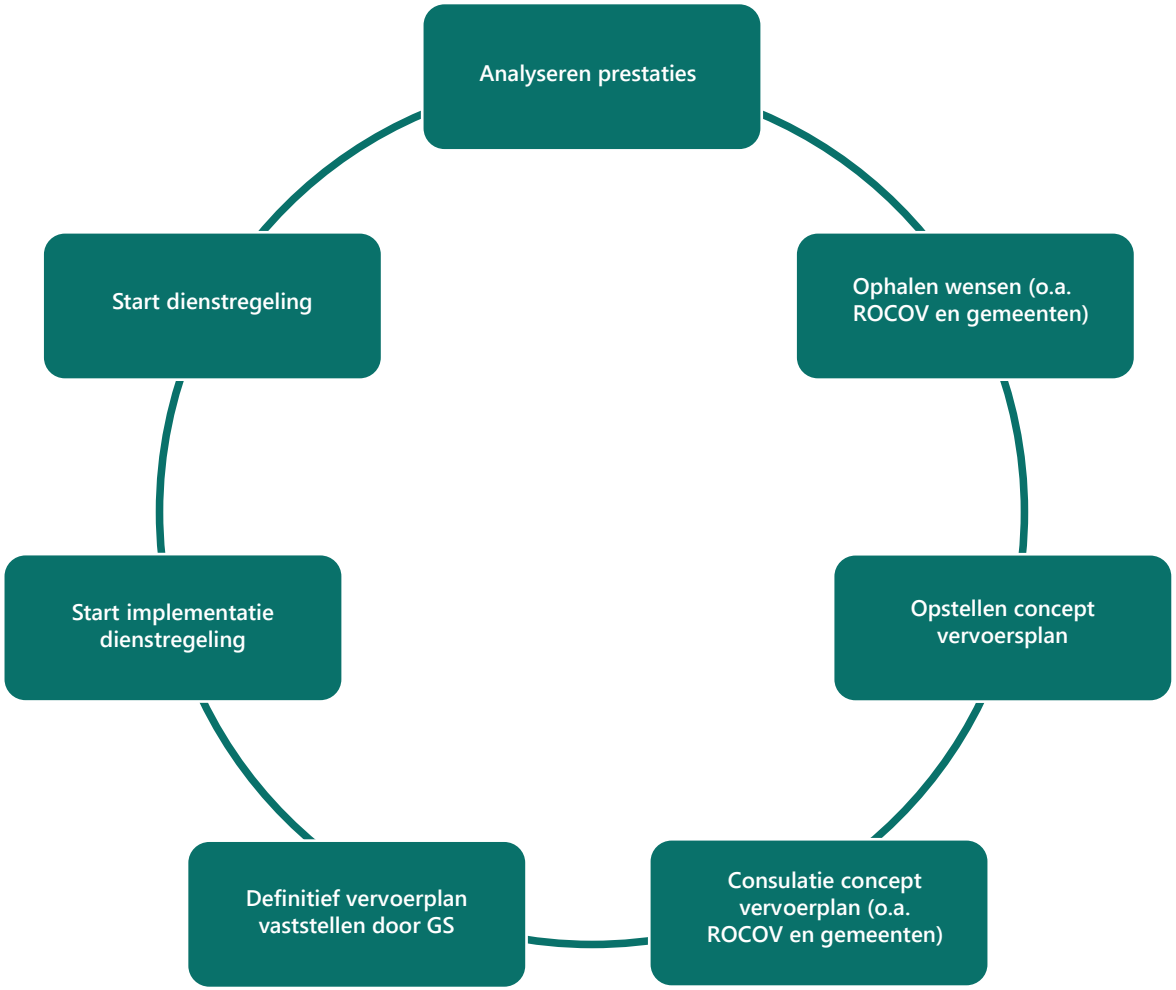
2.2 Gemeenten als wegbeheerder en partner van provincie

Gemeenten hebben een grote rol in het faciliteren van kwalitatief hoogwaardig OV: een groot deel van de weginfrastructuur waarover bussen rijden en haltes waar passagiers in- en uitstappen worden beheerd door de gemeenten. Bovendien is de doorstromingskwaliteit van het openbaar vervoer in grote mate afhankelijk van de prioritering die de gemeenten (eventueel samen met andere wegbeheerders) hanteert op het gebied van verkeersafwikkeling. De gemeenten zijn ook verantwoordelijk voor de halte-infrastructuur. Elke locatie vraagt om een specifieke infra-oplossing.

Als wegbeheerder zijn de gemeenten ook 'trekker' van herinrichtingsprojecten. De gemeenten stemmen daarbij af met belanghebbenden, waaronder provincie en vervoerder. In het geval van subsidie vanuit provincie en/of het rijk, is er ook een formele instemming nodig bij elke ontwerpfaseovergang. Gemeenten kunnen infrastructuuraanpassingen mee laten financieren door de provincie; zie hoofdstuk 7 voor informatie over de subsidiemogelijkheden vanuit de provincie.

2.3 Vervoerder als opdrachtnemer en adviseur van provincie

In opdracht van de provincie Utrecht exploiteren U-OV (Qbuzz) en Syntus het provinciale OV. Jaarlijkse herijking en kleinere tussentijdse wijzigingen zijn nodig om het vervoeraanbod passend te maken op de actuele vraag, ruimtelijke en politieke ontwikkelingen en de vastgestelde beleidskoers. Zie daarvoor ook voorgaande figuur over het vervoerplanproces. Naast exploitatie verzorgen de vervoerders ook primair de communicatie en marketing richting reizigers.



Figuur 5: Ideale vervoersplanproces

Beide vervoerders zijn verantwoordelijk voor het formele traject met Reizigers Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (ROCOV), gemeenten, omliggende concessieverleners en andere vervoerders. De provincie heeft een faciliterende rol in dit proces, behalve in de communicatie van de vaststelling van het vervoerplan door Gedeputeerde Staten, waarin de provincie de communicatie richting omgeving verzorgt. Daarnaast verzoekt de provincie de vervoerder om naast de gebruikelijke stakeholders ook reizigers en inwoners via consultatie te betrekken bij de planvorming.

Gedurende de looptijd van de dienstregeling (in het dienstregelingsjaar) kunnen gemeenten of (andere) belanghebbenden suggesties doen voor aanpassingen aan het openbaar vervoer.

Suggesties worden in reguliere concessie-overleggen tussen de vervoerders en de provincie Utrecht besproken. Acute problemen in de huidige dienstregelingen worden zo snel mogelijk aangepast. Overgenomen suggesties die meer doorlooptijd vragen, zijn te zien in het concept-vervoerplan voor volgende jaar. Het vervoerplan voor het volgende jaar wordt doorgaans in de zomerperiode vrijgegeven ter consultatie van belanghebbenden, waaronder het ROCOV en gemeenten, waarna deze definitief wordt gemaakt door Provinciale Staten.

Vervoerders adviseren daarnaast gemeenten over concrete infrastructuuruitwerking met het oog op veiligheid, berijdbaarheid en -uiteraard ook doorstroming. De provincie heeft daarbij in dergelijke detailuitwerking slechts een toeziende rol, die nodig is vanwege medeverantwoordelijkheid en het concessie-overstijgende belang. Wegbeheerders betrekken vervoerders ook om af te stemmen over omrijroutes, vervangende haltes en informatievoorziening. Vervoerders denken graag mee over de mogelijkheden in tijdelijke situaties.

Intermezzo: Overige wegbeheerders

Wegbeheerders hebben als taak ervoor te zorgen dat de wegen veilig, schoon en heel blijven. Naast gemeenten en provincies zijn ook Rijkswaterstaat en waterschappen in Nederland wegbeheerder. Rijkswaterstaat heeft als duidelijke taak om wegen aan te leggen en te beheren. Provincie en gemeenten hebben een sociaal-maatschappelijke taak die verder gaat dan het aanleggen en beheren van wegen.

De gemeente Vijfheerenlanden heeft als enige gemeente binnen de provincie Utrecht te maken met het waterschap Rivierenland als wegbeheerder voor enkele wegen. Dit waterschap beheert de polderwegen buiten de bebouwde kom. Het werkgebied van het waterschap Rivierenland als wegbeheerder is te zien op onderstaande kaart, waarin Vijfheerenlanden zich in het noordoosten bevindt. De primaire taak van het waterschap is zorgen voor 'droge voeten en schoon water'. De aandacht voor doorstroming van openbaar vervoer verschilt ten opzichte van die van andere wegbeheerders. Waar mogelijk ondersteunt de provincie partijen om openbaar vervoerprojecten succesvol uit te voeren, bijvoorbeeld door subsidies te verlenen en partijen bij te staan met 'raad en daad'.

Figuur 6: Werkgebied en wegencategorisering wegbeheerder Waterschap Rivierenland. Bron: Wegenbeheerplan 2016-2021, Waterschap Rivierenland, 2016.

2.4 Schil van adviserende partijen

Reizigers, inwoners en andere gemeenten adviseren de provincie, gemeenten en vervoerders over gewenste of voorgenomen vervoerwijzigingen. Primair gebeurt dit in het voorjaar, tijdens de consultatieperiode bij het jaarlijkse vervoerplan. De Wet personenvervoer 2000 geeft ROCOV wettelijk de plicht om de provincie te adviseren over belangrijke vervoerplanwijzigingen. De Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer (ROVER) kan daarnaast een rol spelen door te bemiddelen bij klachten waar OV-partijen en reiziger samen niet uitkomen.

2.5 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 de betreffende wegbeheerder, zoals een gemeentelijk projectteam. Aangezien er vrijwel altijd (voorgenomen) vervoerswijzigingen spelen vanuit het jaarlijks vervoerplan, is nauwe afstemming tussen gemeente, 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 gemeenten vooral bewoners. Afstemming tussen gemeenten, provincie en vervoerder voorkomt dat er verschillende boodschappen ontstaan in de interne communicatie (bijvoorbeeld richting de gemeenteraad en provinciale staten) en de externe communicatie (bijvoorbeeld richting bedrijven). Bij de start van een infrastructuurproject moeten dan ook duidelijke afspraken gemaakt worden op welke wijze de communicatie wordt verzorgd en hoe de verantwoordelijke daarin gevoed wordt vanuit de verschillende partijen.

Kortom: Samen aantrekkelijk openbaar vervoer mogelijk maken

Zowel de provincie, gemeenten als vervoerder zijn gebaat bij effectieve inzet van de beschikbare financiële middelen voor het OV. Samen zijn zij verantwoordelijk voor aantrekkelijk OV. Hoofdstuk 7 biedt handvatten voor de subsidies die de provincie Utrecht ter beschikking stelt.

u-ov.info
50-BDH-4
u-ov.info
44-BDG-7
u-ov.info
41-BDH-1

Intermezzo: Overige concessiebeheerders en concessienemers

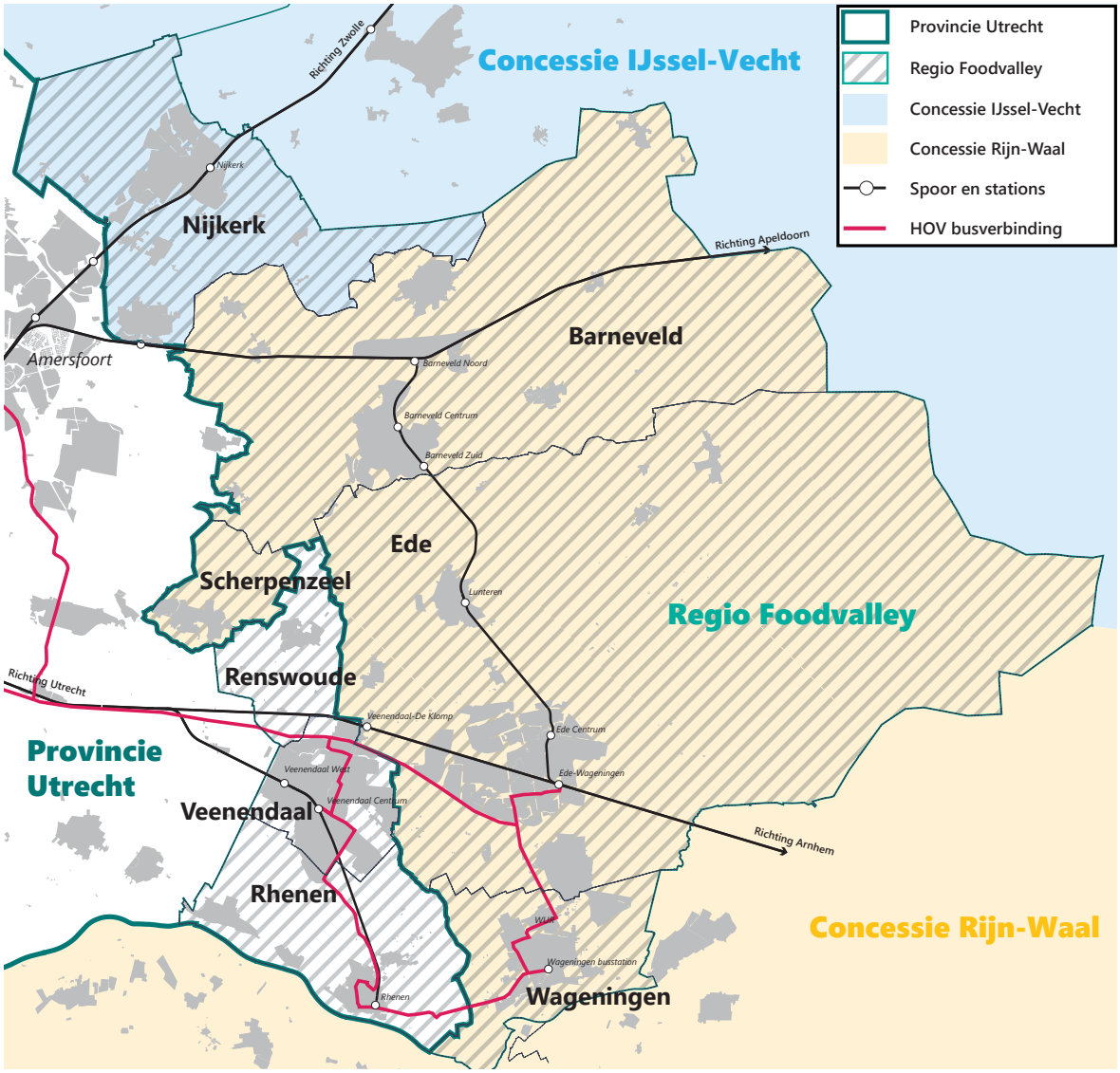
Als centraal gelegen provincie rijden ook buslijnen van buurprovincies rond. Eén van die grensregio's in de Regio Foodvalley. De Regio Foodvalley is een regionale netwerkorganisatie van gemeenten, provincies, onderwijs- en kennisinstellingen en ondernemers. Regio Foodvalley is provinciegrensoverschrijdend en strekt zich uit van Nijkerk in het noorden tot en met Rhenen in het zuiden.

Regio Foodvalley zet in op een goede bereikbaarheid van inwoners en bezoekers per spoor naar Amersfoort, Utrecht en Arnhem. Binnen de regio speelt de Gelderse railverbinding, de Valleilijn (Amersfoort Centraal – Ede-Wageningen) een belangrijke rol. De Valleilijn wordt aangevuld met snelle HOV-verbindingen binnen, van en naar de regio.

Het busvervoer binnen de Regio Foodvalley ligt in drie concessiegebieden. De concessies IJssel-Vecht (gemeente Nijkerk), Rijn-Waal (overig Gelders deel van de regio) en de regio concessie van de provincie Utrecht. Naast het landelijk hoofdrailnet van NS, is er een aparte lijnconcessie voor de gedecentraliseerde treindienst op de Valleilijn tussen Amersfoort Centraal en Ede-Wageningen.

De onderverdeling in meerdere concessiegebieden vereist zorgvuldige afstemming tussen de concessieverleners en concessiehouders. Samen met gemeenten stemmen vervoerders en provincie Utrecht daarom regelmatig af met 'de buren' om ook aan en over de concessiegrenzen te zorgen voor goed openbaar vervoer.

Naast het reguliere openbaar vervoer, werken gemeenten samen aan aanvullend openbaar vervoer. In de aangesloten gemeenten heeft Regio Foodvalley binnen de provincie Utrecht de verantwoordelijkheid over de regiotaxi Valleihopper. De Valleihopper is een aanvulling op het reguliere openbaar vervoer voor de inwoners van de gemeenten Renswoude, Rhenen en Veenendaal in de provincie Utrecht en de gemeenten Barneveld, Ede, Nijkerk, Scherpenzeel en Wageningen in Gelderland.



Figuur 7: Institutionele grenzen en het openbaar vervoernet in en rond de regio Food Valley (najaar 2021).

Intermezzo: OV-knooppunten

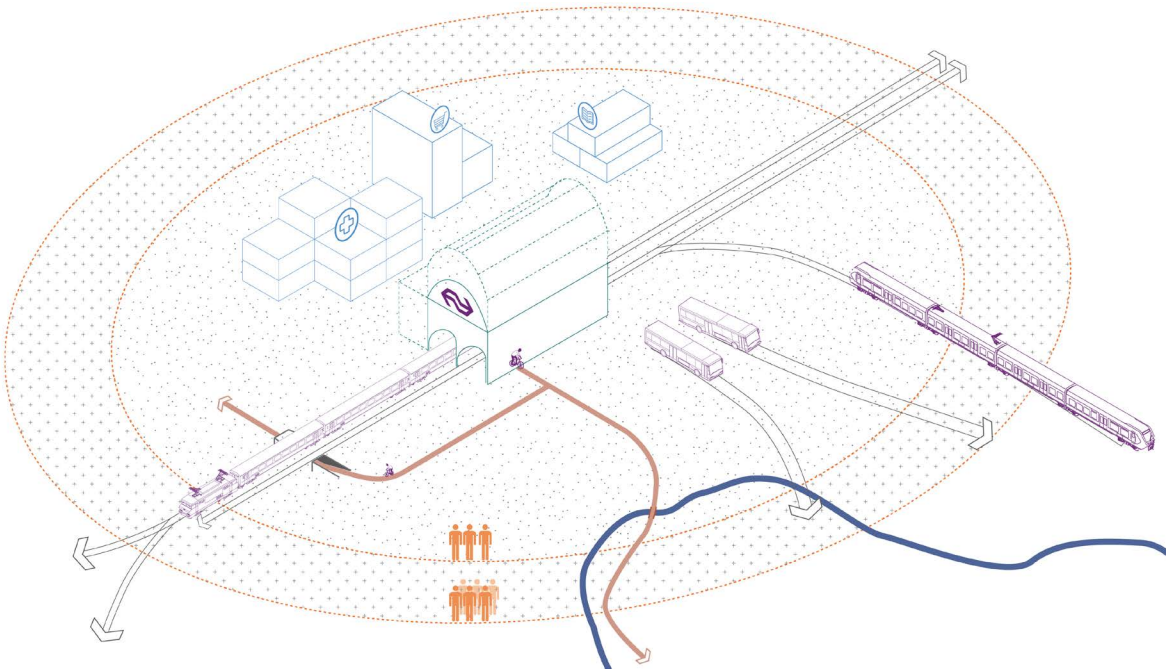
OV-knooppunten worden een steeds krachtiger instrument in de opgave die er zowel landelijk als regionaal ligt op het gebied van bereikbaarheid, ruimtelijke ontwikkeling en duurzaamheid. Voor goed functionerende knooppunten is van belang dat een hoge bereikbaarheid (knoopwaarde) samengaat met een aantrekkelijk ruimtelijk programma (plaatswaarde).

Door de schaarse ruimte in provincie Utrecht willen provincie en gemeenten de ruimte die er is op meerdere manieren gebruiken. Zo ook door eerst te kijken naar het bouwen van nieuwe woningen en bedrijven rond en nabij OV- knooppunten. Zo blijven ongewenste verkeerseffecten die de groei van het aantal woningen veroorzaken zoveel mogelijk beperkt en kan de mobiliteit van 'nieuwe inwoners' geconcentreerd en op duurzame wijze opgevangen worden.

Daarnaast willen provincie en gemeenten de knooppunten die essentieel zijn voor het provinciale mobiliteitsnetwerk en de economische kerngebieden versterken door te werken aan een hogere kwaliteit en diversiteit van reisvoorzieningen op knooppunten. OV-knooppunten zijn meer dan eenvoudige overstappunten, ook sociale veiligheid, verblijfskwaliteit en beleving spelen een rol. OV-knooppunten zijn ook een ontmoetingsplek, waar ook smart mobility en deelmobiliteit wordt aangeboden. OV-knooppunten transformeren daarmee naar mobiliteitshubs. Deze mobiliteitshubs vormen een belangrijke schakel in de first of last mile van iemands reis.

De ruimte voor grootschalige ontwikkeling of uitbreiding van voorzieningen op OV-knooppunten is niet overal aanwezig. Ook met beperkte ruimte kijkt de provincie naar wat wél mogelijk is, bijvoorbeeld door kwalitatieve verbeteringen toe te passen. Ook verbeterprogramma's voor het spoor of bouwprojecten in de buurt van een knooppunt kunnen aanleiding zijn om een integraal project te starten om het gebied rondom OV-knooppunten te (her)ontwikkelen. In zo'n (her)ontwikkeling kunnen verbetermaatregelen voor het knooppunt meegenomen worden. De (verdere) ontwikkelingen van OV-knooppunten blijft per knooppunt maatwerk. Samen met gemeenten, regionale vervoerders en landelijke partijen zoals NS en ProRail pakt de provincie deze ontwikkelingen op.

Om deze verbeteringen een impuls te geven kan voor multimodale knooppunten subsidie worden aangevraagd voor fysieke aanpassingen van een knooppunt gericht op de verbetering van de kwaliteit van een knooppunt en voor onderzoek en communicatie gericht op de ontwikkeling van generieke kennis over de toepassing van maatregelen ter vergroting van de kwaliteit van knooppunten (zie ook hoofdstuk 7 voor subsidiemogelijkheden om knooppunten te verbeteren).



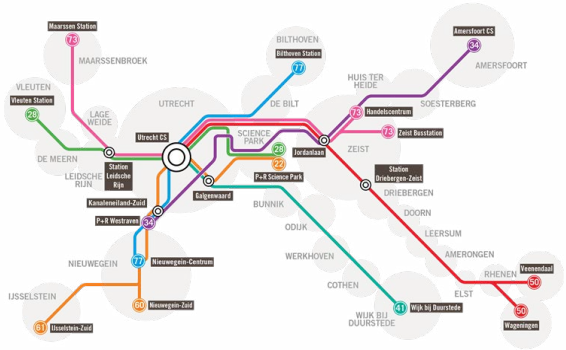
Figuur 8: Schematische weergave van een multimodale OV-knoop

3 Het bus- en tramnetwerk in de provincie Utrecht

Dit hoofdstuk beschrijft de typen OV-verbindingen in de provincie Utrecht. Het reguliere bus- en tramnetwerk is opgedeeld in drie niveaus (U-link, verbindende en ontsluitende lijnen). Flexibele vormen van openbaar vervoer (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 U-liner als comfortabele snelle busverbinding

Om verschillende regio's binnen, van en naar de provincie snel en comfortabel met elkaar te verbinden, wordt in de nieuwe concessie U-liner als 'snelwegbusconcept' uitgerold. Deze snelle busverbindingen met accent op comfort en zitplaatsen volgen het hoofdwegennet en biedt tijdens de drukste uren met 6x/uur per richting een aantrekkelijke frequentie. De combinatie van de routes via het hoofdwegennet en de kwaliteitskenmerken maken deze verbindingen kansrijke voor het versterken van bestaande P+R-locaties of de ontwikkeling van nieuwe locaties.



Figuur 9: Schematische weergave U-link lijnen. Bron: U-OV introduceert U-link.

3.2 U-link als dragende lijnennet binnen de Utrechtse en Amersfoortse regio's

Onder de noemer U-link verbinden hoogfrequente en snelle bussen en trams binnen de regio's van de stad Utrecht en in en rond Amersfoort. Bussen die als U-link rijden, rijden bij voldoende vraag overdag minimaal acht keer per uur. Zij vormen de ruggengraat van het OV-netwerk in de genoemde regio's met een herkenbare stijl. Veel reizigers kiezen voor deze bus- en tramlijnen vanwege de hoogwaardige eigenschappen. De kaart hieronder toont het U-link netwerk met bus- en tramlijnen.

Intermezzo: Zero Emissie-bussen

Samen met andere OV-autoriteiten zet de provincie zich in om het busvervoer te verduurzamen. De instroom van elektrische bussen maakt daar onderdeel vanuit. In Utrecht rijden bij U-OV (Qbuzz) en bij Syntus al tientallen elektrische bussen rond. Vanaf 2030 is de landelijke ambitie dat er helemaal geen dieselbussen meer in het openbaar vervoer rondrijden. De provincie Utrecht onderschrijft deze ambitie en wil dat vanaf 2028 al haar busvervoer zero emissie is. Momenteel is het beleidsvoornemen dat de vervoerder in de nieuwe concessie zelf de aandrijftechniek kiest. De vervoerder kan dus ook (deels) kiezen voor waterstofbussen.

Elektrische bussen zijn veel stiller dan dieselbussen. De accupakketten maakt ze echter ook zwaarder dan dieselbussen. Het voorkomen van trillingshinder wordt daarom een steeds belangrijkere opgave voor gemeente, vervoerder en provincie.

Ook kunnen batterij-elektrische bussen minder ver rijden zonder tussentijds energie bij te laden. Dit vraagt om een andere dienstregeling dan bij het gebruik van dieselbussen en is het nodig op strategische plekken in het OV-netwerk ruimte vrij te maken voor laadinfrastructuur.
Snel laden vindt met hoge vermogens plaats onder de noemer 'opportunity charging', langzaam laden met lagere vermogens op de stalling (veelal 's nachts) wordt 'depot charging' genoemd. Snelladers kunnen uiteraard ook op een stalling geplaatst worden, voertuigen kunnen daar dan hun batterijen laden als ze op een lijn in de buurt van de stalling hebben gereden of gaan rijden.

Meer weten over terminologie rondom zero emissie en elektrische bussen? CROW publiceerde een suggestie voor de implementatie van zero emissievoertuigen in het Nederlandse OV. In 2021 is deze publicatie voorzien van een update.

3.3 Verbindende lijnen

Aanvullend op U-link en U-liner zijn er verbindende lijnen die woon-, 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 Vleuten en Rijnsweerd/USP, lijn 74 tussen Zeist en Vianen en de 200-lijnen van Syntus van en naar Utrecht Science Park.

3.4 Ontsluitende lijnen en aanvullend OV

Ontsluitende lijnen bieden primair wijkontsluiting en rijden daardoor via minder directe routes dan bovenliggende buslijnen. In dunbevolkte gebieden wordt de route zo gekozen dat acceptabele kostendekking mogelijk is. Deze buslijnen rijden meestal elk kwartier of elk halfuur, maar ook elke tien minuten of slechts eenmaal per uur komt voor. Voorbeelden zijn lijn 74 in Soest of lijn 83 in Veenendaal, die met een slingerende route een groot deel van de wijken ontsluiten. In sommige gevallen vervullen ontsluitende lijnen een sociale rol, met een focus op ov-mogelijkheden voor specifieke doelgroepen.

Naast het reguliere openbaar vervoer zijn er flexibele OV-vormen zoals U-Flex en SyntusFlex, bel- en buurtbussen. U-Flex en SyntusFlex zijn flexibele en vraaggerichte openbaar vervoersystemen van halte tot halte. Reizigers moeten een rit moet via een app of telefonisch reserveren. U-OV (Qbuzz) zet U-flex in op onder andere het Eiland van Schalkwijk en 't Goy (zie ook de gearceerde gebieden in de kaart in het begin van hoofdstuk 1). SyntusFlex rijdt onder andere in Woerden en Mijdrecht. Met de flexibele routevoering onderscheidt dit concept zich van belbussen. Belbussen rijden namelijk wel een vaste route. SyntusFlex en U-Flex zijn onderdeel van de beide OV-concessies. Hiervoor geldt dus hetzelfde als voor de reguliere bus: de provincie is opdrachtgever, de concessiehouder voert het uit en de uitwerking doen beide partijen gezamenlijk in het kader van de jaarlijkse vervoerplannen.

Voor deur tot deur-ritten is er Regiotaxi. Gemeenten en de provincie financieren deze flexibele vorm van vervoer grotendeels. Daarmee geven zij invulling aan vervoer binnen de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO). Regiotaxi maakt openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk. De provincie Utrecht voert momenteel de regie op de Regiotaxi, mede namens de gemeenten, die verantwoordelijk zijn voor het Wmo (Wet Maatschappelijke Ondersteuning)-vervoer. Die regiefunctie voor het Wmo-vervoer verschuift per december 2023 naar de gemeenten. Provincie en gemeenten stemmen momenteel nog af wat er gebeurt met het 'OV-deel' van de Regiotaxi, dat nu (ook) nog een aanvulling op het reguliere openbaar vervoer is.

3.5 Deelmobiliteit

De laatste jaren zijn deelfietsen, -scooters en -auto's steeds populairder. Deelmobiliteit is geen onderdeel van de OV-concessie, maar uiteraard wel onderdeel van de mogelijkheden die reizigers hebben.

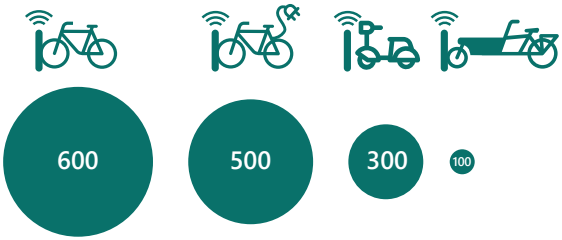
Een deelsysteem bevat fietsen, scooters of auto's die tegen vergoeding naar gebruik in tijd of afstand kunnen worden gebruikt. Deze vormen van mobiliteit vallen vaak op en zijn te vinden bij stations, tram- en bushaltes of andere strategische plekken waar veel vraag naar deelmobiliteit is. Voor sommige vormen van deelmobiliteit is het nodig (met je smartphone) een abonnement af te sluiten. OV-fietsen en Greenwheels deelauto's zijn bijvoorbeeld bruikbaar via een abonnement op de OV-Chipkaart.

De gemeente Utrecht reguleert in de provincie het aanbod van deelsystemen via het vergunningensysteem. Vanaf de zomer van 2021 staat de gemeente Utrecht het aanbod van de volgende deelsystemen toe:

- 600 deelfietsen (Donkey Republic)
- 500 elektrische deelfietsen (Tier)
- 300 elektrische bromfietsen (Tier)
- 100 elektrische bakfietsen (Cargoroo).

De gemeente en aanbieder spreken samen af waar de deelfietsen komen te staan, deels is dat bij bushaltes of stations. Vanaf 2024 is het voor andere aanbieders mogelijk om een vergunning aan te vragen.

De deelfiets biedt kansen voor de bereikbaarheid van belangrijke werklocaties. Daarom biedt de provincie Utrecht subsidie aan voor deelfietsinitiatieven die de last mile tussen openbaar vervoer en werk stimuleren:



bijvoorbeeld op bedrijventerrein Papendorp en Oudenrijn waar recent deelfietssystemen zijn opgezet.

3.6 Knooppunten als schakel in de ketenreis

De ambitie van de provincie is om fiets en openbaar vervoer beter samen te laten werken als alternatief voor de auto. In het stedelijk gebied is de fiets het meest gebruikte middel voor voortransport, maar ook in het natransport via leenfietsen en de OV-fiets speelt de fiets een grote rol. Daarnaast bestaat een verplaatsing steeds vaker uit een optelsom van afzonderlijke ritten. De Mobiliteitsvisie provincie Utrecht 2014 – 2028 besteedt nadrukkelijk aandacht aan 'de ketenreis'. De toename van mobiliteit en de toenemende behoefte van de reiziger aan flexibiliteit maakt het van steeds groter belang de netwerken te verbinden tot één integraal, multimodaal mobiliteitssysteem.

Om een ketenreis aantrekkelijk te maken, is het van belang dat de verschillende onderdelen van de keten (met elk hun eigen verantwoordelijke vervoerder of overheid) bestaat uit één herkenbaar, samenhangend geheel met knooppunten als schakel tussen de netwerken. Hierin zijn voor het openbaar vervoer de volgende facetten van belang:

- Eén herkenbaar OV-product binnen de provincie Utrecht;
- Reisinformatie multimodaal en herkenbaar op landelijk schaalniveau;
- Treinstations, tram- en busstations, P+R, fietsenstallingen, taxistandplaatsen en dergelijke die zodanig zijn vormgegeven en ingericht dat de overstap van het ene vervoermiddel naar het andere soepel verloopt;
- Op de knooppunten het ontmoeten faciliteren, zodat mensen die reizen met verschillende vervoermiddelen kunnen afspreken op locaties die met ieder vervoermiddel goed bereikbaar zijn.

3.7 OV-Toekomstbeeld 2040

Midden Nederland – en dus ook de provincie Utrecht – groeit hard: het aantal inwoners, bezoekers en arbeidsplaatsen groeit. Die groei gaat gepaard met een toename van mobiliteit. Het openbaar vervoer loopt tegen zijn capaciteit aan en is in veel gevallen ook onvoldoende aantrekkelijk. Daarnaast zoekt de regio naar ruimte voor nieuwe woningbouw die ook op het openbaar vervoer moet zijn georiënteerd. Om de gewenste ontwikkelingsrichting naar 2040 aan te geven heeft de regio Midden-Nederland het OV-Toekomstbeeld opgesteld (bron: OV Toekomstbeeld Midden-Nederland, Provincie Utrecht en Gemeente Utrecht, 2019).

In de regio Utrecht is het belangrijk om Utrecht Centraal en verschillende doorstromingsknelpunten te ontlasten door alternatieve reismogelijkheden aan te bieden. Voor de aansluiting op het nationale en internationale OV-netwerk zijn ook Amersfoort, Ede-Wageningen en Veenendaal-De Klomp belangrijk. Het versterken van de bediening van Veenendaal -De Klomp vergroot de OV-bereikbaarheid van de regio Veenendaal. Ook is P+R Veenendaal-De Klomp daarmee een aantrekkelijk overstappunt voor de auto naar OV. Woningbouw rondom dit station draagt bij aan een groter OV-aandeel in de *modal split*.

3.8 OV-Netwerkperspectief

Het OV-netwerkperspectief beschrijft hoe de provincie Utrecht de toekomst van het openbaar vervoer netwerk ziet in de periode 2025-2035 met een doorkijk naar 2050.

De periode tot 2035 waarin wij zonder nieuwe infrastructuur willen werken aan goed OV, met gerichte aanpassingen in het lijnennetwerk. Het netwerkperspectief vertaalt binnen deze termijn de ambities van de middellange termijn naar concrete programmering. Het 'benutten' staat daarbij centraal. De periode daarna (dus vanaf 2035) staat in het teken van omvangrijke investeringen die nu in verschillende trajecten worden voorbereid, het 'uitbreiden'. De uitwerking van de schaalsprong openbaar vervoer is het grootste vraagstuk en voor deze periode zijn er logischerwijs meer onzekerheden en afhankelijkheden. Het OV-netwerkperspectief is geen blauwdruk; dat kan ook niet want de periode van vijftien jaar is daarvoor te lang.

Door het toevoegen van woningen in bestaande bebouwde omgevingen ontstaat verstedelijking. Het gevolg daarvan is dat de steeds groter wordende drukte in het mobiliteitssysteem zich voortzet. Het openbaar vervoer zal ook in de toekomst moeten bijdragen aan het bereikbaar houden van de provincie door het faciliteren van de mobiliteitsstromen vanuit bestaande en nieuwe gebieden. Het is daarmee een aantrekkelijke reismogelijkheid op de routes waar de vervoerstromen groot zijn en de (parkeer)ruimte schaars is of binnenkort wordt.

Het OV-netwerkperspectief vormt samen met de Nota van Uitgangspunten (NvU) de basis voor de voorbereiding van de nieuwe OV-concessies. Deze twee documenten geven op onderdelen kaders hoe het openbaar vervoer er in de toekomst uit gaat zien. Waar in het OV-netwerkperspectief gefocust wordt op de netwerkontwikkeling en de te maken keuzes hierin, gaat het in de Nota van Uitgangspunten over de organisatie (zowel intern als extern) en de uitvoering. Beide documenten maken duidelijk wat de provincie als opdrachtgever met het openbaar vervoer voor ogen heeft. Vervoerders die gaan inschrijven op de nieuwe concessie moeten daarmee in hun biedingen rekening houden. Ook voor gemeenten en andere samenwerkingspartners geeft het inkleuring aan OV-ambities van de provincie. Ze kunnen hierdoor weten wat de provincie biedt en nastreeft gedurende de concessieperiode. Dit komt de samenwerking tijdens de OV-concessieperiode ten goede. Uiteraard zijn beide documenten afgestemd. Voor een goed functionerend OV-systeem is meer nodig dan een netwerk en een goede uitvoering. De ontwikkeling van knooppunten inclusief voorzieningen, optimale doorstroming, maken het OV-systeem onderdeel van het mobiliteitssysteem.

Betrouwbaarheid en snelheid zijn essentieel voor een goede kwaliteit van het OV. Deze factoren leiden tot een hogere reizigerstevredenheid én tot lagere exploitatiekosten. Betrouwbaarheid en snelheid hebben mede betrekking op de OV-doorstroming (het kunnen doorrijden van de bus of tram). Om dit goed te organiseren is ruimte nodig. Binnen hoogstedelijke gebieden en centrumgebied van kleine en grote kernen is de druk op de ruimte hoog. Daarnaast is binnen stedelijk gebied steeds meer aandacht voor verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Gemeenten kiezen vaker voor het versmallen van wegen en het verlagen van de maximumsnelheid (van 50 naar 30 kilometer per uur). Daarnaast wordt vaker gesproken over Shared Spaces en autoluwe gebieden. Deze keuzes in de weginrichting door (gemeentelijke) wegbeheerders beïnvloeden de doorstroming van het OV. Het gaat veelal om projecten met beperkte effecten, maar die wel optellen en structureel doorwerken in het OV-systeem. Hierdoor neemt rijtijd en onbetrouwbaarheid toe en is het soms noodzakelijk om te kiezen voor het verleggen van routes naar geschiktere wegen. Zonder deze keuzes in het netwerk en/of omvangrijke investeringen in het netwerk verslechtert de OV-kwaliteit en de kostenefficiëntie. In het OV-netwerkperspectief wijst de provincie belangrijke verbindingen aan waarop wij samen met wegbeheerders willen werken aan de doorstroming en een goede OV-kwaliteit voor inwoners en bezoekers van de provincie.

cool blue
u-ov.info
Winkelcentrum Nederen

4 Samen werken aan OV-doorstroming

OV-doorstroming betekent de snelheid en de betrouwbaarheid waarmee bussen of trams kunnen doorrijden. OV-doorstroming zegt dus iets over de gemiddelde rijtijd en de betrouwbaarheid van die rijtijd; sneller en betrouwbaarder is beter. De OV-doorstroming is afhankelijk van gezamenlijke keuzes voor alle vervoerwijzen en bepaalt ook het totale OV-aanbod in de regio. Dit hoofdstuk gaat nader in op het belang van doorstroming voor het openbaar vervoer en de invloed die netwerkkeuzes (zoals bijvoorbeeld snelheidsremmende maatregelen, busbanen, of rotondes) kunnen hebben op de exploitatie en het beschikbare budget van OV.

4.1 Belang van doorstroming voor stad en regio

Gemeenten binnen de provincies werken allemaal aan een gezonde toekomst; waarin wijken en buurten met elkaar zijn verbonden op een veilige en efficiënte wijze. Een goed functionerend OV-systeem is essentieel om dit mogelijk te maken met korte en betrouwbaardere reistijden. 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 openbaar vervoer 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 dat is een van de oorzaken van een toename van rijtijden. Deze ontwikkelingen maken doorstroming van het openbaar vervoer echter ook steeds belangrijker: de uitdagingen worden groter, maar de noodzaak tot verbeteringen in de doorstroming ook.

4.2 De juiste netwerkinvulling op lokaal niveau

De provincie en gemeenten staan dus voor de uitdaging om OV-doorstromingskwaliteit in stad en regio 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 basiskwaliteit op orde te hebben om goede OV-exploitatie mogelijk te maken, dit is verder toegelicht in hoofdstuk 5. Voor de invulling van de gewenste kwaliteit op basis van zowel lopende netwerkperspectieven als de huidige kwaliteit op straat is het gesprek (met primair) de gemeenten en vervoerder nodig (zie hoofdstuk 7).

Kostendekkingsgraad van +50%

Voor COVID-19 lag de kostendekkingsgraad van U-OV (Qbuzz) op ongeveer 65%. Projecten en kosten voor het trambedrijf zijn dan niet meegerekend. Voor Syntus ligt de kostendekkingsgraad pre-COVID-19 op circa 50%. Voor iedere euro die naar exploitatiemiddelen gaat, worden dus € 0,65 respectievelijk € 0,50 door reizigers opgebracht. Deze kosteneffectiviteit is bepalend voor de doorontwikkelingsmogelijkheden van het vervoerplan en voor de tevredenheid van reizigers.

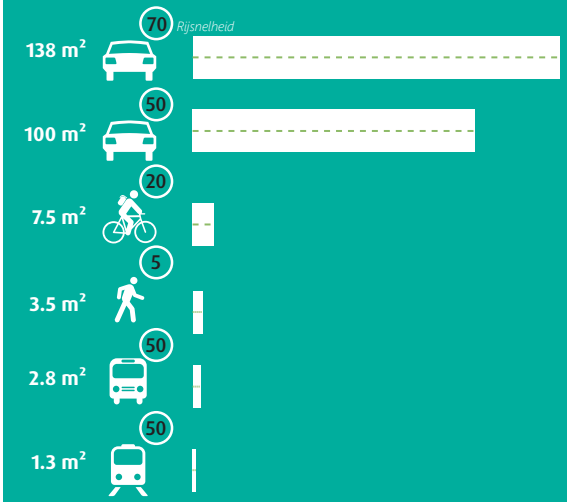
Rijtijdverslechteringen kosten meer dan € 4 miljoen per jaar.

Bij de U-OV-concessie (uitgevoerd door Qbuzz) is de toename van dienstregelingsuren (DRU's) door rijtijdverslechtering tussen 2015 en 2018 ongeveer 40.000 DRU's. Dit komt neer op meer dan € 4 miljoen aan jaarlijkse exploitatiekosten. Dit is circa 4,4% van het totale OV-aanbod. Deze middelen worden dus niet besteed aan netwerkverbeteringen.

Snelheidsverlaging in relatie tot hoogwaardig openbaar vervoer

Steeds meer wegbeheerders – waaronder ook de provincie zelf – denken na over een structurele verlaging van de maximumsnelheid. Het verhoogt de verkeersveiligheid en leefbaarheid en levert een bijdrage aan een beter milieu. Bij wegvakken die in aanmerking komen voor snelheidsverlaging moeten de gevolgen voor het OV en de OV-reiziger goed worden beschouwd. Als het openbaar vervoer door snelheidsverlaging minder aantrekkelijk wordt op een bepaald traject nemen de reistijd en de exploitatiekosten toe, komen aansluitingen in gevaar en kunnen reizigers afhaken. Om deze ongewenste effecten tegen te gaan moeten provincie, wegbeheerders én vervoerbedrijven met elkaar in overleg.

Ruimtegebruik van reizigers



Per reiziger is het ruimtegebruik van openbaar vervoer efficiënt in vergelijking met andere modaliteiten. Juist daarom draagt openbaar vervoer 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 openbaar vervoer zetten de provincie en de gemeenten ook in op fietsgebruik. Openbaar vervoer en fiets vullen elkaar goed aan, zijn beide ruimte-efficiënte vervoerwijzen die juist samen goed functioneren in de stad. Soms gaat een verbetering van het openbaar vervoer ten koste van de fietsinfrastructuur.

De provincie Utrecht stelt subsidies beschikbaar om fietsvoorzieningen bij OV-haltes te verbeteren en te realiseren. Twee ruimte-efficiënte vervoerwijzen worden dan gecombineerd in één reis. Meer informatie over de subsidies die de provincie beschikbaar stelt, staat beschreven in hoofdstuk 7.

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

Eén minuut snellere per rit... dat levert zomaar een maand lang een streeklijn op

Een minuut snellere rit kan ervoor zorgen dat een streeklijn een maand lang rijden. Een van maandag tot en met zaterdag twee keer per uur rijdende buslijn en op zondag één keer per uur rijdende buslijn levert bij 16 uur per dag rijden op jaarbasis meer dan 350 dienstregelingsuren op. Van circa 350 uren kan een lijn zoals lijn 195 (in het westen van de provincie) een maand lang rijden.

4.3 Inpassingsvraagstukken rondom openbaar vervoer

Naast doorstroming spelen er ook vele andere aspecten rondom OV. Aanwonenden en ondernemers ervaren openbaar vervoer ook wel eens als hinderlijk. Zo bestaat er hinder door trillingen van zware langsrijdende bussen, maar ook een gevoel van onveiligheid door hardrijdende bussen. Een 'oplossing' is vaak een 'not in my backyard' benadering, waarin wordt voorgesteld om openbaar vervoer om te leiden en de hinder daarmee te verminderen. Dat schiet echter voorbij aan de bereikbaarheidsopgave en de bediening van inwoners die het openbaar vervoer gebruiken en wellicht creëer je een nieuw probleem in een andere straat. Ook de doorgaande reiziger wordt door direct omwonenden niet vertegenwoordigd. Provincie en vervoerders denken daarom graag mee met gemeenten om samen te komen tot een goede weginrichting voor zowel aanwonenden, OV-gebruikers, vervoerder en provincie.

Intermezzo: Het nieuwe 30

Van 50 naar 30 kilometer per uur

Om verkeersveiligheid te verhogen, meer ruimte te creëren voor leefbaarheid en actieve mobiliteit meer plek te geven in de openbare ruimte; willen veel gemeenten de maximumsnelheid op wegen binnen de bebouwde kom verlagen van 50 naar 30 kilometer per uur. Gemeenten voelen zich hierin gesteund door een motie van de tweede kamer (uit najaar 2020), waarin wordt opgeroepen over te gaan tot een snelheidsregime van 30 kilometer per uur waar dat mogelijk is.

De provincie ondersteunt de ambitie om de maximumsnelheid van 50 naar 30 kilometer per uur te verlagen op plekken waar verblijven prioriteit heeft. Tegelijkertijd maakt de snelheidsverlaging – en bijpassende weginrichting – ook duidelijk dat netwerkkeuzes steeds belangrijker worden. Samen moeten provincie en gemeenten de zoektocht intensiveren om trajecten te definiëren waar de bus wél kan doorstromen. Openbaar vervoer is immers gebaat bij doorstroming, 'snel en betrouwbaar naar de plek van bestemming' staat daarbij centraal. Zo draagt het openbaar vervoer op efficiënte wijze bij aan de bereikbaarheid van inwoners en bezoekers.

30 zorgvuldig toepassen

Het verlagen van de maximumsnelheid heeft mogelijk tot gevolg dat rijtijden van bussen toenemen, doordoor wordt het openbaar vervoer duurder. Tegelijkertijd neemt de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer af, omdat reizigers langer onderweg zijn. Hogere kosten en lagere opbrengsten dragen niet bij aan doelmatige inzet van de middelen die beschikbaar zijn voor het Utrechtse OV-systeem.

Ook binnen de bebouwde kom kan 70 of 50 kilometer per uur een gepast snelheidsregime zijn. Het 'Afwegingskader met 30 km/h als leidend principe binnen de bebouwde kom' van CROW (augustus 2021) geeft dit ook aan. De functie en inrichting van de weg dienen te passen bij het snelheidsregime. Indien een weg een belangrijke schakel in een OV-route is, dan kan dit een argument zijn om een hogere maximumsnelheid te hanteren. Samen met alle partijen moet gekeken naar een passende invoering van 30 kilometer per uur-regimes.

Van netwerkstructuur tot en met vorm van de weg

Provincie roept gemeenten op naar de algehele netwerk- en routestructuur van openbaar vervoer én van andere modaliteiten te kijken. Met een afgewogen netwerkstructuur kan, uiteindelijk, elke modaliteit een passende

weginrichting krijgen. Ook binnen het OV-lijnennet zijn soms nog mogelijkheden om verbeteringen door te voeren. Provincie, vervoerder en gemeenten zijn allen verantwoordelijk voor een goed functionerend OV.

Na een heldere structuur gedefinieerd te hebben, is de inrichting van de weg een aandachtspunt. Een weg met een belangrijke OV-functie en waar desondanks voor 30 kilometer per uur als maximumsnelheid gekozen wordt, moet een andere inrichting krijgen dan de tot nu toe gebruikelijke inrichting van 30-wegen, bijvoorbeeld omdat een busroute met veel drempels niet ten goede komt van het comfort van de reiziger en chauffeur.

Samen werken aan doorstroming voor het OV

De provincie vraagt gemeenten om bij herinrichtingsprojecten van wegen met busroutes vroegtijdig in overleg te treden met vervoerders en provincie. De provincie denkt graag mee en stelt subsidie beschikbaar om doorstromingsmaatregelen in te voeren. Samen de mogelijkheden verkennen om zowel de verkeersveiligheid en leefbaarheid te vergroten, actieve mobiliteit te stimuleren en de OV-doorstroming te verbeteren staat daarbij centraal. Alleen dan blijft het mogelijk de regio ook per bus bereikbaar te houden. Meer informatie over de subsidiemogelijkheden is te vinden in hoofdstuk 7.

5 Infrastructuurkwaliteit op maat

Hoofdstuk 3 presenteerde de verschillende OV-verbindingsniveaus (dragend, verbindend, en ontsluitend). Bij elk OV-niveau hoort een bepaalde kwaliteit van de infrastructuur. 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.

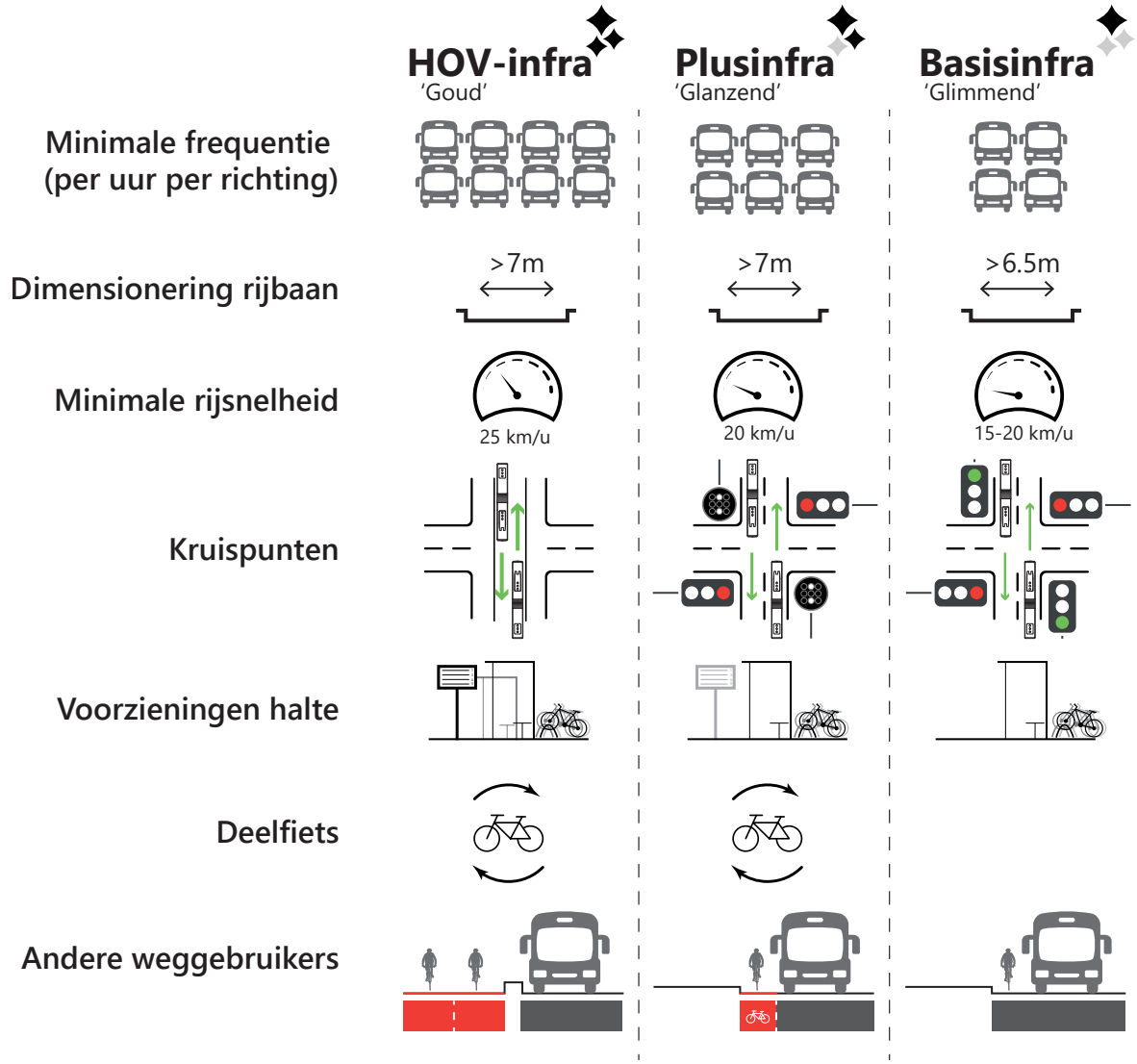
5.1 Gewenste kwaliteit van de infrastructuur bepalen: hoogste verbindingsniveau leidend

Op wegen waar meerdere buslijnen rijden, bepaalt het hoogste verbindingsniveau de gevraagde kwaliteit van de infrastructuur. Als over een traject zowel U-linklijnen als ontsluitende lijnen rijden, 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: minimaal 7 meter breed voor een busbaan in twee richtingen of 3,5 tot 4 meter per rijstrook voor één richting. HOV-infra heeft geen infrastructurele snelheidsremmende maatregelen. Inclusief halteren en kruisingen is binnen de bebouwde kom een gemiddelde snelheid van minimaal 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. Aanvullend kunnen 'wachtverzachters' worden geplaatst zoals watertappunten of oplaadmogelijkheden voor mobiele telefoons. In het kader van het verbeteren van de ketenmobiliteit is het plaatsen van deelmobiliteit (fietsen, scooters, auto's) bij uitstek geschikt voor haltes waar HOV-lijnen komen.



Figuur 10: Eigenschappen OV-infrastructuur

Haltering op de rijbaan, in plaats van in een haltekom, 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. Als gevolg van een strekking van lijnen liggen in veel dorpen de HOV-lijnen echter aan de rand, vaak via wegen met een snelheidsregime van 50+, namelijk 70 of 80 kilometer per uur. Dat zijn meestal niet de wegen waar de bus op de rijbaan kan halteren. Indien halteren in een haltekom noodzakelijk blijkt, dan wordt de kom in dezelfde verharding neergelegd als de rijbaan en wordt een drempelvrije overgang tussen weg en haltekom gewaarborgd: zodoende wordt 'schommelen' van de bus voorkomen en het comfortverlies geminimaliseerd.

Op sommige trajecten is volwaardige HOV-infrastructuur niet haalbaar vanwege de dominerende verblijfsfunctie of beperkt beschikbare ruimte. Deze uitdaging speelt bijvoorbeeld in dorpen langs de N225, waar de provinciale wegen dwars door diverse dorpen loopt. Langzaam verkeer heeft een belangrijke positie in deze gebieden. Een andere uitdaging is de HOV-lijnen die over zwaar belaste wegen lopen. Bijvoorbeeld op de N229, tussen Bunnik en Wijk bij Duurstede, waar niet overal vrijliggende busbanen mogelijk zijn.

Voorbeelden van HOV-infrastructuur zijn de busbaan Transwijk op de Koningin Wilhelminaweg in Utrecht of de busbaan Uithoorn - Mijdrecht en Vinkeveen - A2.

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 binnen de bebouwde kom de 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 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 meerdere abri'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 te vinden op het traject Wilnis – Mijdrecht.

5.4 Basisinfrastructuur (‘glimmend’): ontsluitend en aanvullend openbaar vervoer 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 en per busstrook minimaal 3,25 meter. Fietsers op de rijbaan en infrastructurele snelheidsremmende maatregelen zijn vanuit OV-oogpunt beperkt mogelijk. Om het comfort zo hoog mogelijk te houden is het belangrijk dat de rijbaan en de haltekom dezelfde verharding hebben. De haltes zijn daarnaast voorzien van een verhoogd perron, haltepaal, bankje en prullenbak. Vanaf enkele tientallen instappers per dag is een abri en soms een DRIS wenselijk. De route van lijn 106 en 505 die door Benschop rijden, is een voorbeeld van basisinfrastructuur.

5.5 Vier basisontwerpen voor haltes

Op de volgende pagina staan vier basisontwerpen van haltes weergegeven. Twee haltes zijn gedimensioneerd voor standaardbussen en twee haltes voor geledebussen. Respectievelijk kunnen daar dus 12 en 18 meter lange voertuigen halteren. Voor elke voertuiglengte is een voorbeeld zonder haltekom en met haltekom weergegeven. Conform het plusniveau zijn op/aan de haltes een aantal voorzieningen geplaatst zoals abri's, DRIS en fietsenstallingen.

In de praktijk vindt inpassing van haltes vaak plaats aan bestaande wegen in bebouwde omgevingen. De omgeving werkt vaak restrictief in de mogelijkheden. Toch zijn een aantal basisprincipes altijd van toepassing:

- Voor draaicirkels is een voertuig van 15 meter lengte, een bus met een dubbele achteras maatgevend;
- Voor de lengte van een perron is het langste voertuig of combinatie van voertuigen maatgevend, dat kan bijvoorbeeld een standaard bus van 12 meter zijn of een geledebus van 18 meter. Als op sommige tijdstippen, bijvoorbeeld in de spits, twee voertuigen tegelijkertijd aan een halte staan, dan dient de halte daarop gedimensioneerd te worden;
- Een abri wordt zo geplaatst dat wachtende reizigers de bus aan zien komen;
- Een DRIS wordt zo geplaatst dat wachtende reizigers op de informatie op de DRIS kunnen lezen en tegelijkertijd richting aanrijdende voertuigen kijken;
- Haltes zijn toegankelijk door het toepassen van onder andere een verhoogd perron en het toevoegen van blindegeleidelijnen. Een toegankelijk OV-systeem begint en eindigt niet bij de halte; ook de looproutes van en naar de halte dienen op orde te zijn;
- Als mogelijke schakel in een ketenreis voorziet de halte in ketenmobiliteit: fietsenstallingen en de aanwezigheid van deelfietsen zijn voorbeelden van voorzieningen die de ketenreis versterken.

5.6 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.

Intermezzo: Rotonde als snelheidsremmer

Wegbeheerders passen rotondes als kruispuntvorm toe omdat de snelheid geremd wordt en de afwikkeling van het verkeer kán verbeteren. Nadelen voor het openbaar vervoer zijn er echter ook. Het comfort van reiziger en buschauffeur wordt verminderd en er is geen prioritering meer in de afwikkeling van verkeersstromen.

De voorbeelden uit het volgende hoofdstuk bieden handvatten voor het inrichten van rotondes op busroutes. Het voorbeeld uit Amersfoort (voorbeeld A) laat zien dat bussen voorrang krijgen door eerder dan het autoverkeer de rotonde op te rijden. Een dominante rechtdoorrichting is dan randvoorwaardelijk.

In Wijk bij Duurstede (voorbeeld D) is een bypass aangelegd zodat de bus 'om de rotonde' heenrijdt. Alhoewel nog steeds aanwezig wordt het discomfort verminderd en heeft de bus vrijliggende infrastructuur en kan daardoor vaart maken. Het toepassen van een dergelijke bypass is uiteraard alleen mogelijk als er voldoende ruimte is; de rotonde een drietaksrotonde is óf de bus rechtsaf rijdt. Voor de tegengestelde richting is in Wijk bij Duurstede overigens geen vrijliggende infrastructuur aangelegd.

Aan de Soestdijkseweg Zuid in de gemeente De Bilt liggen een aantal rotondes. Voordat de bus vanuit zuidelijke richting de rotonde oprijdt bij de Groenekanseweg, ligt een vrijliggende busstrook waar het autoverkeer moet ritsen met het busverkeer. De bus kan daardoor zonder veel vertraging de rotonde op rijden. Vanuit noordelijke richting rijdt de bus bij de rotonde met de Antonie van Leeuwenhoeklaan een verlengde haltehaven in. Voordeel van deze constructie is dat de bus een wachtrij van auto's voorbij kan rijden.

Te raden gaan bij het CROW

Deze brochure biedt inspiratie en eerste handvatten bij het ontwerpen van infrastructuur voor OV-routes. Details zoals maatvoering zijn te vinden in CROW-publicaties. Enkele suggesties:

- **Publicatie 184:** Richtlijn toegankelijkheid voor het inrichten van looproutes, bushaltes, parkeerplaatsen en reis- en route-informatie, 2014
- **Publicatie 233:** Handboek halteplaatsen**, 2006**
- Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen Binnen de Bebouwde Kom (ASVV)**, 2021**

DEEL B

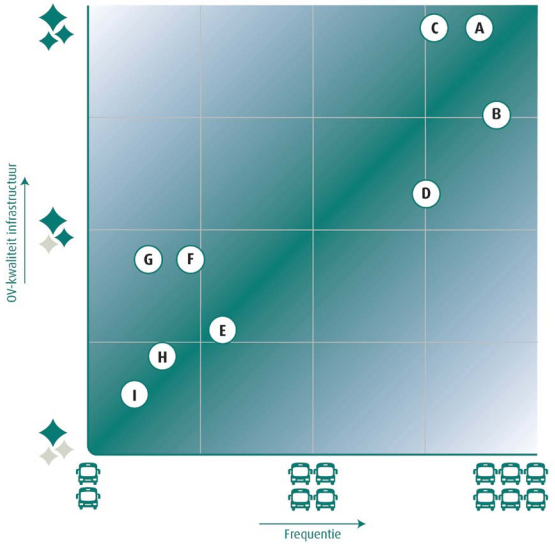
Voorbeelden uit de praktijk

Na de theorie uit deel A behandelt deel B voorbeelden uit de regio. Een negental wegen, kruispunten en rotondes is geplaatst in het door hoofdstuk 3 en hoofdstuk 5 gevormde kader: de type OV-verbindingen op trajecten en de kwaliteit van de infrastructuur. Alle negen voorbeelden zijn uitgelicht met dwarsdoorsnedes, bovenaanzichten en foto's. Deze voorbeelden dienen ter inspiratie.

H6 Voorbeelden uit de praktijk

6 Voorbeelden uit de praktijk

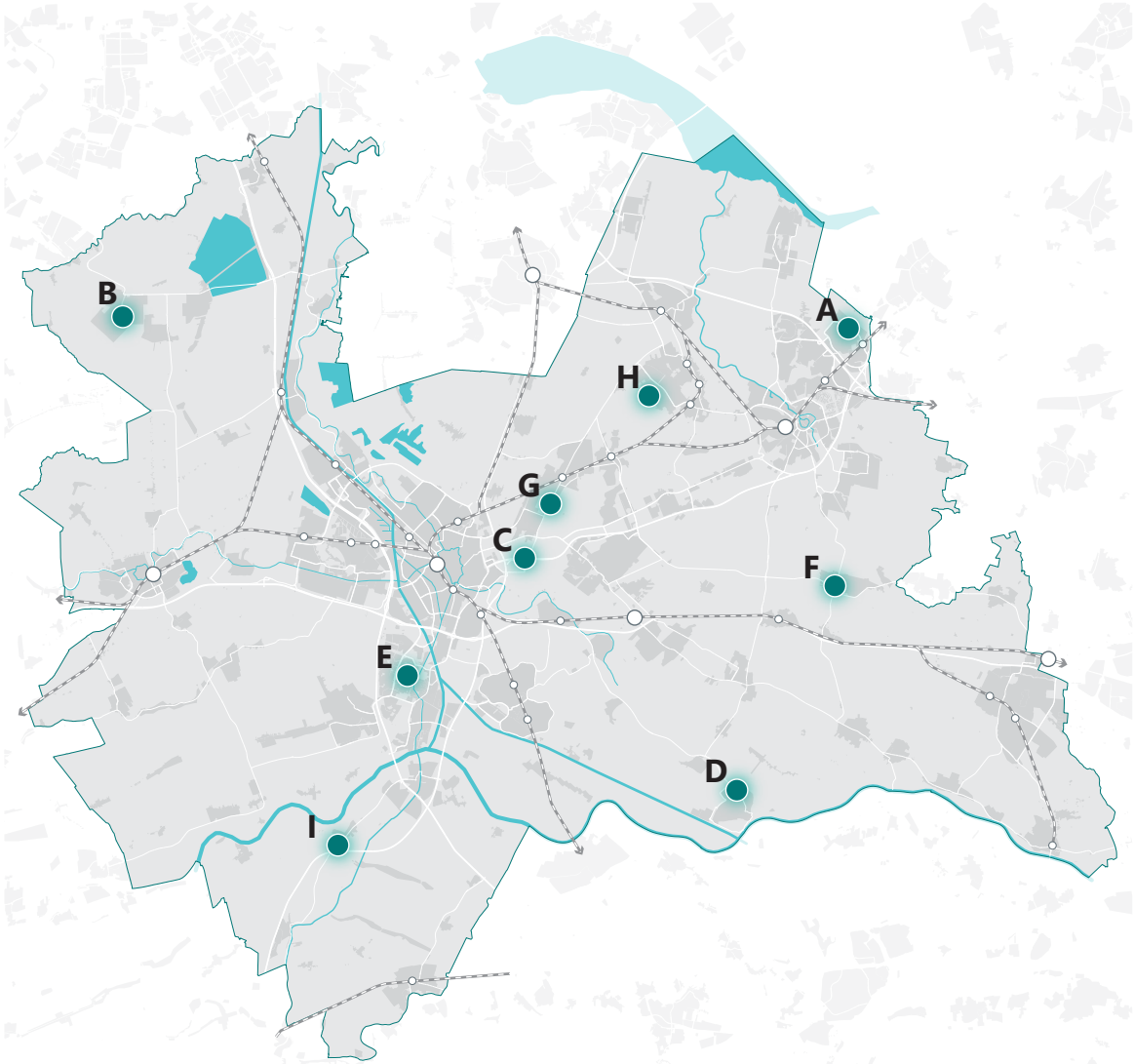
Dit hoofdstuk presenteert enkele praktijkvoorbeelden bij de drie verschillende niveaus van infrastructuurkwaliteit (HOV 'goud', plus 'glanzend', en basis 'glimmend') in relatie tot het bedieningsniveau (dragend, verbindend of ontsluitend). Figuur 10 laat bij deze voorbeelden de samenhang zien tussen infrastructuurkwaliteit (verticale as) en bedieningsniveau (horizontale as). Het gewenste kwaliteitsniveau ligt op of boven de diagonaal. Het figuur schetst het brede spectrum dat op basis van expert judgement is opgesteld op basis van de inrichting medio 2021. De voorbeelden zijn afkomstig uit de gehele provincie Utrecht.



Figuur 11: Infrastructuurkwaliteit versus bedieningsniveau van de OV-voorbeelden

HOV-infrastructuur in de Amersfoortse wijk Vathorst (voorbeeld A) is een goed voorbeeld van een HOV-traject met bijpassende infrastructuur. De Soestdijkseweg Zuid (voorbeeld G) in Bilthoven is een weg met busintensiteiten die passen bij 'verbindend' en dus om plusinfra vraagt. Lijn 70 door de Soestse wijk Overhees (voorbeeld H) heeft een lage intensiteit en valt onder de categorie 'ontsluitend'. De straat is ingericht om gebruik door het openbaar vervoer mogelijk te maken; door kleine aanpassingen in het profiel wordt de busexploitatie verbeterd. Deze basiskwaliteit is passend bij deze intensiteit.

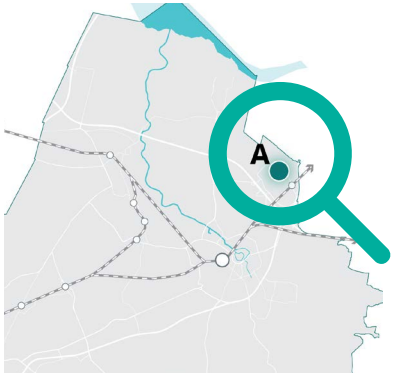
Belangrijk onderdeel van de OV-infrastructuur zijn haltes; daar stappen reizigers immers in of uit de bus. In de voorbeelden zijn verschillende haltes, zoals Mijdrecht Busstation (voorbeeld B) of Nieuwegein, Winkelcentrum Nedereind (voorbeeld E) opgenomen. Om de connectiviteit van de haltes voor de reizigers te verbeteren kunnen fietskluizen van meerwaarde zijn en om haltevoorzieningen extra aantrekkelijk te maken, kunnen aanvullend nog 'wachtverzachters' opgenomen worden zoals watertappunten.

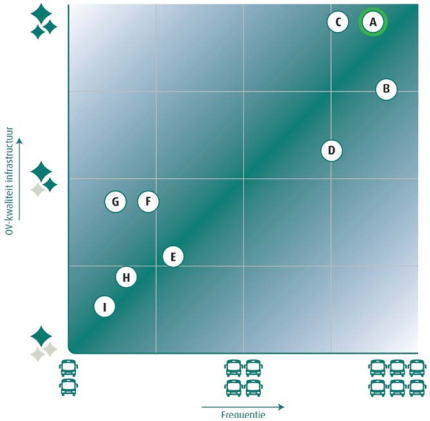


Figuur 12: Locatie van de voorbeelden

A. HOV-Infrastructuur Laakboulevard in Vathorst, gemeente Amersfoort

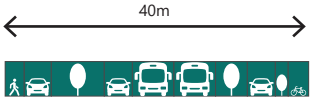
Brede laan met HOV-infrastructuur.





Totaal ca. 450 instappers per weekdag op de haltes: Amersfoort Riesenberg, Grenspolder, Damespolder, Vrouwenpolder

Dwarsprofiel van berm tot berm



Frequentie (2021)

Lijnen: 3, 7, 203 (Syntus/Keolis Utrecht)

Spits werkdagen 08:00-09:00: 12 per uur

Dal werkdagen 12:00-13:00: 8 per uur

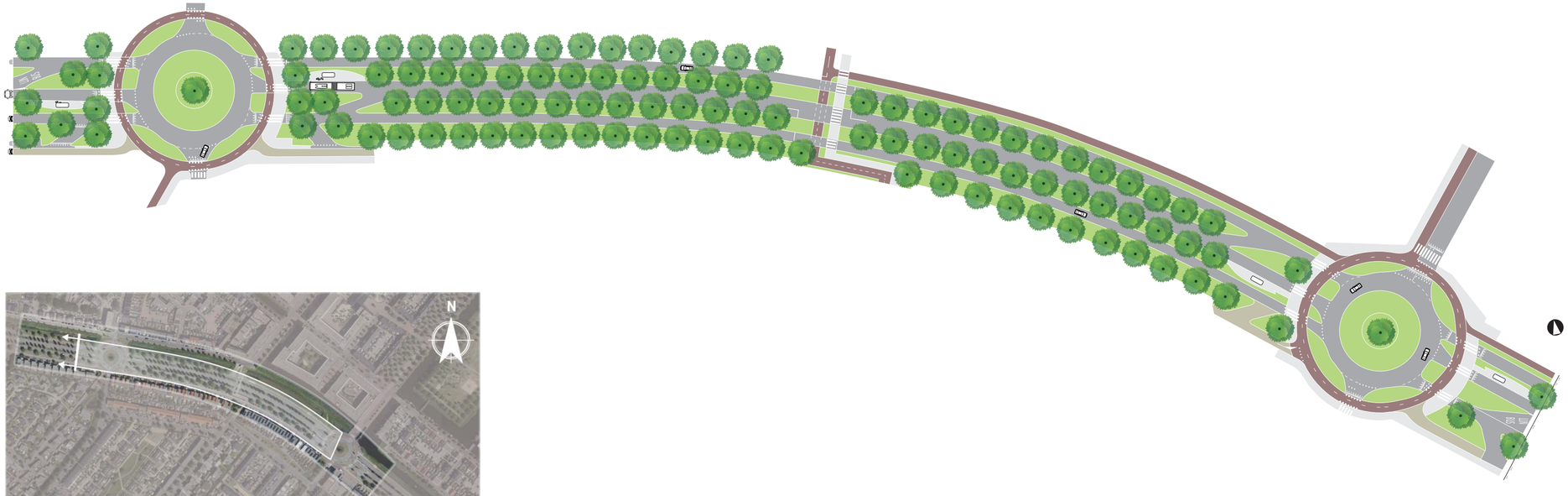
(op basis van winterdienst, vervoerplan 2020 van U-OV en Syntus, in beide richtingen)

De Laakboulevard is onderdeel van een belangrijke verbinding tussen station Amersfoort Vathorst aan de oostzijde en het centrum van Amersfoort en Utrecht Science Park aan de zuidwestzijde. De Laakboulevard vervult daarmee een schakel in het lokale en regionale netwerk. Deze verbinding is onderdeel van de Amersfoortse hoogwaardige OV-infrastructuur.

Op het gehele traject binnen de wijk heeft de bus eigen infrastructuur tussen de rotondes in. De rotondes zelf zijn zo ingericht dat de bus voorrang heeft op parallel rijdend autoverkeer. De bus moet wel voorrang verlenen aan het autoverkeer dat zich al op de rotonde bevindt. In de directe nabijheid van de meeste rotondes bevinden zich bushaltes. Voetgangers en fietsers die de busbaan oversteken hebben wel voorrang op de bus. Bij het afrijden van de rotondes, rijdt de bus mee met het autoverkeer. Direct daarna is een aparte 'uitvoeger' gemaakt, zodat de bus de busbaan weer oprijdt. Op basis van praktijkervaringen door buschauffeurs worden de in- en uitvoegers aangepast, zodat bussen gemakkelijker – en daarmee sneller – rotondes en de busbaan op- en afrijden.

De haltes zijn aanliggend aan de busbaan uitgevoerd, dus zonder haltekom. Comfortabele en gemakkelijke haltering van bussen aan het perron is daarmee mogelijk. In overeenstemming met 'HOV-kwaliteit' hebben alle haltes voorzieningen om fietsen te stallen en een abri om beschut te kunnen wachten. Het perron is voorzien van een hekwerk, zodat reizigers geleid worden richting de oversteekplaats en de halte veilig betreden en verlaten.

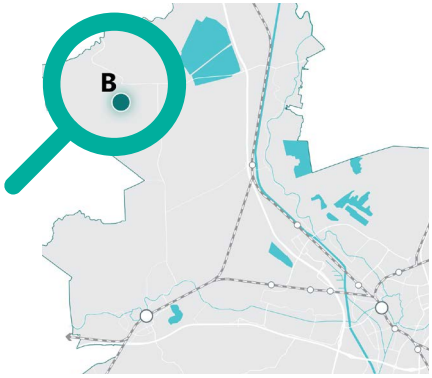
Het voorbeeld van de gemeente Amersfoort is uitgewerkt na evaluatie met deskundigen uit de praktijk - in dit geval de busschauffeurs. Dit voorbeeld laat dus zien dat doorstromingsmaatregelen maatregelen kunnen zijn die op korte termijn in samenwerking met deskundigen en een bijdrage van de provincie leiden tot hoogwaardige infrastructuur.

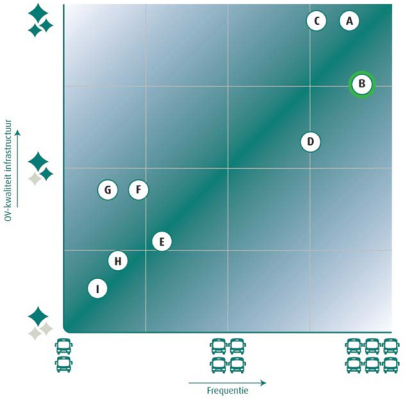


N

B. Bushalte Centrum Mijdrecht, gemeente De Ronde Venen

Lokaal busstation om Mijdrecht met de regio te verbinden.





470 instappers per weekdag op de halte:
Mijdrecht centrum

Dwarsprofiel van berm tot berm

18,4m

Frequentie (2021)

Lijnen: 121, 123, 126, 130, Syntus Flex (Syntus/Keolis Utrecht)

Spits werkdagen 08:00-09:00: 13 per uur

Dal werkdagen 12:00-13:00: 7 per uur

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

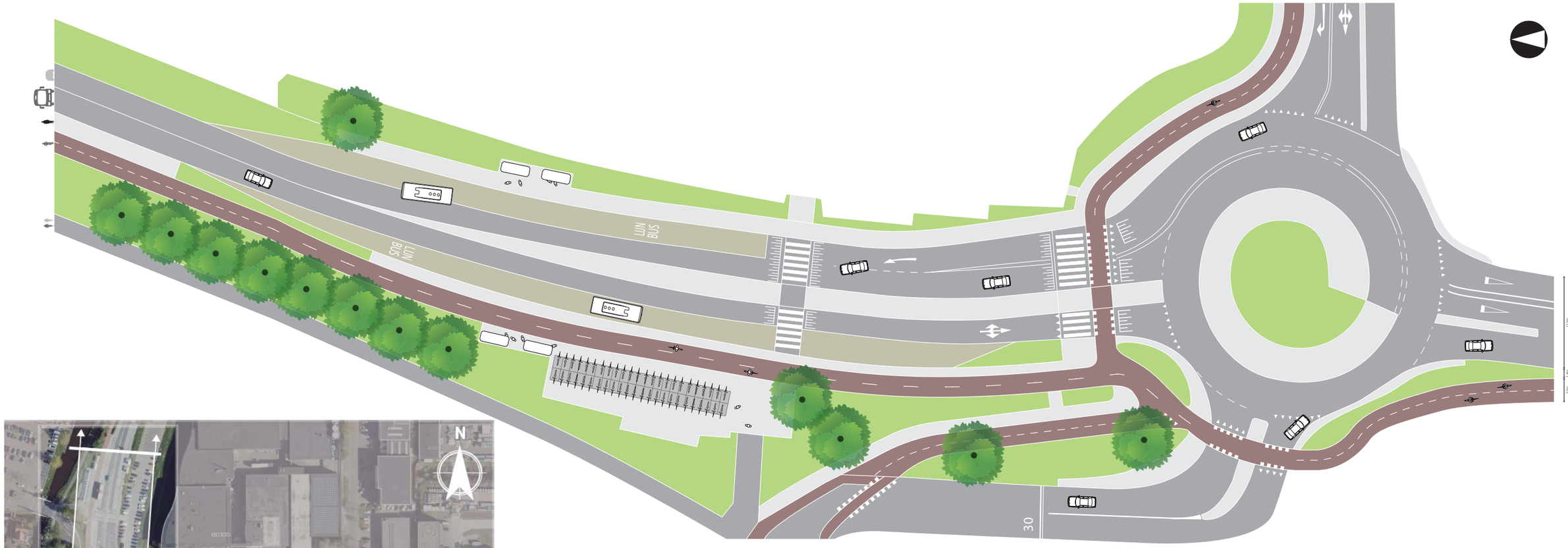
Busstation Mijdrecht vormt de spil in het regionale streeklijnennet vanuit Mijdrecht. De buslijnen hebben een divers karakter; lijnen 126 en 130 rijden elk kwartier, terwijl buslijn 121 naar Loenen aan de Vecht en Hilversum één keer per uur per richting rijdt. Busstation Mijdrecht vormt daarmee een knooppunt in het OV-netwerk.

Dankzij busstation Mijdrecht is het voor Mijdrechters mogelijk om snel en comfortabel naar bestemmingen binnen en buiten de provincie Utrecht te reizen. Aangezien het busstation een spil in het netwerk vormt en bussen gelijktijdig op het station zijn, is het van belang dat de capaciteit van het busstation groot is. Door het toepassen van lange perrons kunnen veel voertuigen tegelijkertijd aan het perron staan. Tevens is het mogelijk voor reizigers om snel en gemakkelijk over te stappen tussen verschillende voertuigen.

Busstation Mijdrecht is voorzien van een grote fietsenstalling en parkeerplaats. Mogelijke uitbreidingen van stallingen op dit soort locaties bieden vaak een 'aanzuigende werking' van extra reizigers die hun fietsen willen stallen. De toevoeging van de KeoBike (deelfietsen van Keolis) geven het busstation het karakter van een 'mobiliteitshub in de dop'. Het toevoegen van deelauto's kan verder bijdragen aan deze ontwikkeling.

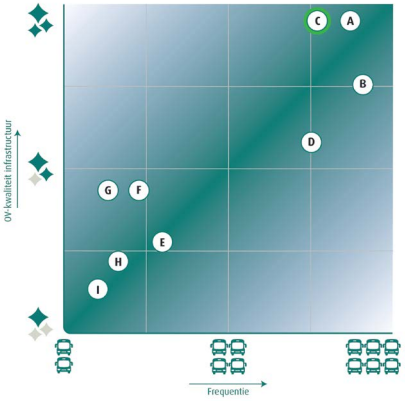
Het busstation ligt aan de Mijdrechtse Rondweg en daarmee centraal tussen het bedrijventerrein en woonwijken. Ook voor fietsers, auto- en vrachtverkeer is de Rondweg een belangrijke schakel in het netwerk binnen de gemeente De Ronde Venen. Voor fietsers vormt de Rondweg tevens een doorgaande verbinding. Het tweerichtingsfietspad doorsnijdt het busstation. Het combineren van de verschillende verbindende functies aan de Rondweg leidt ertoe dat reizigers wachten aan een drukke weg en in-/uitstappen over het fietspad heen.

Het voorbeeld toont dat het op een beperkte oppervlakte mogelijk is verschillende vormen van lokale en regionale mobiliteit samen te laten komen en dat een compacte integratie van parkeerplaatsen, (deel) fietsen en openbaar vervoer mogelijk is. Tegelijkertijd laat de beperkte ruimte ook zien dat er uitdagingen zijn als het gaat om het inpassen van comfort en beleving voor OV-reizigers.


LUN
BUS
SAB
MAT
30
N

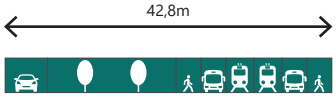
C. Doorsteek Maxima Kinderziekenhuis, gemeente Utrecht

Samenwerken van wegbeheerders leidt tot creatieve en simpele oplossing en zorgt voor snellere verbinding voor regionale reizigers.



1200 instappers per weekdag op de halte: Utrecht WKZ-Maxima

Dwarsprofiel van berm tot berm



Frequentie (2021)

Lijnen over 'de doorsteek': 202, 203, 272, 298, 299, 682 (Syntus/Keolis Utrecht)

Spits werkdagen 08:00-09:00: 19 per uur

Dal werkdagen 12:00-13:00: 9 per uur

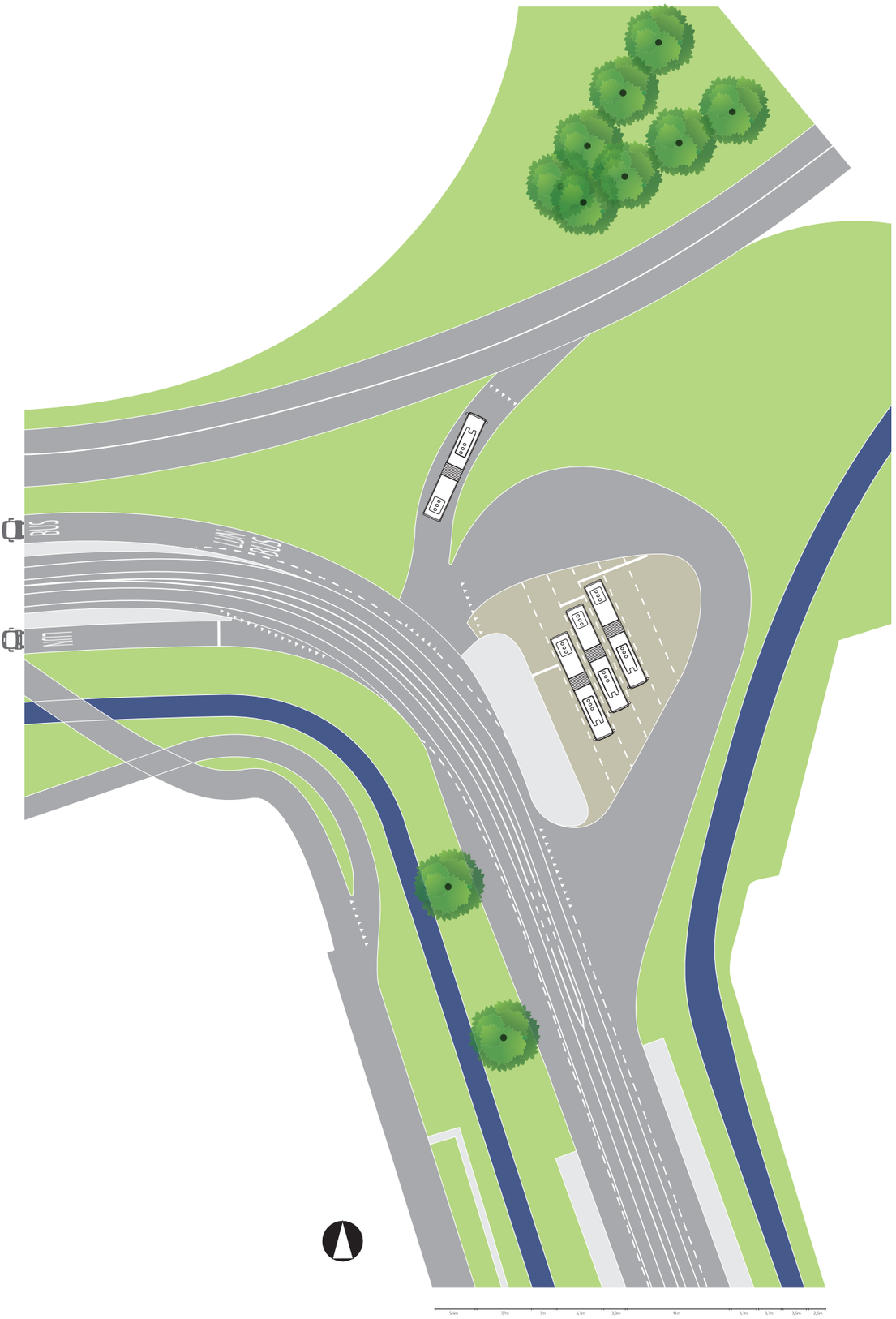
(op basis van winterdienst, vervoerplan 2020 van U-OV en Syntus, in beide richtingen)

Utrecht Science Park huisvest voorzieningen met een internationale uitstraling; biedt werkgelegenheid voor de gehele regio en trekt bezoekers uit de gemeente en provincie Utrecht en ver daarbuiten. Utrecht Science Park is een belangrijke herkomst en bestemming van reizigers van het regionale streekbusnetwerk.

Om het streekbusnetwerk goed te laten functioneren zijn snelle verbindingen tussen Utrecht Science Park en de regio noodzakelijk. De doorsteek bij het Maxima Kinderziekenhuis verbindt een centraal gelegen busbaan op Utrecht Science Park direct met het hoofdwegennet in noordoostelijke richting.

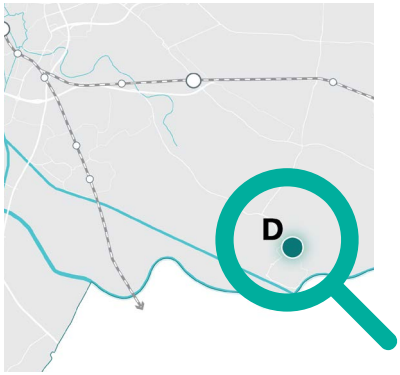
Dankzij 'de doorsteek' tussen de Heidelberglaan en de oprit A28 rijden bussen direct van hoogwaardige OV-infrastructuur van het Utrecht Science Park het rijkswegennet op. Een verbinding van slechts enkele tientallen meters maakt het mogelijk de reis van vele regionale reizigers met enkele minuten te verkorten. Voor realisatie van deze doorsteek was samenwerking nodig tussen Rijkswaterstaat, gemeente en provincie.

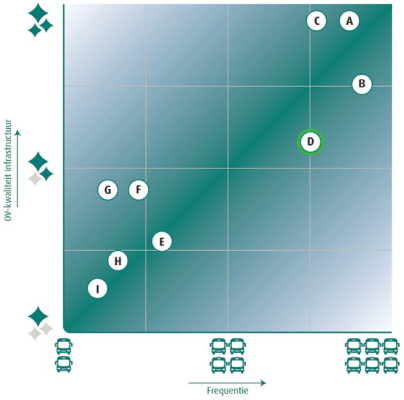
Dit voorbeeld laat zien dat creatief samenwerken tussen partijen van belang is om effectieve en relatief goedkope maatregelen in de vorm van bijvoorbeeld 'doorsteken' mogelijk te maken zodat OV-reizigers snel van A naar B worden vervoerd.


BUS
BUS
BUS
5.6m
27m
3m
6.3m
3.3m
14m
3.3m
3.3m
3.5m
2.5m

D. Rotonde De Geer, gemeente Wijk bij Duurstede

In de drukke ochtendspitsrichting rijdt de bus het autoverkeer voorbij.





140 instappers per weekdag op de halte:
Wijk bij Duurstede, De Geer

Dwarsprofiel van berm tot berm

19,5m

Frequentie (2021)

Lijnen: U-link 41, 56 (U-OV), 695 (Syntus/Keolis Utrecht)

Spits werkdagen 08:00-09:00: 11 per uur

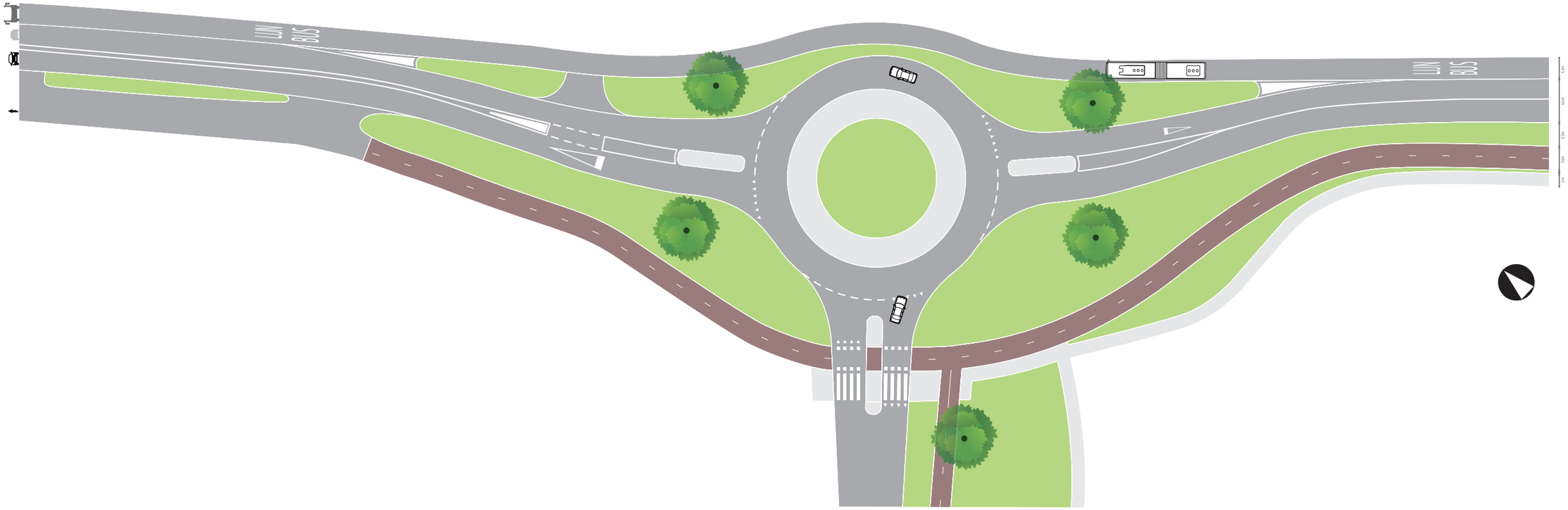
Dal werkdagen 12:00-13:00: 8 per uur

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

Rotonde De Geer maakt onderdeel van een belangrijke ontsluiting van Wijk bij Duurstede. Over de N229 richting Cothen wordt Wijk bij Duurstede verbonden met de gemeente Utrecht (Ulink-lijn 41) en met streeklijn 56 met kernen op de Utrechtse Heuvelrug zoals Doorn, Zeist en Soesterberg. Over rotonde De Geer rijden dus streeklijnen en lijnen met een hoogwaardig karakter.

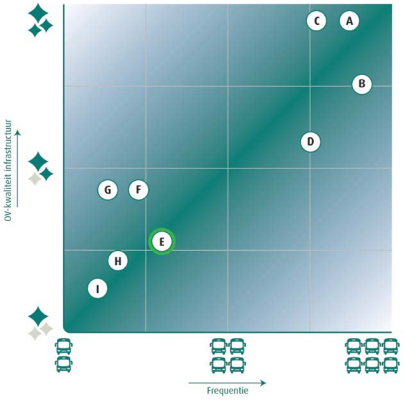
Op een groot deel van het N229-traject richting Cothen gebruikt de bus eigen infrastructuur; zowel tussen de rotondes in (met een busstrook) als langs de rotonde (by-pass langs de rotonde). De drukke ochtendspitsrichting is daarmee gegarandeerd van een goede doorstroming. Ruimtelijke restricties maakten het onmogelijk om ook in de middagspitsrichting – dus richting Wijk bij Duurstede – vrijliggende infrastructuur aan te leggen. De gemeente Wijk bij Duurstede onderzoekt daarom de mogelijkheid om een fietstunnel aan te brengen (minder kruisend verkeer) en om de turborotonde aan te passen. Het knelpunt in de middagspitsrichting wordt dan opgelost door maatregelen te nemen die tevens de veiligheid en doorstroming van het fiets- en autoverkeer verbeteren.

Het voorbeeld van rotonde De Geer laat zien dat ook met beperkte ruimte er voor de bus, in ieder geval de drukke spitsrichting, goede en effectieve voorzieningen getroffen kunnen worden.


LRV
BUS
LRV
BUS

E. Diepenbrocklaan, gemeente Nieuwegein

Snelheidsremmer voor het autoverkeer, doorstroming garanderen voor de bus.



Ca. 170 instappers per weekdag op de halte: Nieuwegein Winkelcentrum Nedereind

Dwarsprofiel van berm tot berm

14,3m

Frequentie (2021)

Lijnen: 74 (U-OV)

Spits werkdagen 08:00-09:00: 8 per uur

Dal werkdagen 12:00-13:00: 4 per uur

Winkelcentrum Nedereind wordt bediend door buslijn 74. Lijn 74 bedient het zuiden van Nieuwegein via Utrecht met Zeist. Lijn 74 rijdt tot acht keer per uur per richting. Eigen infrastructuur is voor één buslijn met deze frequentie niet reëel. Kleine maatregelen aan de halte Winkelcentrum Nedereind laten echter zien dat ook met een gemengd verkeersbeeld (auto, openbaar vervoer en fiets) effectieve doorstromingsmaatregelen voor de bus mogelijk zijn.

De perrons van de halte zijn namelijk direct aan de rijbaan en bovenop een lang plateau (>18 meter) gelegd. De bus ondervindt daardoor nauwelijks hinder van deze snelheidsremmer, terwijl autoverkeer gedwongen wordt de halte Winkelcentrum Nedereind met gepaste snelheid te passeren. Doordat de bus geen haltehaven in en uit hoeft te rijden en bij vertrek 'een lege weg' voor zich heeft, komt deze snelheidsremmer voor de auto de doorstroming van de bus ten goede.

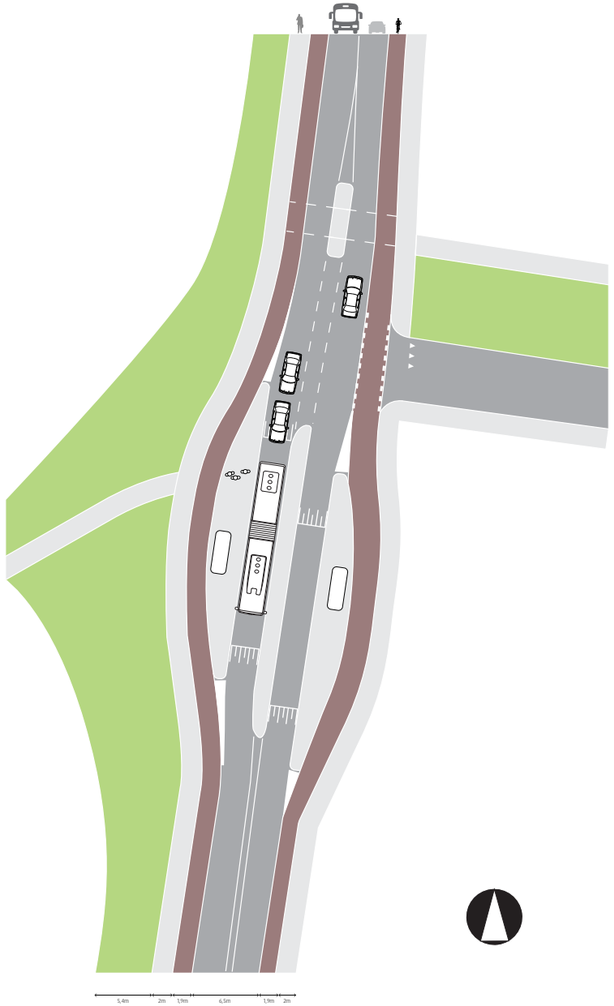
Het toepassen van deze snelheidsremmer zorgt voor behoud van de busroute, terwijl in andere gevallen snelheidsremmers juist nadelig voor de doorstroming van de bus zijn of een busroute zelfs onmogelijk maken.

De fietspaden liggen achter de haltes waardoor fietsers niet afgesneden worden door halterende bussen. In- en uitstappende reizigers ondervinden geen hinder van mogelijke passages van fietsers. Dankzij de middenberm kunnen auto's halterende bussen niet inhalen. De middenberm leidt daardoor tot een verkeersveilig wegbeeld voor bijvoorbeeld overstekende voetgangers en zorgt er ook voor dat een halterende bus na het halteren direct weg kan rijden.

Tussen het perron en fietspad is geen hekwerk geplaatst. Reizigers worden dus niet geleid naar één punt waar zij het fietspad over kunnen steken. Afhankelijk van het aantal reizigers en aantal fietsers kan het plaatsen van een hekwerk met geleiding wenselijk zijn. Hekwerken bij haltes worden vaak echter ook gebruikt om 'tegen te leunen' (door wachtende reizigers) of fietsen aan te zetten. Voldoende afstand tussen 'leunhek' en achterliggend fietspad alsmede fietsenstallingsmogelijkheden helpen om misbruik van een eventueel te plaatsen hekwerk tegen te gaan.

Dit voorbeeld laat zien dat de combinatie van het inpassen van een bushalte én snelheidsremmer voor de auto voordeel oplevert voor het busverkeer in zowel snelheid als comfort. De gemeente Nieuwegein geeft het voordeel navolging door ook op andere haltes dit ontwerp toe te passen. De provincie Utrecht subsidieert de ombouw van deze haltes.

N


5,4m
2m
1,9m
6,5m
1,9m
2m

Intermezzo: Diepenbrocklaan vroeger en nu

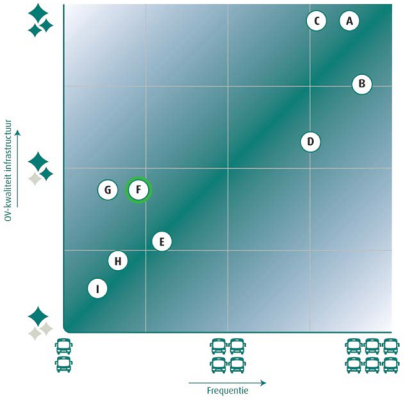
Circa tien jaar geleden lag de Diepenbrocklaan er anders bij dan anno 2021. Met de huidige situatie is alleen de rij woningen parallel aan de Diepenbrocklaan te vergelijken. In de oude situatie halteerde de bus in een haltekom en moest bij het inrijden en bij het uitrijden van de haltekom een fietssuggestiestrook kruizen. Bij het verlaten van de haltekom moest autoverkeer de bus bewust voor laten gaan. Voor autoverkeer waren in de oude situatie aan de halte geen snelheidsremmende maatregelen toegepast. In de oude situatie waren ook de perrons niet op hoogte gebracht en daardoor slecht toegankelijk.

Figuur 13: Oude situatie halte winkelcentrum Nedereind. Foto Cyclomedia.

Figuur 14: Nieuwe situatie halte winkelcentrum Nedereind.

F. Maarsbergseweg, gemeente Woudenberg

Poortconstructie biedt ruimte aan haltecombinatie.



Ca. 70 instappers per weekdag op de halte: Woudenberg Laanzicht

Dwarsprofiel van berm tot berm

Frequentie (2021)

Lijnen: 80, 82, 280, 680 (Syntus/Keolis Utrecht)

Spits werkdagen 08:00-09:00: 7 per uur

Dal werkdagen 12:00-13:00: 4 per uur

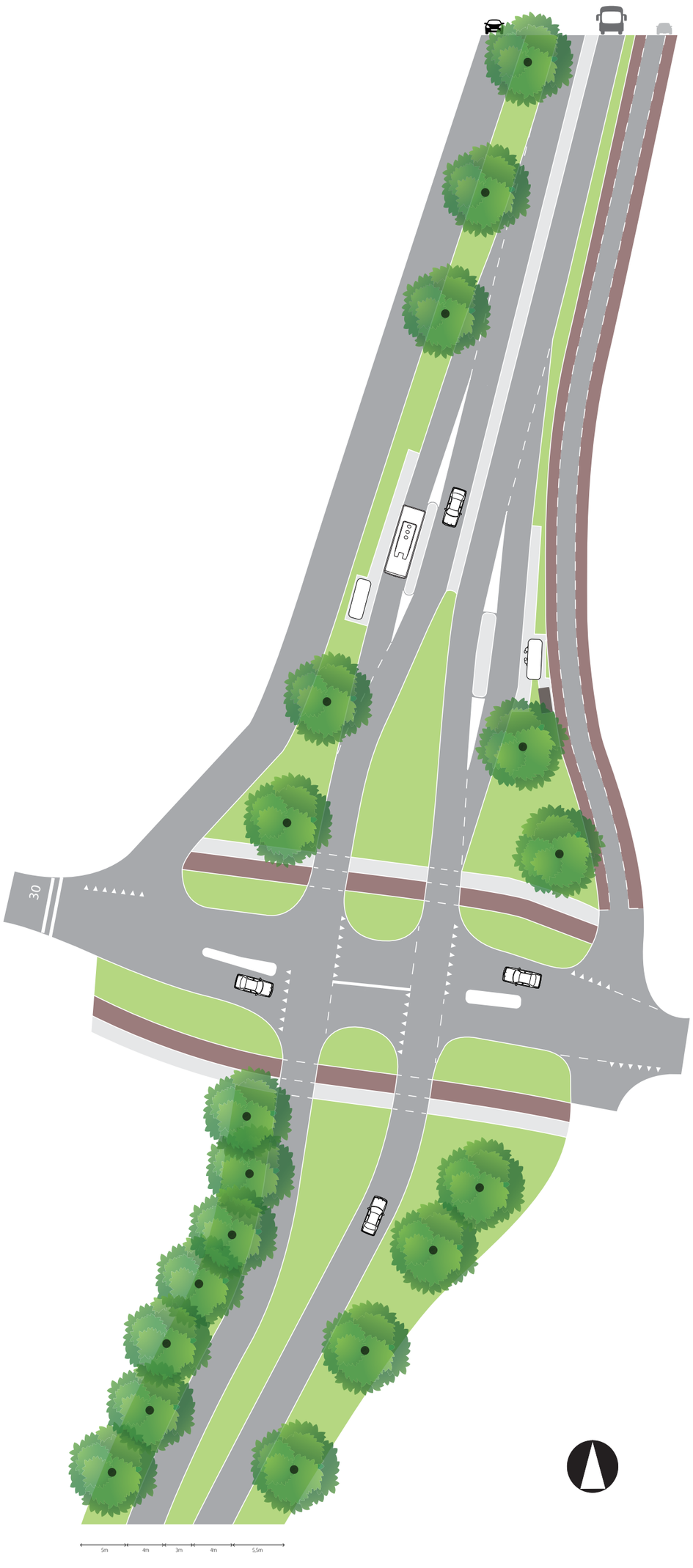
De N226 doorsnijdt als Maarsbergseweg de kern Woudenberg. Ter hoogte van Laanzicht ligt de gelijknamige halte waar vandaan diverse streeklijnen richting Leusden, Amersfoort in het noorden en Doorn, Veenendaal en Rhenen in het zuiden en zuidwesten vertrekken. Enkele lijnen rijden alleen in de ochtend- en middagpiek, daarmee richten zij zich op een specifieke doelgroep om 's ochtends snel richting werk of onderwijs te reizen en 's middags terug naar huis.

Voor het autoverkeer vormt de Maarsbergseweg een doorgaande weg. Het doorgaande karakter maakt halteren op de rijbaan voor de bus moeilijk verenigbaar met dat karakter. De verkeersveiligheid en doorstroming van de auto komen dan te veel onder druk te staan. Tegelijkertijd leidt het doorsnijden van de kern Woudenberg wel tot de noodzaak de snelheid van het autoverkeer te reduceren.

Bij de halte Laanzicht is daarom gekozen voor een constructie waarbij het autoverkeer duidelijk een s-bocht moet maken en de halteplaatsen voor de bus aan de rechterzijde van de rijloper liggen. De bus kan daardoor comfortabel en relatief snel in rechtstand halteren. Een middenberm en andere elementen maken afsnijden voor het autoverkeer onmogelijk. Richting het zuiden en zuidwesten is tevens het voordeel dat de bus rechtdoor rijdend de halte verlaat.

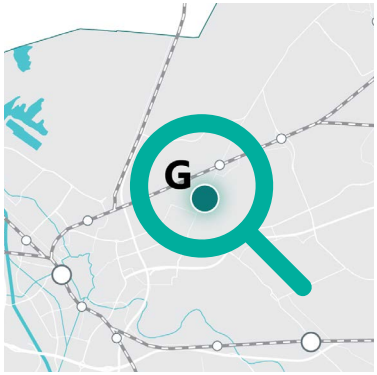
Het voorbeeld van de halte Laanzicht toont dat een snelheidsremmer goed verenigbaar is met een halte en tegelijkertijd geen oponthoud voor het autoverkeer hoeft te geven.

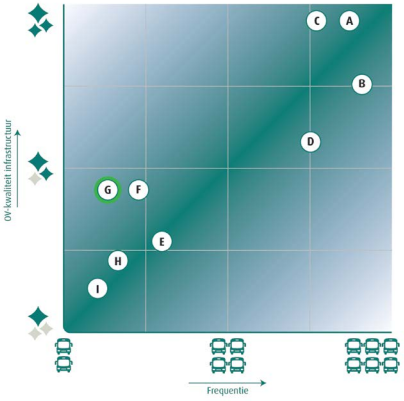
Bij toepassing van een dergelijke snelheidsremmer – inclusief halte – wordt bij voorkeur een verhoogd perron toegepast, zodat een toegankelijke halte ontstaat. De provincie heeft subsidiemogelijkheden om haltes toegankelijk te maken. Zie ook hoofdstuk 7.


30
5m
4m
3m
4m
5,5m

G. Soestdijkseweg Zuid, gemeente De Bilt

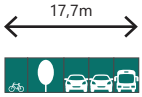
Belangrijke noord-zuidschakel in het regionale busnet.





Ca. 80 instappers per weekdag februari op de halte: Bilthoven RIVM/Soestdijkseweg

Dwarsprofiel van berm tot berm



Frequentie (2021)

Lijnen: 31 (U-OV)

Spits werkdagen 08:00-09:00: 4 per uur

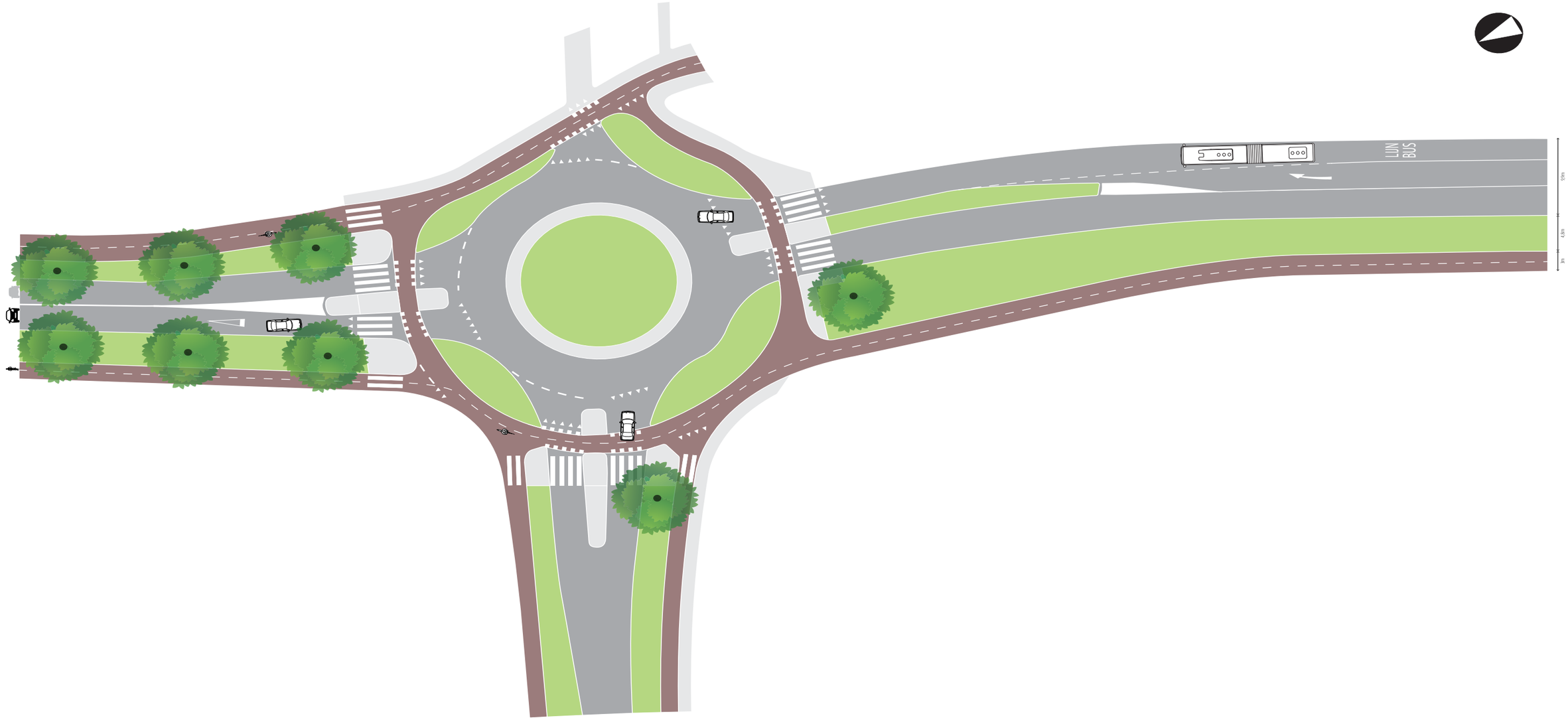
Dal werkdagen 12:00-13:00: 2 per uur

Zowel voor het auto-, fiets-, als busnetwerk vormt de Soestdijkseweg een belangrijke noord-zuidschakel. De Soestdijkseweg Zuid verbindt oost-west-wegen zoals de N237 en N234 met de kernen De Bilt en Bilthoven, maar ook met treinstation Bilthoven. Lijn 31 verbindt Bilthoven, De Bilt vier keer per uur per richting met onder andere Utrecht Science Park en Nieuwegein.

De Soestdijkseweg Zuid heeft een landelijk karakter waarbij het wegprofiel in openbaar en privaat groen gelegen is. Ruimtelijke inpassing van aparte businfrastructuur is over het gehele tracé van lijn 31 op de Soestdijkseweg Zuid complex. Met relatief kleinschalige maatregelen wordt echter ook een positieve bijdrage geleverd aan de doorstroming van het busverkeer.

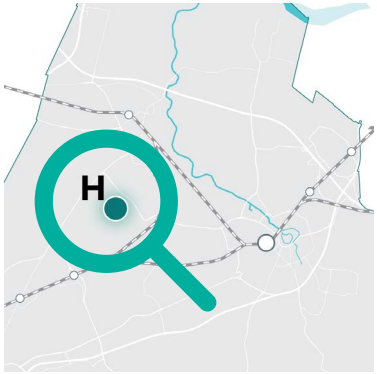
Zo is ter hoogte van de Antonie van Leeuwenhoeklaan een haltekom verlengd, waardoor het busverkeer in zuidelijke richting de autowachtrij bij de rotonde voorbij kan rijden. Zuidelijker is ter hoogte van de Groenekanseweg een 'ritsconstructie' gemaakt waarbij auto's vanuit een zijligging moeten ritsen met het busverkeer.

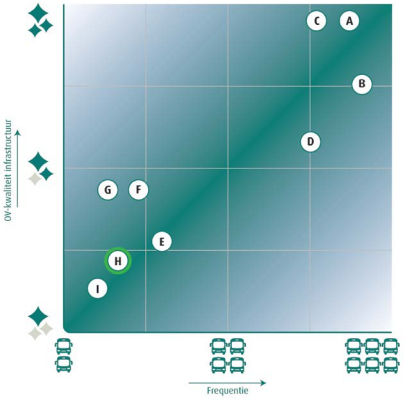
De voorbeelden uit de gemeente De Bilt tonen aan dat het met kleine ingrepen mogelijk is een bijdrage te leveren aan de doorstroming van het OV.


LUN
BUS
9.9m
4.8m
3m

H. Di Lassostraat en Willaertstraat, gemeente Soest

Kleine aanpassingen maken doorstroming bus mogelijk.





Totaal ca. 350 instappers per weekdag op de haltes: Soest Spinet, Gemshoorn, Winkelcentrum Overhees, Isaacstraat.

Dwarsprofiel van berm tot berm

15,1m

Frequentie (2021)

Lijnen: 370 (Syntus/Keolis Utrecht)

Spits werkdagen 08:00-09:00: 4 per uur

Dal werkdagen 12:00-13:00: 4 per uur

Intermezzo: Di Lasso- en Willaertstraat vroeger

Een jaar of vijf geleden lag de Soestse Di Lassostraat en de Willaertstraat er anders bij dan nu. De bochten waren krapper gedimensioneerd waardoor de bus de bocht niet kon nemen. In samenspraak met de vervoerder en met de provincie heeft de gemeente de bochten daarom aangepast. De bochtverruiming zorgt ervoor dat de bus gemakkelijker en comfortabeler door de wijk heen kan rijden, waardoor inwoners van de wijk dichtbij hun woning in-/ en uitstappen.

Figuur 15:Oude situatie halte winkelcentrum Nedereind. Foto Cyclomedia.

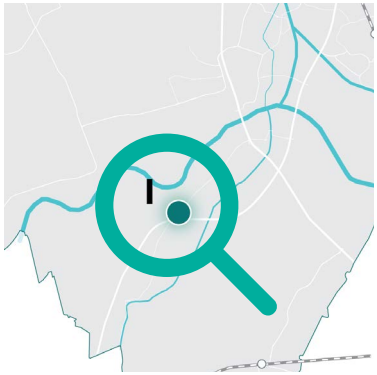
De Soestse Di Lassostraat en Willaertstraat vormen een verbinding door de wijk Overhees. Door Overhees rijdt lijn 70 tussen Amersfoort en Soestdijk/Hilversum.

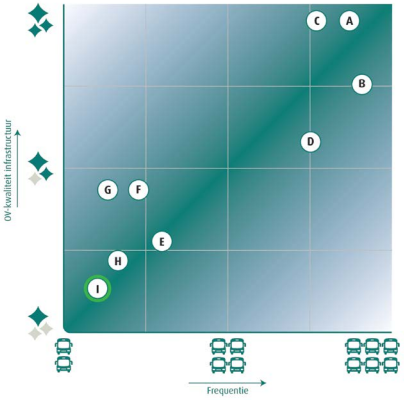
In de Di Lassostraat en Willaertstraat zijn kleine aanpassingen in het wegprofiel gedaan zodat de bus comfortabel en gemakkelijk door de bochten van de weg heen kan. De markeringen in het midden van de rijbaan zorgen er echter voor dat automobilisten wel snelheid minderen. In de rechtstanden is gebruik gemaakt van Maldense drempels: grote voertuigen – zoals bussen – kunnen buitenom de drempel heen rijden, terwijl auto's over de drempel heen moeten rijden.

Door kleine infra-aanpassingen in de weginrichting kunnen de bussen relatief comfortabel door de wijk heen rijden, terwijl de route anders wellicht ongeschikt zou zijn voor bussen en er over de parallel liggende N221 gereden zou moeten worden. Het toepassen van 'busvriendelijke snelheidsremmers' is een voorbeeld waarmee busverkeer door de wijk heen mogelijk blijft, terwijl tegelijkertijd ook gewerkt wordt aan een aantrekkelijk verkeersbeeld.

I. Oude Rijksweg, Lexmond, gemeente Vijfheerenlanden

Van hoogwaardig OV tot en met flexibele oplossingen voor Vijfheerenlanden.





Totaal minder dan 50 instappers per weekdag op de haltes: Lexmond Nieuwe Rijksweg en Lexmond Driemolensweg

Dwarsprofiel van berm tot berm

11,5m

Frequentie (2021)

Lijnen: U-flex, 703 (U-OV), 80, 388 (Qbuzz (provincie Zuid-Holland))

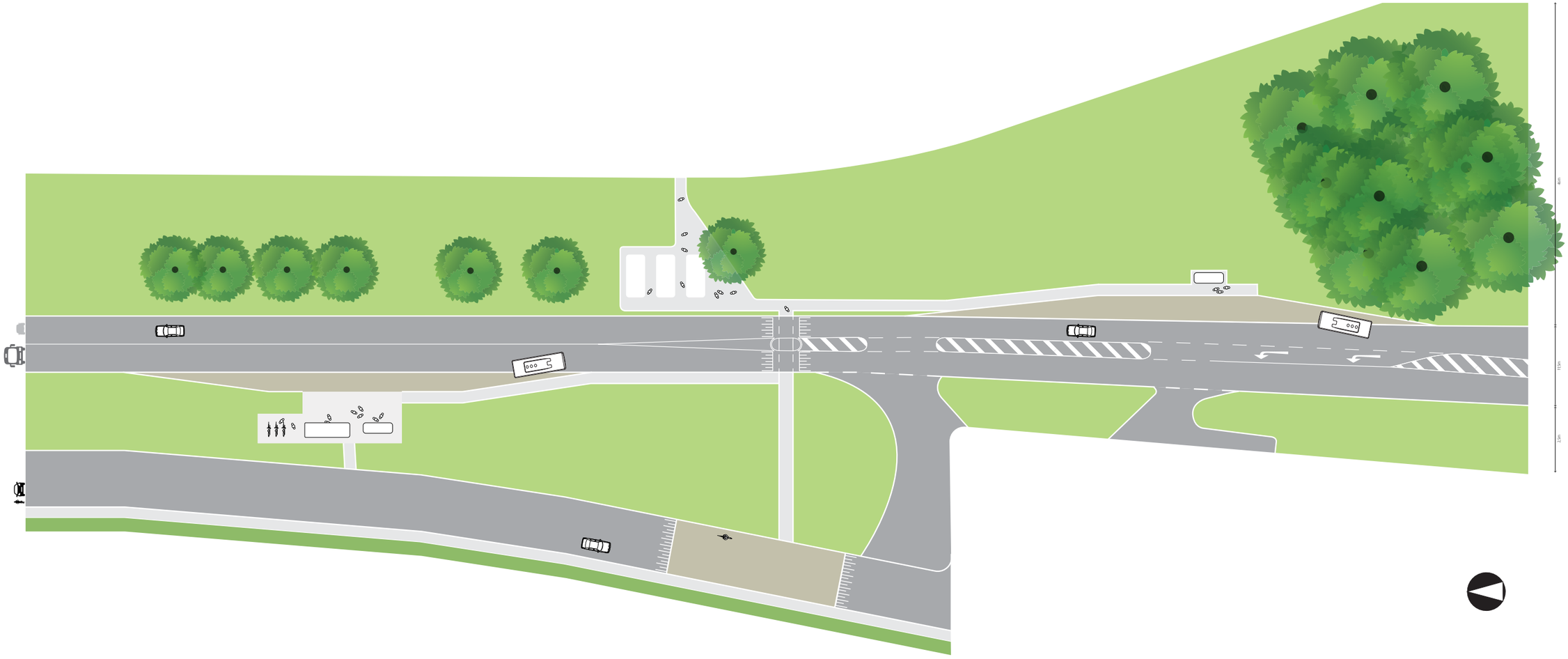
Spits werkdagen 08:00-09:00: 7 per uur

Dal werkdagen 12:00-13:00: 4 per uur

De Oude Rijksweg is in beheer bij het Waterschap. Drie keer per uur per richting wordt de Oude Rijksweg bediend door regionale hoogwaardige OV-bussen van Qbuzz uit de regio Drechtsteden, Molenlanden, Gorinchem van de provincie Zuid-Holland. Tevens gaf de halte een overstap op de inmiddels opgeheven lokale belbus, lijn 703. Deze belbus halteerde aan de halte Driemolensweg (links op de foto), maar dat is feitelijk dezelfde halte als de halte 'Nieuwe Rijksweg'. Behalve het lijngebonden vervoer kan men ook met U-flex van en naar de halte reizen.

De Oude Rijksweg is voor het autoverkeer een drukke, regionale, doorgaande weg. De kwaliteit van de oversteekvoorziening en de kwaliteit van de looppaden voor voetgangers tussen fietsenstalling en bushalte zijn aanleiding geweest voor de gemeente Vijfheerenlanden en provincie Utrecht om de halte aan te passen.

De provincie staat de gemeente Vijfheerenlanden en het Waterschap bij met 'raad en daad'. 'Raad' door mee te denken over de mogelijkheden voor deze bushalte. 'Daad' door subsidiemogelijkheden te geven om de haltevoorzieningen te verbeteren.



DEEL C

Aan de slag!

Om aan de slag te gaan is natuurlijk van belang dat er voldoende middelen beschikbaar zijn. De provincie draagt daar graag aan bij. Het volgende hoofdstuk bevat daarom een aantal mogelijkheden om subsidie aan te vragen.
Vervolgens 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 openbaar vervoer te verbeteren en daarmee bij te dragen aan de ambities van provincie en gemeenten.

H7 Subsidiëring van infrastructuur

H8 Processtappen OV-inbreng in projecten

7 Subsidiëring van infrastructuur

De provincie Utrecht biedt gemeenten en andere partijen de mogelijkheid om mobiliteitssubsidies aan te vragen. Er zijn hierin specifieke subsidiemogelijkheden om het openbaar vervoer te verbeteren. Daarnaast zijn er ook mogelijkheden voor verbetering van de gehele keten, in sommige gevallen zijn bijvoorbeeld ook de fietsinfrastructuur naar en fietsenstallingen bij haltes subsidiabel. Hieronder wordt geschetst welke mogelijkheden er zijn en wanneer een subsidie aangevraagd kan worden.

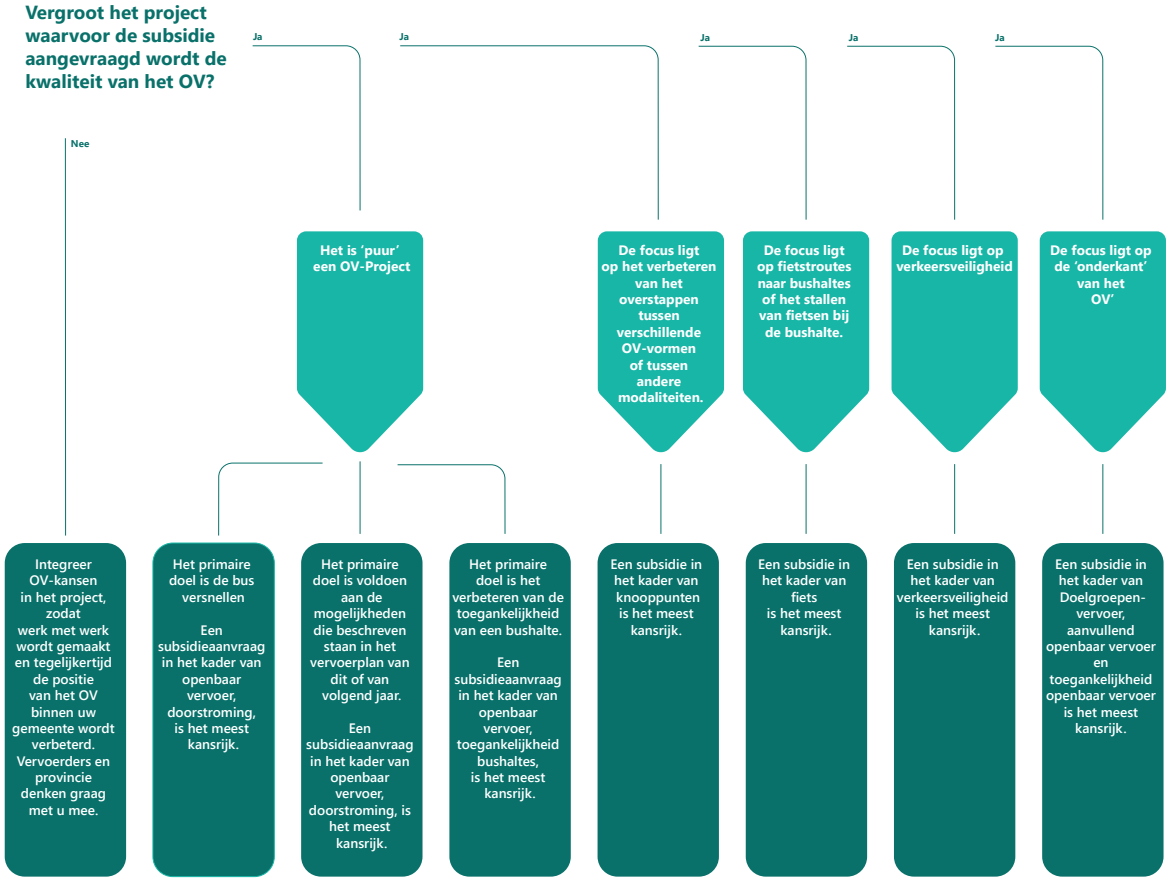
Ongeacht de subsidievorm is het raadzaam vroegtijdig, dus voordat een aanvraag wordt ingediend, op ambtelijk niveau contact met de provincie te nemen. Provincie ondersteunt inhoudelijk ook bij het doen van de subsidieaanvraag. Dit hoofdstuk legt de focus op de subsidiemogelijkheden in relatie tot het verbeteren van (de exploitatie van) het openbaar vervoer. Met subsidies om de verkeersveiligheid te verbeteren of om de positie van de fiets te versterken, kan de OV-exploitatie in sommige gevallen ook worden verbeterd. Dit hoofdstuk behandelt daarom ook die subsidiemogelijkheden, maar wel 'door de bril' van de OV-exploitatie.

De tekst in deze brochure is een toegankelijke beschrijving van het subsidietraject en de subsidiemogelijkheden die voortvloeien uit het Uitvoeringsprogramma voor Openbaar Vervoer, Fiets, Verkeersveiligheid en Knooppunten voor de periode 2019-2023. De subsidiemogelijkheden zijn opgenomen in de Uitvoeringsverordening subsidies Mobiliteit 2020-2023 van de provincie Utrecht (nummer 8226AAD8). In geval van verschillen tussen deze tekst en de Uitvoeringsverordening is de Uitvoeringsverordening leidend. Actuele informatie is te vinden op de subsidiepagina van de provincie Utrecht.

Intermezzo: Wel OV; geen Uitvoeringsverordering Mobiliteit

Uitzonderingen op de in dit hoofdstuk beschreven subsidie zijn de subsidies die rechtstreeks uit de OV-concessie volgen, zoals de exploitatiesubsidies voor de vervoerbedrijven. Deze subsidies hebben een andere grondslag dan de Uitvoeringsverordening. Een andere uitzondering zijn de OV-subsidies vanuit een provincie-overstijgende financieringsregeling, zoals U-ned.

Daarnaast zijn in het verleden subsidies verstrekt door het BRU en provincie met de subsidieverordening mobiliteit Regio Utrecht als grondslag (ook bekend als RUVV-subsidies) Deze regeling bestaat niet meer.



Figuur 16: Subsidiemogelijkheden om het openbaar vervoer te verbeteren.

7.1 Subsidiemogelijkheden

Binnen de Uitvoeringsverordening Mobiliteit is het mogelijk om subsidie aan te vragen om de infrastructuur voor fiets en openbaar vervoer te verbeteren; knooppunten aantrekkelijker te maken voor gebruikers en de verkeersveiligheid te verhogen. In sommige gevallen draagt de provincie 100% van de kosten, in sommige gevallen dient de subsidie-aanvrager ook een deel mee te financieren.
Per type subsidie en per jaar is bepaald hoeveel de provincie Utrecht maximaal bijdraagt in absolute als in relatieve zin. Zoals gesteld in 'de Uitvoeringsverordening Mobiliteit' kunnen voor verbetering van het openbaar vervoer bijvoorbeeld ook fietssubsidies bijdragen aan een aantrekkelijker openbaar vervoer doordat de ketenreis wordt verbeterd.
Subsidie kan worden aangevraagd door andere wegbeheerders, gemeenten en organisaties die vervoer aanbieden. In figuur 17 is opgenomen welk type subsidie door welke partij is aan te vragen.

Type subsidie	Wegbeheerders, zoals gemeenten			Gemeenten (niet vanuit de functie als wegbeheerder)	Knooppuntbeheerder of -eigenaar (niet zijnde wegbeheerder)	Spoorwegbeheerder (ProRail)	Overig
	Binnen provincie Utrecht	Buiten provincie Utrecht	Rijkswaterstaat				
Fiets (paragraaf 2)	✓	✗	✓	✗	✓	✗	☝ Eigenaren of beheerders van openbaar toegankelijke fietsvoorzieningen
Verkeersveiligheid (paragraaf 3)	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗
Openbaar Vervoer (doorstroming, vervoerplan of toegankelijkheid bushaltes) (paragraaf 4)	✓	✓ ☝wel een relatie met Utrechts OV nodig	✓	✗	✗	✗	✗
Knooppunten (paragraaf 5)	✓	✓ ☝ Indien knooppunt is opgenomen in knooppuntenlijst van het Uitvoeringsprogramma	✗	✗	✓ ☝ Vervoerbedrijven die knooppunt in eigendom hebben	✓	✗
Doelgroepenvervoer (paragraaf 5a)	✗	✗	✗	✓	✗	✗	✗
Aanvullend OV (paragraaf 5a)	✗	✗	✗	✓	✗	✗	✓ ☝ Indien organisatie lokaal OV aanbiedt
Toegankelijkheid OV (paragraaf 5a)	✓	✗	✗	✗	✗	✗	✗

Figuur 17: Typen subsidie en bijbehorende aanvragers

7.2 Verbeteren van OV-exploitatie

Onder OV (paragraaf 4 van de Uitvoeringsverordening) zijn subsidies aan te vragen voor:

- Maatregelen uit een vastgesteld vervoerplan (100% subsidiabel), zoals de aanleg van een nieuwe bushalte of het verruimen van bochten als gevolg van gewijzigde busroutes.
- Maatregelen die de reistijd verkleinen en de doorstroming van het openbaar vervoer verbeteren (percentage subsidie hangt af van kosten/baten-verhouding), zoals de aanleg van een busstrook of busbaan of het aanpassen van instellingen van een verkeersregelinstallatie waardoor de doorstroming van het openbaar vervoer aantoonbaar verbetert.
- Haltemaatregelen ter verbetering van de toegankelijkheid (100% subsidiabel), zoals het ophogen van het halteperron en het aanbrengen van geleidelijnen voor blinden en slechtzienden.

Een succesvolle subsidieaanvraag wordt gedaan door wegbeheerders binnen en buiten de provincie Utrecht. de 'reistijd verkleinen en doorstroming verbeteren' bestaat in ieder geval uit opname van de totale kosten, de totale baten (hoeveel rij- en reistijdwinst?) en realisatie-indicatoren (wanneer is uitvoering van een maatregel voltooid?). De provincie denkt graag met gemeenten mee, met name met betrekking tot baten en realisatie-indicatoren.

