Geachte leden van de gemeenteraden van de Metropoolregio Utrecht,

Uw gemeente heeft kortgeleden een intentieovereenkomst ondertekend met het ministerie waarin wordt verwezen naar een recente studie “Hink-stap-sprong naar BRT op Breda-Utrecht”, zie figuur 1. Met BRT (Bus Rapid Transit) worden filemijdende bussen bedoeld die tijdens files op de snelweg verder rijden over vluchtstroken of aparte rijstroken (doelgroepstroken), zie figuur 2. In deze studie wordt voorgesteld om eerst de A27 te verbreden en daarna de filemijdende bussen in te zetten. Deze hebben op initiatief van de Tweede Kamer al op proef gereden op de A27 van 2012 tot en met 2016 en bleken zeer succesvol omdat automobilisten kortere reistijden krijgen als ze overstappen op die bussen. Ze hebben geleid tot fors meer ruimte op de snelweg. Er is minstens 2 seconden tussenruimte nodig tussen motorvoertuigen en dit is 60 meter bij 100 km/u, dus als 50 automobilisten overstappen in één bus wordt de autostoet al 50x60=3 km korter. Volgens het ministerie kon men 1400 automobilisten interesseren om over te stappen op deze filemijdende bussen, zie figuur 3. Zo kwam er dus in totaal 1400x60=84 km ruimte bij, iedere spits weer.

De voorgestelde volgorde is onlogisch omdat de verbreding minstens 8 jaar zal duren terwijl de filemijdende bussen spoedig kunnen worden ingezet en in de praktijk dus hebben bewezen veel ruimte op de snelweg te realiseren. Het ministerie vond dit succes echter ‘niet groot genoeg’ en stelde dat 'deze bussen niet leiden tot kortere files’, zie figuur 4. Nederland zit echter propvol met auto’s. Het aantal auto’s stijgt zelfs sterker dan de bevolkingsgroei, zie figuur 5. De ruimte die ontstond op de snelweg werd dan ook spoedig opgevuld met nieuwe auto’s. Dit gebeurt ook als er ruimte ontstaat door wegverbredingen, maar er wordt nooit verkondigd dat 'verbredingen niet leiden tot kortere files'. Sterker nog, prognoseberekeningen van ingenieursbureaus voorspellen vooraf altijd dat files korter worden na wegverbredingen, terwijl CBS-tellingen aantonen dat de files in werkelijkheid dan langer worden, zie figuur 6. Ze worden namelijk slechts tijdelijk korter. Mensen die kozen voor andere vervoermiddelen krijgen dat in de gaten en stappen dan vanwege kortere reistijden over op de auto. Dit gaat net zolang door totdat er weer nieuwe files ontstaan. Dit verklaart waarom de files uiteindelijk steeds langer worden. De enige manier om uit deze vicieuze cirkel te komen is door kortere OV-reistijden te realiseren en daarom werkten die filemijdende bussen zo goed.

Ik wil u vragen om alles op alles te zetten om de voorgestelde volgorde om te draaien: eerst filemijdende bussen inzetten, zodat OV-reistijden korter worden. Mocht later blijken dat ze onverhoopt toch niet succesvol zijn kan alsnog worden besloten om de snelweg te verbreden. De vraag of het succesvol is zal dan bepaald moeten worden door de meerderheid van de volksvertegenwoordiging. Zoals het hoort in een democratie.

Vriendelijke groet,
Wolfgang Spier, Utrecht. wolfgangspier@outlook.com tel 06 4994 4567

P.s.

1- Voor de griffie: Mijn naam en contactgegevens mogen openbaar gemaakt worden.

2- Voor de raadsleden: Ik schreef u na de verkiezingen een brief getiteld “Welkom in de Metropoolregio Utrecht” en diverse raadsleden vroegen mij daarna of ik een organisatie representeer. Dat is niet het geval. Ik schrijf puur op persoonlijke titel. Mijn streven is om meer aandacht te krijgen voor de belangrijkste factor bij de keuze van het vervoermiddel: reistijd. De OV-reistijden van de meeste OV-passagiers worden namelijk steeds langer. U kunt meer van mij lezen in:
NRC: https://www.nrc.nl/nieuws/2018/03/09/de-uithoflijn-had-nooit-aangelegd-moeten-worden-a1595004 en https://www.nrc.nl/nieuws/2019/03/12/nrc-checkt-uithoflijn-is-duurste-tramlijn-ter-wereld-a3952873
OV magazine: https://www.ovmagazine.nl/2021/01/ingezonden-tijd-om-lightrail-om-te-vormen-1221/ en https://www.ovmagazine.nl/2020/01/factor-reistijd-fundering-van-ov-beleid-1629/
Nieuws030.nl: https://www.nieuws030.nl/achtergrond/spier-de-vragen-bij-de-metroplannen/
DUIC: https://www.duic.nl/algemeen/wolfgang-spier-plannen-mobiliteitsalliantie/
Trouw: https://www.trouw.nl/nieuws/leefbaar-utrecht-bedenkt-een-nieuw-station~b63114f0/
Cobouw: cobouw.nl/bouwbreed/nieuws/2002/11/leefbaar-utrecht-bepleit-meerdere-ov-knooppunten-101108437


https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/kamerstukken/2022/06/23/mirt-brief-voorjaar-2022/mirt-brief-voorjaar-2022.pdf

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Datum 23 juni 2022
Betreft Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (het MIRT).

5.21 Bus Rapid Transit verbinding Breda–*Gorinchem–Utrecht*
In het notaoverleg MIRT van 11 april jl. is aan het lid Van Ginneken toegezegd de studie naar een innovatieve en hoogwaardige busverbinding tussen Breda-Gorinchem-Utrecht voor de zomer met de Kamer te delen. Bijgaand treft u deze studie aan. Op basis van de conclusies van de studie wordt deze maand samen met de provincies Noord-Brabant, Utrecht en Zuid-Holland, gemeente Breda en het netwerk U10 een intentieovereenkomst afgesloten, die gepubliceerd zal worden in de Staatscourant. Hierin spreken de betrokken partijen af zich in te spannen om alle benodigde maatregelen uit te werken om in het najaar van 2023 tot een investeringsbeslissing te kunnen komen.

Pagina 27 van 28

figuur 1. Fragment uit de brief van de minister. Link naar de gehele brief: https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/kamerstukken/2022/06/23/mirt-brief-voorjaar-2022/mirt-brief-voorjaar-2022.pdf.



Hink-stap-sprong naar Bus Rapid Transit op Breda–Gorinchem–Utrecht

Van: provincies Noord-Brabant, Utrecht en Zuid-Holland, gemeente Breda, netwerk U10 (Utrechtse gemeenten)/Alblasserwaard-Vijfheerenlanden Rijkswaterstaat en ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. april 2022 ©

3.1 Hink tot 2030: basis op orde tijdens werkzaamheden A27

het zo goed mogelijk in stand houden van het OV op de A27-corridor tijdens de ombouw van die snelweg, om in 2030 niet vanaf nul te hoeven beginnen.

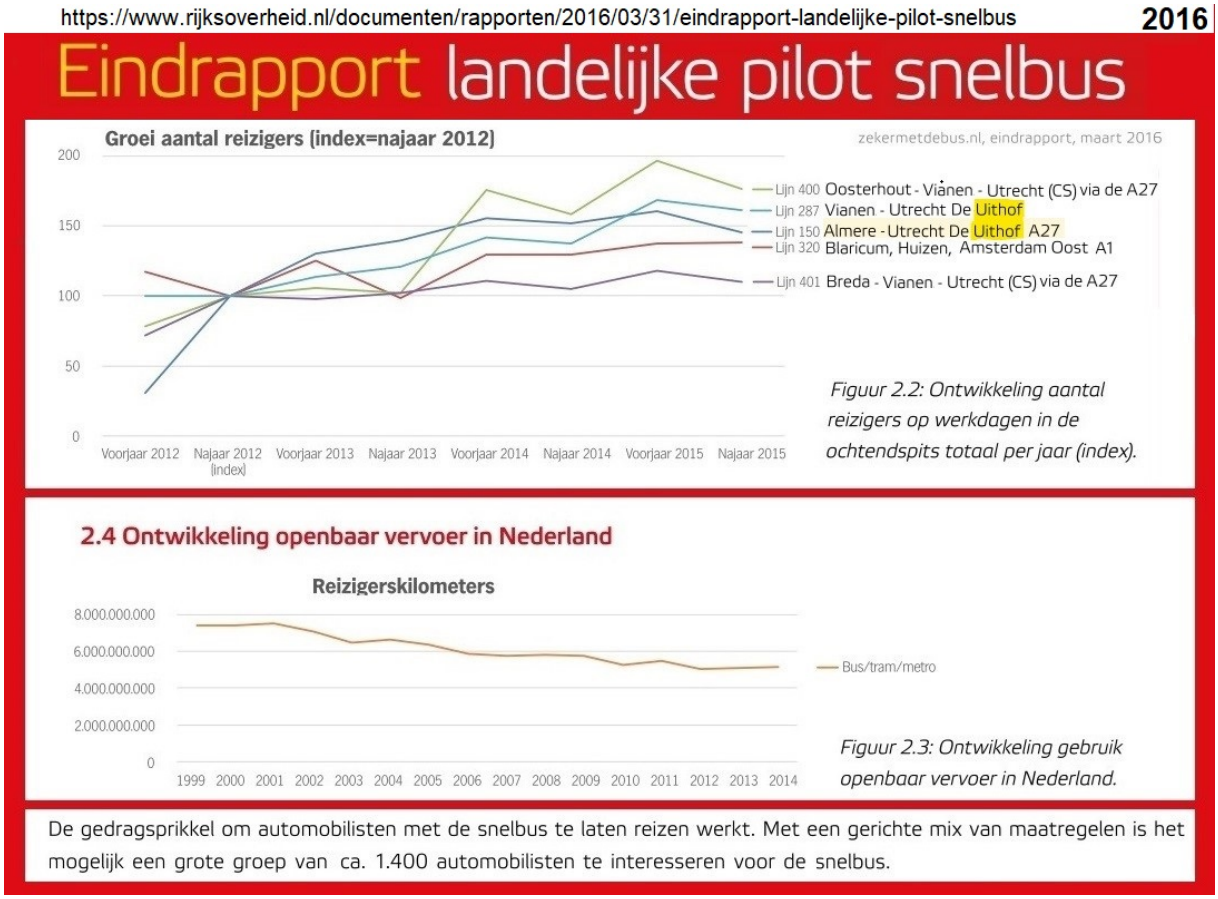
3.2 Stap in 2030: richting Bus Rapid Transit

