

----- Oorspronkelijk bericht -----

Datum: 12-09-18 11:27 (GMT+01:00)

Aan: Raadsleden <raadsleden@raad.utrecht.nl>

Onderwerp: Snelle oplossing chaos Uithofbussen

Plan voor oplossing chaos Uithofbussen op busstation Utrecht Centraal.

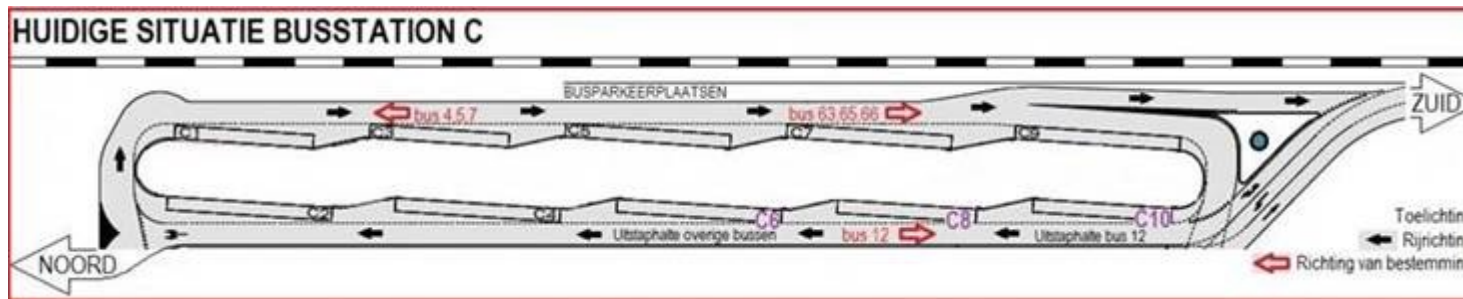
Inleiding

Het wordt steeds drukker tussen station Utrecht Centraal en de Uithof en daarom zijn extra Uithofbussen ingezet. Deze rijden via een langzame route (door de binnenstad) en een snelle route (om de binnenstad heen). De meeste passagiers willen via de snelle route en dat is buslijn 12. Dit zijn superlange bussen die in de spits soms zo vol zitten dat niet iedereen mee kan, zie youtube:

<https://youtu.be/mwwxxYv8VPo>

Als op deze lijn dan extra bussen ingezet worden zou wel iedereen mee kunnen. Maar er zijn extra bussen ingezet op de langzame route. Ook is de spits 'verbreed' naar 7 tot 10 uur. De vraag is echter wat het nut is van extra bussen als de grootste drukte al achter de rug is? De chaos wordt zo niet opgelost en zal pas over een jaar eindigen als de Uithoftram gaat rijden.

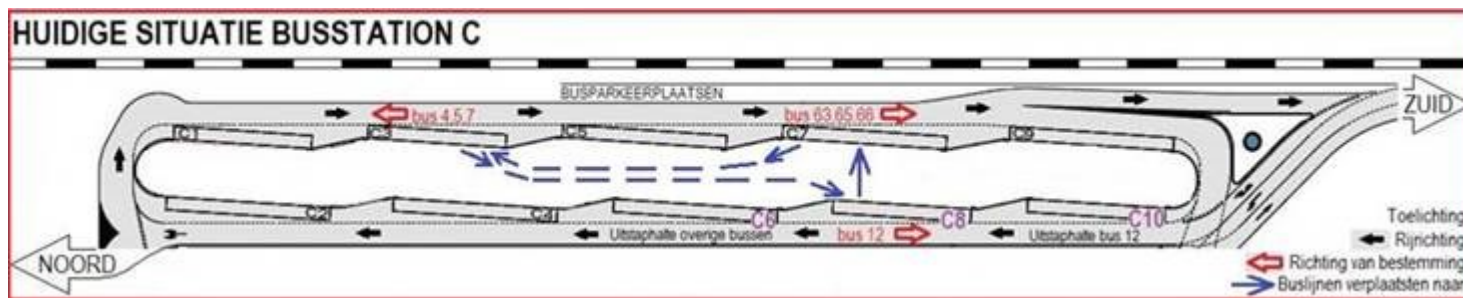
Hierbij vindt u een plan om de chaos snel op te lossen. Het plan is dat passagiers van bus 12 voortaan instappen op een andere halte die slechts 10 meter van de huidige instaphalte is verwijderd, namelijk aan de andere zijde van hetzelfde busperron C. Op dit moment stappen de passagiers in aan de 'verkeerde zijde' omdat van daar uit de bussen vertrekken in noordelijke richting, terwijl ze naar het zuiden willen. Daarom moeten ze in propvolle bussen een complete ronde om het busstation rijden. Dit is een halve kilometer en duurt 1 minuut, inclusief een scherpe keerbocht. Bus 12 is de enige lijn die onnodig zo'n complete ronde met passagiers moet rijden.