Fiets, met raakvlakken met OV

Onder fiets (paragraaf 2 van de Uitvoeringsverordening) valt bijvoorbeeld het verbeteren van de ketenreis. Maatregelen om de ketenreis te verbeteren zijn subsidiabel. Het verbeteren van de keten is mogelijk met 'fietssubsidies' door bijvoorbeeld (meer) fietsklemmen bij de halte te plaatsen of door de fietsroute(s) van en naar de halte te verbeteren.

Verkeersveiligheid, met raakvlakken met OV

Onder verkeersveiligheid (paragraaf 3 van de Uitvoeringsverordening) valt onder andere het verbeteren van de oversteekvoorzieningen waar kwetsbare verkeersdeelnemers het autonetwerk kruisen. Specifieke verbeteringen bij bus- en tramhaltes vallen hier ook onder. Deze maatregelen zijn subsidiabel.

Knooppunten

Knooppunten (paragraaf 5 van de Uitvoeringsverordening) maken een essentieel onderdeel uit van het OV-netwerk. Fysieke aanpassingen aan een knooppunt die de kwaliteit van een knooppunt verbeteren zijn subsidiabel. Ook het aantrekkelijker en veiliger maken van knooppunten en verbeteren van de reisinformatie vallen hieronder. Kleine en grote ingrepen aan OV-knooppunten zijn subsidiabel onder knooppunten.

Doelgroepenvervoer, AOV en Toegankelijkheid OV
Doelgroepenvervoer, AOV en Toegankelijkheid OV (paragraaf 5a van de Uitvoeringsverordening) vormen een integraal onderdeel van een volledig OV-aanbod. Subsidie wordt verstrekt om het doelgroepenvervoer (beter) te organiseren; doelgroepenvervoer en openbaar vervoer (beter) op elkaar aan te laten sluiten; en om het OV toegankelijk te maken voor reizigers met een beperking.

Let op! Er zijn twee verschillende toegankelijkheidssubsidies. De onder 'OV' genoemde toegankelijkheidssubsidies zijn alleen bedoeld voor het toegankelijk maken van bushaltes. De onder 'Doelgroepenvervoer, AOV en Toegankelijkheid OV' genoemde toegankelijkheidssubsidies zijn bedoeld voor het toegankelijk maken van de directe omgeving van bus- en tramhaltes, dus niet voor de haltes zelf. Ook kan deze laatste subsidie worden aangewend voor andere maatregelen om het openbaar vervoer toegankelijker te maken, zoals pilots voor ondersteuning van specifieke doelgroepen bij OV-gebruik.

7.3 Aanvragen van subsidie

Subsidieaanvragen kunnen in een beperkt tijdvak worden ingediend.

Maatregelen die subsidiabel zijn onder de categorie 'fiets' zijn twee keer per jaar aan te vragen, namelijk aan het begin van het jaar en midden in het jaar. In 2021 was een aanvraag mogelijk tussen 15 januari en 15 februari en tussen 15 juni en 15 juli. Uiteraard kan de voorbereiding van de aanvraag voor die tijd plaatsvinden.

Subsidieaanvragen die worden gedaan onder 'openbaar vervoer' en 'knooppunten' zijn vanaf januari tot en met september aan te vragen. In de periode oktober tot en met december kunnen dus geen subsidies worden aangevraagd.

Subsidieaanvragen die worden gedaan onder 'doelgroepenvervoer, aanvullend openbaar vervoer en toegankelijkheid OV' kunnen doorlopend worden ingediend. In 2022 is het indienen van deze aanvragen ook mogelijk in november en december.

Eén aanvraag kan betrekking hebben op subsidies uit verschillende paragrafen, mits het om een samenhangend geheel aan maatregelen gaat. Zo kan bijv. de aanleg van een halte worden gefinancierd uit subsidies openbaar vervoer (aanleg haltekom + perron), fiets (fietsklemmen en/of route naar de halte) en verkeersveiligheid (veilige oversteek van de weg bij de halte).

7.4 Een succesvolle subsidieaanvraag

Daarnaast geldt dat:

- Het bepalend is voor welk thema en welke categorie men subsidie wil aanvragen;
- Met één aanvraag kan men verschillende subsidies aanvragen;

- Maken van een reële kostenraming, dat hoeft geen SSK-raming te zijn of een concreet voorstel van een aannemer te bevatten;
- Ook onderzoeks-/studiekosten zijn subsidiabel;
- Na indiening kan een aanvraag nog gewijzigd worden. Wijzigingen kunnen bijvoorbeeld plaatsvinden op basis van een uitgewerkte kostenraming of nieuwe inzichten in onder meer realisatietermijnen;
- Voor subsidie onder 'verbetering van de OV-doorstroming' is een kosten/baten-verhouding noodzakelijk. Die kosten/baten-verhouding stellen gemeenten op samen met vervoerder(s) en provincie;
- Voor alle subsidies gelden termijnen wanneer een subsidie aangevraagd mag worden (zie hierboven);
- Voor alle subsidies gelden plafonds, sommige plafonds gelden per aanvrager, sommige voor de totale subsidiemogelijkheden. Aanvragen vroeg in de subsidieperiode maken meer kans om 'onder het plafond' te vallen.

7.5 Meer informatie

Op de website van de provincie staat meer informatie. Algemene informatie over mobiliteitsubsidies is hier te vinden: https://www.provincie-utrecht.nl/loket/subsidies/mobiliteit. Daar is ook de meest recente versie te vinden van de Uitvoeringsverordening. Het digitale aanvraagformulier is te vinden op deze website: https://formulieren.provincie-utrecht.nl/provincieutrecht1/subsidie-mobiliteit

Gemeenten kunnen vooraf contact opnemen met een ambtenaar om te kijken of een aanvraag kansrijk is of niet. Deze afstemming is niet verplicht, maar verhoogt de 'slagingskans' wel. Op de website staan de contactadressen onder het kopje 'vragen of hulp nodig'.

8 Processtappen OV-inbreng in projecten

Dit hoofdstuk presenteert de OV-inbreng in herinrichtingsprojecten. Elke gemeente hanteert eigen definities en eigen processen. Desondanks is er wel een 'grootst gemene deler' te vinden van initiatief tot en met realisatie. De omvang van een project bepaalt of elke fase exact doorlopen wordt met een helder begin en eind. De herinrichting van een weg heeft bijvoorbeeld meer impact dan dat van een eenvoudige bushalte.

OV-inbreng in projecten is van belang zodra openbaar vervoer gebruik maakt van een wegvak of van kruispunten binnen het project. Voor tijdelijke situaties kunnen omleidingsroutes voor overig verkeer leiden tot aanpassingen in het OV. Indien het openbaar vervoer betrokken is, dan dienen OV-belangen betrokken te worden in de projecten. Provincie en vervoerder(s) worden dan betrokken bij de projecten. Hieronder volgt in meer detail, per planfase, een beschrijving van het uitwerkingsniveau met typische uitwerkingsvragen.

Zo vroeg mogelijk in het proces het gesprek met elkaar – gemeente, provincie, vervoerder – versterkt het wederzijds begrip. Voor alle planfases geldt echter dat provincie en vervoerder(s) beter één keer teveel dan één te weinig betrokken kunnen worden.

8.1 Voorafgaand aan projecten

Een project komt niet 'uit de lucht' vallen. Voorafgaand aan de initiatieffase van een project moeten gemeente, provincie en vervoerder in gesprek met elkaar zijn en blijven op alle niveaus. Het is van belang dat zowel op ambtelijk en vervoerkundig niveau als op bestuurlijk niveau regelmatig contact met elkaar onderhouden wordt. De positie van het openbaar vervoer blijft op deze wijze geborgd.

Projecten hebben vaak één wegvak of één kruispunt als scope. De effecten – in positieve dan wel negatieve zin – pakken binnen het openbaar vervoer echter uit op netwerkniveau.

Binnen het OV-netwerk zijn effecten van enkele minuten vertraging snel te merken: het openbaar vervoer wordt er trager van en daarmee minder aantrekkelijk voor reizigers, terwijl de kosten voor de vervoerder oplopen. Aansluitingen worden wellicht niet meer gehaald en het is maar de vraag of de bus 'op tijd' aan z'n eindpunt is om de retourrit te beginnen.

8.2 Inbreng in projecten

Fase 1: Initiatieffase

De eerste stap binnen de initiatieffase is om te bekijken of er nu en in de toekomst sprake is van openbaar vervoer 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 overzicht van de OV-uitgangspunten in de vorm van een memo, schetsontwerp, of interne adviesnota. Het initiatief hiervoor ligt vaak bij de gemeente.

Indien openbaar vervoer 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 hoofdstuk 4) zijn veiligheid en bereikbaarheid belangrijke aspecten:

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

Resultaat van fase 1: uitgangspunten voor openbaar vervoer op hoofdlijnen

Het resultaat van fase 1 is een uitgangspuntennotitie die is opgesteld door gemeente en provincie. Afhankelijk van de afgestemde planning is hier doorgaans één tot enkele weken voor nodig.

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 concretiseringsslag 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 provincie en vervoerder, indien gewenst, bij de gemeente 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 expliciet een afgewogen plek krijgen.

Fase 3: Ontwerpfase

De ontwerpfase levert het Voorlopig Ontwerp (VO) en, uiteindelijk, het Definitief Ontwerp (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 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. Indien van toepassing gaat het voor openbaar vervoer hoofdzakelijk 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 een ontwerp met maatvoering 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. Vooral de vervoerder denkt graag mee over bijvoorbeeld de fasering. In deze fase is daarom regelmatig 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 openbaar vervoer zo ongehinderd mogelijk doorgang te laten vinden. Afstemming over vervangend vervoer of omleidingen 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 provincie en vervoerder 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.

CROW-publicaties: gebruik maken van bestaande kennis
Veel verschillende rollen zijn betrokken bij projecten. Het kan daarbij prettig zijn snel 'gevoel te krijgen' voor de ruimtelijke impact van ontwerpvraagstukken zonder direct een ontwerper te raadplegen. Voor ontwerpen aan OV-infrastructuur zijn twee belangrijke modules relevant, namelijk de kennismodule 'Optimaal wegontwerp voor bus en tram' en de kennismodule 'OV-haltes en overstappunten'.

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.

8.3 Doorstromingsdoelen: werken aan snel en betrouwbaar OV

In deel A (hoofdstuk 4) is het belang van OV-doorstroming voor reizigers, de overheden, de exploitant en daarmee indirect ook weer voor de reiziger beschreven. Deze paragraaf beschrijft de manier waarop OV-doorstromingsdoelen een plaats krijgen in een project aan de hand van concrete meetmethodes.

A. Afname van de rijtijd

Een ondermaatse inrichting van de infrastructuur voor het openbaar vervoer in de huidige situatie kan reden zijn om samen aan een verbetering te werken. De rijtijd wordt minder: voor reizigers wordt reizen met openbaar vervoer dan sneller en daarmee aantrekkelijker.
Het is logisch om op trajecten waar vanuit het netwerkperspectief in de toekomst reizigersgroei verwacht en/of gestimuleerd word de gemeente een betere OV-doorstroming faciliteert. De vrijliggende infrastructuur voor HOV in Amersfoort Vathorst en de Europalaan in de Merwedekanaalzone (gemeente Utrecht) zijn hier voorbeelden van.
Een belangrijk onderliggend rijtijddoel is doorgaans afname van de rijtijden in de spits èn het vergroten van de betrouwbaarheid van de rijtijden. In de spits treden namelijk op de meeste trajecten de meeste vertragingen op met als gevolg ook onbetrouwbare rijtijden.

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 in de gemeente Utrecht 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. Ook kan het uiteindelijke besluit zijn om het busverkeer via een andere route te leiden (optie D).

D. Verleggen van de busroute

Soms concluderen gemeente en 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. Als die alternatieve route meer rijtijd kost, dan zoeken de partijen naar compenserende maatregelen (elders in het netwerk, buiten het oorspronkelijke project).

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 openbaar vervoer op een gewenste manier mogelijk te maken met de nodige voorbereidingstijd.

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 rijtijdverschil tussen spits en dal te beperken. Om een realistisch beeld neer te zetten van het rijtijddoel helpt het om referentietrajecten elders in stad of regio 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 verkeersregelinstallaties.

Omleidingen: tijdens de verbouwing de winkel open houden

Als tijdens de (om)bouw van de weginfrastructuur noodzaak ontstaat tot wijzigingen in de busexploitatie, dan stemt de gemeente dat 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.

Het is belangrijk de betrokken stakeholders al zo vroeg mogelijk op de hoogte te brengen van de voorgenomen werkzaamheden. Afstemming met omliggende gemeenten is nodig om te zorgen dat (de fasering van) werkzaamheden elkaar niet in de weg zitten. De RegioRegieRaad is een belangrijke overlegtafel om werkzaamheden te bespreken, zodat de resulterende aanpassingen in het openbaar vervoer voor alle betrokken gemeenten inzichtelijk worden en zo op elkaar afgestemd zijn.

Bij werkzaamheden wordt de gemeente gevraagd de route voor het openbaar vervoer zo veel mogelijk beschikbaar te houden. Soms is het mogelijk om met de bus 'door het werk' te rijden of werkzaamheden 's avonds en 's nachts uit te voeren. Als dat niet mogelijk is kan provincie Utrecht samen met de gemeente en de vervoerder zoeken naar een alternatieve route of naar de inzet van vervangend vervoer door middel van (pendel)bussen. Het is altijd wenselijk om een afsluiting op een OV-route zo kort mogelijk te laten duren. Bij werkzaamheden die het OV raken spant de wegbeheerder zich in om vervoerder provincie tijdig te informeren en samen te werken aan een oplossing met minimale impact.

9 Meer weten?

Onderstaande documenten geven meer informatie over specifieke onderwerpen. Heeft u nog meer vragen? Neemt u dan contact op met de provincie Utrecht. De provincie denkt graag met u mee.

- CROW (2006). Publicatie 233: Handboek halteplaatsen. https://www.crow.nl/publicaties/handboek-halteplaatsen
- CROW (2014). Publicatie 184: Richtlijn toegankelijkheid voor het inrichten van looproutes, bushaltes, parkeerplaatsen en reis- en route-informatie. https://www.crow.nl/publicaties/richtlijn-toegankelijkheid
- CROW (2020) Kennismodules 'Optimaal wegontwerp voor bus en tram'. https://www.crow.nl/online-kennis-tools/kennismodule-openbaar-vervoer
- CROW (2020). Zero emissiebus, hoe doe je dat? Lexicon. https://www.crow.nl/downloads/pdf/collectief-vervoer/zero-emissiebus,-hoe-doe-je-dat_lexicon.aspx
- CROW (2020). Zero emissiebus, hoe doe je dat? Suggesties voor de implementatie van zero-emissievoertuigen in het Nederlandse OV. https://www.crow.nl/downloads/pdf/collectief-vervoer/zero-emissiebus,-hoe-doe-je-dat,-hoofdrapport.aspx
- CROW (2021). Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen Binnen de Bebouwde Kom (ASVV). https://www.crow.nl/publicaties/asvv-2021
- CROW (2021). Afwegingskader 30 km/h. https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2021/11/26/bijlage-3-publicatie-crow-afweegkader-30-km-h/bijlage-3-publicatie-crow-afweegkader-30-km-h.pdf
- CROW (2021). Update zero emissiebus 2021. https://www.crow.nl/getattachment/Kennis/Bibliotheek-Verkeer-en-Vervoer/Kennisdocumenten/Update-2021-van-Zero-emissiebus-hoe-doe-je-dat/Update-Zero-emissiebus_2021.pdf.aspx?lang=nl-NL&ext=.pdf
- Legêne, M. en R. Huisman, met medewerking van E. van Gorp en C. Eveleens Maarse (2021). Utrechtse ov-reizigers tijdens Covid-19: wie neemt er plaats? Verkeerskunde. https://www.verkeerskunde.nl/artikel/utrechtse-ov-reizigers-tijdens-covid-19-wie-neemt-er-plaats
- Provincie Utrecht (2020). Uitvoeringsprogramma Multimodale Knooppunten. https://www.provincie-utrecht.nl/sites/default/files/2020-09/uvp_multimodale_knooppunten_2019.pdf
- Provincie Utrecht (2021). Uitvoeringsverordening subsidies Mobiliteit 2020-2023 (8226AAD8). https://zoek.officielebekendmakingen.nl/prb-2021-5413.html
- Provincie Utrecht (2021). Subsidies voor mobiliteit. https://www.provincie-utrecht.nl/loket/subsidies/mobiliteit
- Randstedelijke Rekenkamer (2021). Sturing in de OV-concessies Utrecht. https://www.randstedelijke-rekenkamer.nl/onderzoek/sturing-in-de-ov-concessies-utrecht/
- Rijksoverheid (2021). Kamerbrief bij Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA-2021). https://www.rijksoverheid.nl/documenten/

kamerstukken/2021/06/29/integrale-mobiliteitsanalyse-2021

- Tweede Kamer der Staten Generaal (2020). Motie van het lid Kröger over 30 km/u in de bebouwde kom als uitgangspunt nemen. https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2020Z18611&did=2020D40218
- U-OV (z.d.). U-OV introduceert U-link. https://www.u-ov.info/reizen/ulink
- Waterschap Rivierenland (2016). Wegenbeheerplan 2016-2021; Werkgebied en wegencategorisering wegbeheerder Waterschap Rivierenland. https://www.waterschaprivierenland.nl/wegenbeheerplan-2016-2021

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

OP EEN APART INLEGVEL: Hoogte van de subsidie

De hoogte van de subsidie is afhankelijk van de uit te voeren activiteiten en bedraagt voor 2022:

OV:

- Vervoerplanmaatregelen: 100%, maximaal €500.000,- per project;
- Doorstromingsmaatregelen: percentage op basis van de verhouding Baten/Kosten met een maximum van 100%;
- Haltemaatregelen: 100%, maximum €500.000,- per project. Meerdere losstaande haltes zijn niet afzonderlijk subsidiabel maar vormen samen één project.

Doelgroepenvervoer, AOV en toegankelijkheid OV:

- Doelgroepenvervoer: 50% van de subsidiabele kosten, maximaal €50.000,- per activiteit.
- Aanvullend openbaar vervoer: 100% van de subsidiabele kosten, maximaal €50.000,- per activiteit.
- Toegankelijkheid openbaar vervoer: 100% van de subsidiabele kosten, maximaal €100.000,- per activiteit.

Fiets (in relatie tot OV):

- Fietsvoorzieningen bij bus- en tramhaltes: 100%.
- Planstudiekosten voor fietsparkeervoorzieningen bij treinstations: 60%.
- Investeringskosten voor fietsvoorzieningen op maaiveld of binnen een bestaande gebouwde fietsparkeervoorziening bij treinstations: 60%.
- Investeringskosten voor de realisatie van gebouwde fietsparkeervoorzieningen (kelder, in een gebouw, fietsflat) bij treinstations: 25%.
- Voor bovenstaande geldt een maximum bijdrage per gemeente van € 500.000,-.

Knooppunten:

- Knooppunten: Voor kleine projecten: 100% van de subsidiabele kosten. Voor middelgrote projecten: €200.000,- aangevuld met 50% van de subsidiabele kosten voor de investering boven €200.000,-, met een maximum van €350.000,- per knooppunt. Voor grote structuurinvesteringen: €350.000,- aangevuld met 25% van de subsidiabele uitvoeringskosten boven de €500.000,-, met een maximum van €500.000,- per knooppunt.