Betrouwbaarder: vlotte doorstroming op zowel de A27 (bus op vluchtstrook, doelgroep-stroken, 100 km/u) als in stedelijke gebieden (busbanen, prioriteit bij verkeerslichten).

3.3 Sprong naar 2040: naar BRT met railkwaliteit

naar volwaardige Bus Rapid Transit met railkwaliteit in de periode van 2030 tot 2040, 130 kilometer per uur, zelfrijdende voertuigen ('smartbus'), geen uitlaatgassen

figuur 2: Fragment uit de studie over BRT op de A27 waar in de intentieovereenkomst door de minister naar is verwezen.



https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2016/03/31/eindrapport-landelijke-pilot-snelbus **2016**

Eindrapport landelijke pilot snelbus

Groei aantal reizigers (index=najaar 2012)

zekermetdebus.nl, eindrapport, maart 2016

200
150
100
50
0

Voorjaar 2012 | Najaar 2012 (index) | Voorjaar 2013 | Najaar 2013 | Voorjaar 2014 | Najaar 2014 | Voorjaar 2015 | Najaar 2015

Lijn 400 Oosterhout - Vianen - Utrecht (CS) via de A27
Lijn 287 Vianen - Utrecht De Uithof
Lijn 150 Almere - Utrecht De Uithof A27
Lijn 320 Blaricum, Huizen, Amsterdam Oost A1
Lijn 401 Breda - Vianen - Utrecht (CS) via de A27

Figuur 2.2: Ontwikkeling aantal reizigers op werkdagen in de ochtendspits totaal per jaar (index).

2.4 Ontwikkeling openbaar vervoer in Nederland

Reizigerskilometers

8.000.000.000
6.000.000.000
4.000.000.000
2.000.000.000
0

1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014

Bus/tram/metro

Figuur 2.3: Ontwikkeling gebruik openbaar vervoer in Nederland.

De gedragsprikkel om automobilisten met de snelbus te laten reizen werkt. Met een gerichte mix van maatregelen is het mogelijk een grote groep van ca. 1.400 automobilisten te interesseren voor de snelbus.

figuur 3. Fragmenten uit het ministerieel eindrapport over de proef met filemijdende bussen. Deze proef kostte 3,5 miljoen per jaar, zou oorspronkelijk 3 jaar duren, maar werd op het laatste moment met een jaar verlengd, zonder extra budget waardoor op het laatst werd

bezuinigd op de frequenties. Dit verklaart de daling in het laatste jaar. Al het overige gebruik van bus, tram, metro daalde in de zelfde periode met bijna 30%. Link naar het hele rapport: https://www.tweedekamer.nl/downloads/document?id=93b851ee-6531-48ea-8a07-0133555d47ee&title=Eindrapport%20landelijke%20pilot%20snelbus.pdf


https://www.ovpro.nl/bus/2016/04/01/snelwegbus-heeft-weinig-aantoonbare-effecten-op-filevorming/?gdpr=accept&gdpr=accept

Snelwegbus heeft weinig aantoonbare effecten op filedruk

01-04-2016

De inzet van snelwegbussen heeft tot gevolg dat het aantal voertuigen op de weg met drie procent kan afnemen en dit is al te merkbaar voor het aantal files. Toch vindt staatssecretaris Dijksma dat het nauwelijks effect heeft

Het is bijzonder dat Dijksma dit oordeelt, want het rapport 'Eindrapport landelijke pilot snelbus' concludeert dat 3 tot 5 procent minder voertuigen op de weg al merkbaar is en positieve gevolgen heeft voor de filedruk omdat de bus over de vluchtstrook kan rijden. Dit erkent Dijksma. Daarvoor is het belangrijk dat er goede campagnes worden ontwikkeld, waarbij ingezet wordt op de snelheid van deze bussen, het comfort en de op- en overstapmogelijkheden.

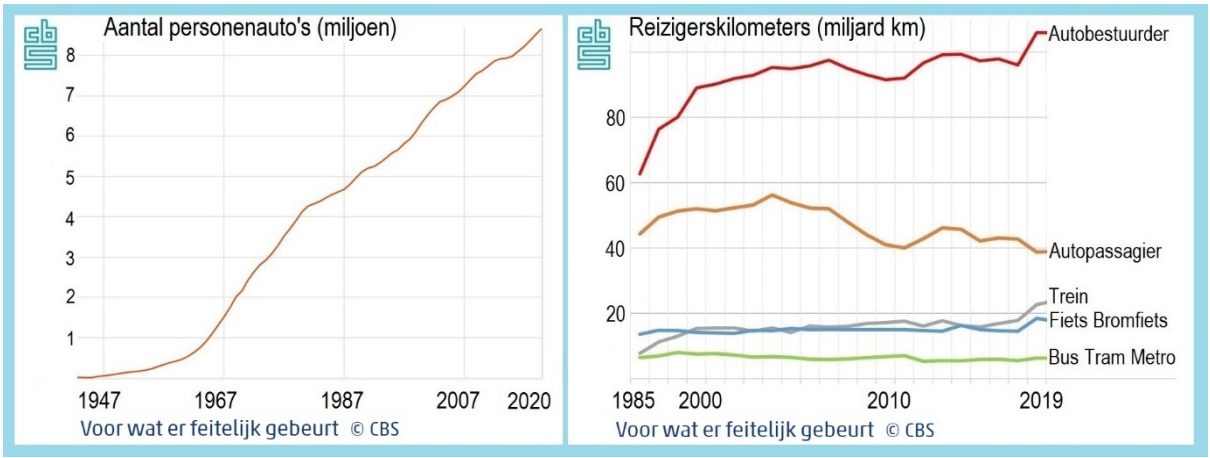
Automobilist

Het is interessant dat automobilisten bereid bleken om met deze bus te reizen met de zogenaamde 'probeerkaart' om hun eigen auto te laten staan. Het onderzoek heeft uitgewezen een grote groep van ongeveer 1.400 automobilisten, te interesseren is voor de snelbus

Succes buslijn

Verder is het opvallend dat deze buslijnen steeds succesvoller zijn geworden. Lijn 400 is in de pilotperiode de grootste reizigersgroei gezien – bijna een verdubbeling van het aantal reizigers – maar ook de andere lijnen deden het goed. Dijksma zegt positief te staan tegenover nieuwe ontwikkelingen rond langeafstandsbussen, zoals Flixbus.

figuur 4. Link naar dit gehele artikel uit het vakblad OVPRO: https://www.ovpro.nl/bus/2016/04/01/snelwegbus-heeft-weinig-aantoonbare-effecten-op-filevorming/?gdpr=accept



figuur 5, zie https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2020/10/autopark-groeit-sterker-dan-bevolking en: https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/37739/table?fromstatweb



https://www.verkeersnet.nl/mobiliteit-en-ro/935/fileontwikkeling-nauwelijks-te-voorspellen/?gdpr=accept

VERKEERSNET 2 feb. 2009

Fileontwikkeling nauwelijks te voorspellen

In toekomstscenario's is de fileontwikkeling in het algemeen systematisch onderschat. In werkelijkheid zijn er meer files dan onderzoekers een aantal jaren geleden voorspelden. 'Daar lijken we in Nederland niet goed in', aldus onderzoekers van het Kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid en TU Delft.
'De uitkomsten van dergelijke prognosestudies kunnen politici flink op het verkeerde been zetten'.

figuur 6, link naar artikel: https://www.verkeersnet.nl/mobiliteit-en-ro/935/fileontwikkeling-nauwelijks-te-voorspellen/?gdpr=accept
link naar het rapport van het KiM:
https://www.kimnet.nl/binaries/kimnet/documenten/rapporten/2010/02/17/de-geschiedenis-van-de-toekomst-verkeer--en-vervoerscenarios-geanalyseerd/de-geschiedenis-van-de-toekomst.pdf