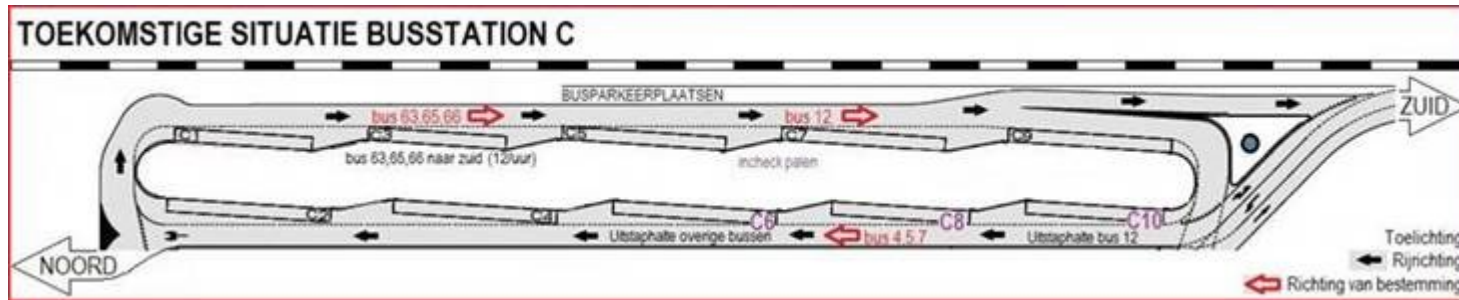
Het plan bestaat uit 3 fasen:

Fase 1: wisselen van haltes

De instaphalte van bus 12 gaat naar de tegenoverliggende zijde. De bussen die daar vertrekken schuiven 2 haltes op in noordelijke richting en de bussen die daar vertrekken gaan naar de instaphalte van bus 12.



Dankzij deze haltewisseling vertrekken al deze buslijnen voortaan in de juiste rijrichting:



Dit levert alleen maar voordelen op:

1. Bus 12 krijgt hetzelfde voordeel als bussen 63,65,66 nu al hebben: uitstappen aan de kant waar de bus aankomt en instappen aan de kant waar de bus vertrekt. Dit betekent een minuut kortere reistijd en geen scherpe keerbocht meer voor duizenden passagiers van lijn 12. Tevens minder slijtage aan bussen en wegdek. Bus 12 vertrekt 30 maal per uur en vervoert ruim 4 maal zoveel passagiers als de buslijnen 63,65,66 die bij elkaar 12 maal per uur vertrekken.
2. Na omwisselen van halte wordt bus 12 niet meer geblokkeerd door een stoet van bussen op uitstaphalte C6 die pal voor de huidige instaphalte van bus 12 ligt. Het komt namelijk regelmatig voor dat teveel bussen tegelijk arriveren en dat is niet te reguleren. Deze blokkade van $\frac{3}{4}$ minuut (zie het filmpje na 35 seconden) vergroot alleen maar de chaos van de Uithofbussen die om de 2 minuten vertrekken. Voor alle andere lijnen is dit geen groot probleem.
3. Er zijn parkeerplaatsen aan de spoorzijde van het busstation waar bussen wachten om op het juiste moment naar de instaphalte te rijden. Ook voor dit 'bufferen' ligt de huidige instaphalte aan de 'verkeerde' zijde. De superlange bussen moeten dan zonder passagiers een extra ronde om het drukke busstation rijden. Na omwisselen van halte kan bus 12 vanuit de busparkeerplaats meteen naar halte C7 rijden even verderop en na instappen meteen de busbaan oprijden richting Uithof. Dit scheelt per dag dus tientallen buskilometers, dus energie en uitstoot van uitlaatgassen.
4. De borden op het busstation worden elektronisch aangestuurd, dus zijn de kosten voor het omwisselen verwaarloosbaar.

