

De delegatie Utrecht van het algemeen bestuur heeft het dagelijks bestuur op 14 oktober vragen gesteld over lijn 12 richting De Uithof. Hieronder treft u de vragen met het antwoord van het dagelijks bestuur (portefeuillehouder Gerritsen) aan.

1. Is het dagelijks bestuur van BRU als OV-concessieverlener bekend met het gestegen aantal nieuwe studenten aan Hogeschool en Universiteit ten opzichte van vorig jaar?
Antwoord: Ja.
2. Heeft het te verwachten toenemende gebruik van het openbaar vervoer naar De Uithof geresulteerd in een uitbreiding van de capaciteit en/of dienstregeling? Zo neen, waarom niet?
Antwoord: De afgelopen jaren is de frequentie van de buslijnen 11 en 12(S) verhoogd en is buslijn 211/212 geïntroduceerd. In verband met de Kromhoutontwikkeling van Defensie is geanticipeerd op extra uitbreiding van lijn 13. Deze uitbreiding is doorgevoerd in de nieuwste dienstregeling (per oktober 2010) en daarna volledig in de dienstregeling 2011. Verdere spitsuitbreiding met (dubbel)gelede bussen is nu niet verder meer mogelijk binnen deze dienstregelingen tot eind 2011. Al het beschikbare materieel wordt reeds ingezet.
3. Hebben leden van het dagelijks bestuur van BRU zelf wel eens geprobeerd in de spits de bus te nemen naar (of van) De Uithof? Was dit een prettige ervaring?
Antwoord: Ja, afgelopen september hebben enkele DB-leden met bestuurders van andere overheden en De Uithof-partijen in het kader van de Lijn 12 Experience buslijn 12 in de spits genomen. Dit ter voorbereiding op de besluitvorming van de HOV Om de Zuid. Op het gebied van reizigerscomfort is voor deze verbinding zeker verbetering wenselijk, was de gedeelde mening.
4. In hoeverre kan men nog van Hoogwaardig Openbaar Vervoer spreken als de meeste reizigers in spits slechts een staanplaats in de bus kunnen bemachtigen?
Antwoord: Voor al het openbaar vervoer hanteert BRU dezelfde inzetnormen die in de concessie-eisen vastliggen en die zowel voor de huidige vervoerders GVU/Connexion als toekomstige vervoerder Qbuzz (december 2011) gelden. Hierbij wordt bij het bepalen van de materieelinzet gedurende de spitsuren een staanplaats acceptabel geacht, mits dit niet langer duurt dan vijftien minuten en niet gereden wordt over snelwegen (i.v.m. veiligheid). Staanplaatsen gedurende de spitsuren in stedelijk openbaar vervoer zijn voor reizigers een algemeen geaccepteerd verschijnsel.
5. Vindt het dagelijks bestuur het acceptabel dat passagiers achterblijven bij de halte omdat de bussen niet meer reizigers kunnen meenemen? Zo ja, waarom?
Antwoord: Nee, volgens de eerder genoemde concessie-eisen moeten reizigers met de eerst aankomende bus vervoerd worden. In de praktijk blijkt dit echter nu niet altijd haalbaar op De Uithof-lijnen gedurende de spitsuren. BRU is van mening dat de kwaliteit op deze lijnen in de spitsuren dan ook onvoldoende is, ondanks dat op deze lijnen met een zeer hoge frequentie wordt gereden (en het wachten op de eerst volgende bus daarmee beperkt is). Ook is op dit moment de uitvoering van de dienstregeling van lijn 12(S) zeer problematisch en blijven meer reizigers op haltes achter dan noodzakelijk, vanwege werkzaamheden op het Herculesplein.
6. De vertraming van de HOV Om de Zuid zou een verlichting kunnen betekenen voor de reizigersstroom tussen De Uithof en het Centraal Station. Voor deze is gerealiseerd zal het aantal passagiers de komende jaren echter nog verder toenemen. Hoe worden deze reizigers geacommodeerd?
Antwoord: De grootste groei op korte termijn is de ontwikkeling van het Kromhoutterrein en daarmee de groei van Defensiepersoneel tussen Galgenwaard en Utrecht Centraal. BRU heeft met vervoerders een voorstel uitgewerkt om lijn 13 vaker te laten rijden en de capaciteit van de buslijnen tussen Utrecht Centraal en Wijk bij Duurstede op dit gedeelte beter te benutten. Vanaf december 2011 is er, vanwege de nieuwe concessie, meer (dubbel)gelede busmaterieel beschikbaar, waardoor uitbreiding van de spitsfrequentie voor de lijnen 11 en 12(S) en andere

drukke stadslijnen mogelijk wordt. Deze uitbreidingen en de extra kosten hiervan komen in de jaarlijkse Uitvoerplannen en de Kadernota in het algemeen bestuur aan de orde. Daarnaast zet BRU in op het versterken van de (spits)tangentlijnen naar De Uithof om de radiale lijnen en Utrecht Centraal te ontlasten; dit betreft zowel het verbeteren van het vervoersaanbod qua extra reizigersinformatie als promotie van de (spits)tangentlijnen.

7. De HOV Om de Zuid zal naar verwachting een verlichting betekenen voor de huidige buslijn 12(S). Lijn 11 door de binnenstad is echter in de spits (en steeds vaker ook daarbuiten) overvol. Hoe wil het dagelijks bestuur de reizigers op lijn 11 dit jaar en komende jaren accommoderen?
Antwoord: Zie antwoord bij 6. Op langere termijn (na 2020) wordt door de stadsregio ingezet op vertramming van lijn 11 als onderdeel van het Regionale Tramnetwerk 2025.

8. Door de drukte op een aantal buslijnen verloopt het uitchecken met de OV-chipkaart zeer rommelig en langzaam waardoor de bus mogelijk vertraging oploopt en reizigers het risico lopen met extra kosten opgescheept te worden. Ziet het dagelijks bestuur mogelijkheden om op drukke haltes in/ uitcheck palen te realiseren?
Antwoord: In- en uitchecken buiten het vervoermiddel wordt alleen toegepast als er sprake is van een gesloten systeem, zoals bij de tramlijn. Haltes langs lijn 12 zijn ook haltes van overige buslijnen. In- en uitchecken buiten de bus betekent extra onduidelijkheid voor de reizigers, omdat dit op andere lijnen in Nederland (en ook buslijnen van andere concessieverleners in BRU-gebied) ook niet gebruikelijk is. Reizigers op lijn 12 zullen in dat geval bij overstap dus anders moeten in- en uitchecken, wat ook tot extra verwarring en extra tijd kan leiden.