Deze voordelen zijn al redenen genoeg om dit plan in te voeren. Het grootste voordeel is echter dat het drukke busstation na omwisselen van haltes efficiënter wordt gebruikt waardoor extra bussen ingezet kunnen worden gedurende het drukste deel van de spits.

Fase 2: sneller instappen

Als er incheckpalen komen bij de bushalte hoeven passagiers niet meer in de bus in te checken. Dit scheelt per passagier weliswaar slechts een fractie in tijd maar voor 200 passagiers scheelt dat aanmerkelijk, zeker omdat het inchecken niet altijd in één keer goed gaat. Ook kost het extra tijd als passagiers zich op het laatst in de propvolle bus willen wurmen. Als er voldoende bussen rijden en passagiers vooraf inchecken duurt het instappen in zo'n superlange bus net zo lang als in een metro in een drukke wereldstad: grofweg een halve minuut. Dit duurt nu 1 minuut. Sneller instappen is aan te raden maar niet noodzakelijk. Als plaatsing van incheckpalen bij de halte om een of andere reden niet mogelijk blijkt, dan nog zal 1 minuut instaptijd geen belemmering zijn om de busfrequentie te verhogen.

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

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

Toekomstbestendige oplossing:

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

Bijlagen:

1. Fragment Statenbrief over inzet bussen in bredere spits
2. Toelichting over capaciteit en haltelengten

Fragment Statenbrief: Besluit extra inzet busvervoer door vertraging Uithoflijn.

Aan Provinciale Staten

College van Gedeputeerde Staten
statenbrief

DATUM 24-9-2018
ONS NUMMER 81D53D96
NUMMER PS Voer "nummer PS" in.
BIJLAGE geen

REFERENTIE J.Golstein
DOORKIESNUMMER 06-46994703
E-MAILADRES Jeroen.Golstein@provincie-utrecht.nl
PORTEFEUILLEHOUDER Straat

Onderwerp Statenbrief: Besluit extra inzet busvervoer door vertraging Uithoflijn

Voorgestelde behandeling: ter informatie

FRAGMENT

Financiële consequenties

De totale meerkosten van de extra businzet bedragen €1.140.652, -. Deze kosten zijn nodig om de politieke toezegging aan raad en staten (overgenomen motie sardientjes) om alternatief vervoer voor de Uithoflijn te bieden en de druk op lijn 12 te verminderen. Deze worden als volgt gedekt:

Kostenpost	Kostenbedrag	Dekkingsbron
Tijdelijke aanschaf en gereed maken 6 gelede bussen	€ 152.400, -	Vertragskosten Uithoflijn
Extra inzet U-OV op lijn 12/28 in "bredere" spits	€ 674.032, -	Vertragskosten Uithoflijn
Extra inzet U-OV op lijn 12/28 in "bredere" spits	€ 214.220, -	Reguliere OV-bekostiging (Programma 5 Bereikbaarheid)
Vervroegen inzet Syntus-lijn 298 met 3 maanden	€ 100.000, -	Reguliere OV-bekostiging (Programma 5 Bereikbaarheid)

TOELICHTING CAPACITEIT:

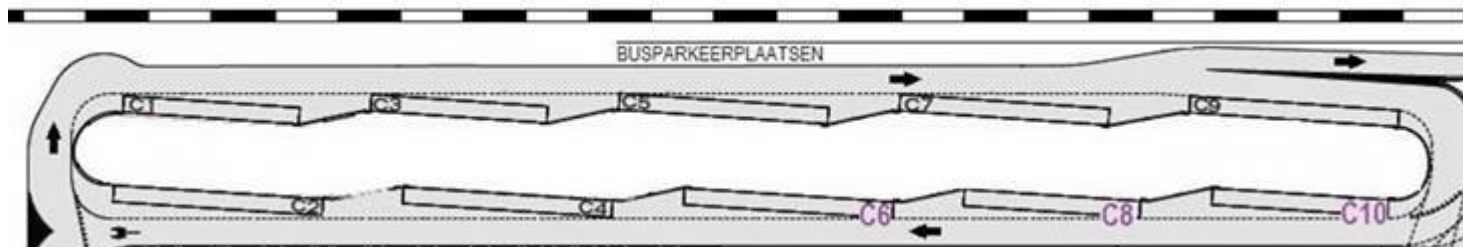
De superlange bussen van bus 12 kunnen volgens de opgave van de fabrikant 198 passagiers vervoeren (48 zitplaatsen en 150 staanplaatsen). Ze vertrekken nu in de spits om de 2 minuten maar als ze om de 1,5 minuut vertrekken (=40 ritten/uur) vervoeren ze $40 \cdot 198 = 7920$ passagiers per uur (hiervan 6000 staanplaatsen en 1920 zitplaatsen).

De Uithoftram zal met een lange tram en een aangekoppelde korte tram rijden en deze kunnen volgens de opgave van de fabrikant dan 496 passagiers vervoeren. Ze zullen in de spits om de 3,75 minuut rijden (16 ritten/uur) en vervoeren dan: $16 \cdot 496 = 7936$ passagiers per uur (waarvan 6208 staanplaatsen en 1728 zitplaatsen [dus iets minder zitplaatsen dan de bus]). Zie het staatje hier onder:

Capaciteit CAF=tram, Van Hool=dubbelgelede bus				frequentie	aantal	aantal passagiers				
					ritten/u	zitpl.	staanpl.	totaal		lengte
CAF CAF Van Hool AGG300										
Dubbel gelede bus						48	150	198	passagiers per rit	25 meter (bus)
Huidige busfrequentie=1 bus per				2,00 min.	30	1440	4500	5940	passagiers per spitsuur	30 meter (perron)
1 bus per				1,50 min.	40	1920	6000	7920	passagiers per spitsuur	30 meter (perron)
korte Uithoftram						46	173	219		33 meter (tram)
lange Uithoftram						62	215	277		41 meter (tram)
Tramcombinatie (1lang+1kort)						108	388	496	passagiers per rit	74 meter (trams)
Tramfrequentie=1 combinatie per				3,75 min.	16	1728	6208	7936	passagiers per spitsuur	75 meter (perron)

TOELICHTING HALTELENGTEN:

Op busstation C van Utrecht Centraal zijn niet alle bushaltes even lang. Er zijn totaal 10 bushaltes. Vier daar van zijn 32 meter lang (de haltes C1, C3, C8, C10). Alle overige haltes zijn 38m lang.



De enige groep bussen die een langere halte inwisselt voor een kortere zijn de buslijnen 63,65,66 maar dat is voor hun geen probleem omdat volgens de huidige dienstregeling er nooit 2 gelede bussen tegelijk op de halte zullen staan en dan is een lengte van 32 meter voldoende. Als men dat in de toekomst echter wel wil doen, dan is die halte te kort. Hier is echter een eenvoudige oplossing voor: de bestrating aanpassen door de voorkanten van de bushaltes C3 en C5 zes meter op te schuiven, zie afbeelding. Dit kan zeer snel worden gerealiseerd. Hiermee verandert er qua haltelengten niets vergeleken met de huidige situatie:

