

# Impactanalyse 30 km voor OV

## *Algemeen*

Aan het OV wordt, net zoals aan de fiets, in verkeers- en mobiliteitsplannen een belangrijke rol en prioriteit toegekend om in de nabije toekomst tot meer duurzame en veilige vormen van vervoer te komen. Bovendien wordt in veel gemeentelijke verkeer- en vervoerplannen het OV een belangrijke rol toebedeeld in het terugdringen van het autoverkeer en daarmee het leefbaar houden van de kern. Met duurzaam veilig en 30 km/h binnen de bebouwde kom lopen we het risico dat het OV onbedoeld minder aantrekkelijk wordt.

De aantrekkelijkheid van OV wordt in hoofdzaak bepaald door 5 factoren:

1. reissnelheid (zowel subjectief als objectief)
2. ritfrequentie
3. aansluitingen
4. nabijheid van de halten
5. comfort van de rit

Vuistregel: iedere kilometer verlaging van de gemiddelde snelheid leidt tot ca. 5% extra rijtijd en in veel gevallen ook tot inzet van extra voertuigen. Verlaging van de reissnelheid leidt uiteraard ook tot een dalend aantal reizigers. Met behulp van elasticiteitsmodellen kan het effect becijferd worden. De rapportage vermeldt een aantal onderzoeken waarin het aantal dienstregelingsuren (dru) toeneemt met 5-13%. Ofwel de rijtijd van de bus neemt met 5-13% toe.

- Bij een gemiddelde ritduur in de stad van 15 minuten kan dit leiden tot een ca. 2 min. langere rijtijd. De gangbare elasticiteitsmodellen vertalen dat in ca. 3% reizigersdaling. Ofwel een verslechtering van de modal split.
- Financieel leidt het dus tot hogere exploitatielasten bij minder reizigersopbrengsten.
- Dit kan vervolgens leiden tot een daling van het aantal ritten waardoor ook aansluitingen op bijv. de trein verloren gaan.
- In geval wordt gekozen voor verlegging van de busroute kan de loopafstand naar de halten (te) groot worden.
- Bij handhaving van de busroute kan het reiscomfort dalen afhankelijk van aard en omvang van het wegontwerp en de gekozen verkeersremmers.

Kortom: er dient nadrukkelijk rekening gehouden te worden met het belang van het OV. De vraag is dan ook: hoe maak je een zorgvuldige afweging tussen verkeersveiligheid en doorstroming OV?

## *Basiswens*

De basiswens voor het OV in zijn algemeenheid is handhaving van de huidige reissnelheden.

Het is daarom belangrijk om OV routes zoveel mogelijk te ontzien als het gaat om afwaardering van 50 naar 30 km/u. Met andere woorden: draai de discussie ten dele om als het gaat om busroutes: dus niet standaard 30 km/u tenzij er overwegingen zijn om 50 km/u te handhaven maar standaard 50 km/u tenzij er overwegingen zijn om 30 km/u te introduceren.

## *Wat te doen als GOW30 wenselijk is?*

1. Betrek het OV bij de allereerste fase van planvorming.
  - a. Door vroegtijdige betrokkenheid kunnen de gevolgen voor het OV goed in beeld worden gebracht (extra reistijd, gevolgen voor aansluitingen, extra kwantiteiten etc.) en worden meegewogen. Bovendien is er dan voldoende tijd om mogelijke alternatieven te onderzoeken en waar nodig het netwerk aan te passen.
    - Vroegtijdig betekent in dit geval: nog voordat de plannen in de openbaarheid komen.
    - Betrek hierbij ook nadrukkelijk de opdrachtgever voor het OV. Hij draagt immers de financiële consequenties van de gevolgen.
  
2. Benader GOW30 concessie breed.
  - a. Met de Stadsregio Arnhem Nijmegen als voorbeeld: het SAN kent 18 gemeenten. Als die elk 4 projecten GOW30 starten hebben vervoerder en concessieverlener in totaal 72 projecten onderhanden. Individueel zal het effect van elk van de projecten beperkt zijn; afwaardering van GOW50 naar GOW30 op één busroute in één wijk heeft geen schokkende gevolgen voor het OV als geheel. Zodra echter alle 72 projecten gerealiseerd zijn kan het effect voor onze reizigers aanzienlijk zijn.
    - Nu al blijkt het in de dagelijkse praktijk lastig om de som van diverse maatregelen in ogenschouw te nemen. Vanuit de projectmatige benadering van infra-aanpassingen kunnen gevolgen uitsluitend per project besproken worden. De integrale benadering ontbreekt.
  - b. In dat kader is betrokkenheid van de opdrachtgever essentieel. Mede met het oog op volgende aanbestedingen.
  
3. Laat in de keuze van wel/niet introductie GOW30 het belang van de betreffende buslijnen meewegen. GOW30 heeft op magere, laagfrequente corridors minder impact dan op drukke corridors.
  - a. Wij stellen daarom voor om een grens te definiëren tussen magere en drukke corridors:
    - Drukke corridor  $\geq 4$  ritten per uur per richting (HOV, R-net, BRT)
    - Magere corridor  $< 4$  ritten per uur per richting(1) Daarbij tekenen we aan dat een dergelijke grens geen vrijbrief mag zijn om bij concessies met een groot aandeel landelijk gebied en navenant lage frequenties GOW30 rücksichtslos door te voeren met beperkte aandacht voor het OV.
  
4. Denk bij GOW30 en de wens om fietsers en motorvoertuigen hun eigen deel van de rijbaan te geven ook aan de mogelijkheid om fietsroutes te verleggen.
  - a. Dat kan vaak gemakkelijker dan routes verleggen waar bussen gebruik van moeten maken.

5. Kies bij GOW30 voor maatregelen die de bus niet of in mindere mate raken dan het overige verkeer.
  - a. Te denken valt o.a. aan:
    - Knip in de weg met busluis
    - Busvriendelijke drempels
    - Wegversmallingen die tevens bushalte zijn
    - Opheffen van parkeerplaatsen direct langs busroutes
      - (1) Wij constateren in de praktijk dat straten waar geen bus rijdt in toenemende mate “dicht worden geplamuurd” met o.a. zeer bus-onvriendelijke drempels. Dat betekent in geval van bijv. werkzaamheden dat er geen omleiding ingesteld kan worden waardoor reizigers hun bus tijdelijk moeten missen.
  
6. Compenseer de vertraging op het GOW30 traject met maatregelen elders op de route.
  - a. Denk daarbij o.a. aan:
    - versnelling door meer prioriteit voor de bus (VRI's/Intelligente VRI's)
    - samentrekken van haltes daar waar de halte-afstanden gering zijn
    - het opwaarderen van trajectdelen van GOW50 naar GOW70

Een en ander indachtig genoemde basiswens.
  
7. Als GOW30 en de bus onverenigbaar blijken kan onderzocht worden of een andere busroute haalbaar is. Al dan niet met aanvullende maatregelen zoals aangepaste toeleidende voet- en fietspaden naar andere haltes.
  - a. Een alternatieve route is natuurlijk mede afhankelijk van de functie van de betreffende buslijn(en). HOV rechtvaardigt wellicht een routewijziging naar een GOW50 weg terwijl een drukke ontsluitende stadslin hier absoluut niet bij gebaat is.
    - Ook hierbij een kanttekening: het strak trekken van lijnen is al vele jaren aan de orde. Getuige de randontsluiting van veel kleine kernen in het landelijke gebied. Het is dus niet de ideale oplossing met grote potentie.

### *Een voorbeeld tot slot – casus Veenendaal*

*Stel de bebouwde kom van Veenendaal wordt geheel GOW30. Wat zijn, in woorden, de gevolgen:*

optie I. De bus verlaat de kern en rijdt via de Rondweg West/Oost. Hierdoor vervallen de aansluitingen op stations, vervalt de bediening van centrum, medische centra en andere attractiepunten. De snelheid is behouden maar kwaliteit en bedieningsgebied gaan sterk achteruit.

optie II. De bus blijft rijden door de kern, maar met verlaagde snelheid. Dit resulteert in meer rijtijd en dus een extra omloop (=extra bus, meer kosten). Bovendien gaat door de extra rijtijd de aansluiting op het IC station verloren wat leidt tot reizigersverlies en inkomstenderving.

Per saldo weer de eerder genoemde hogere kosten bij lagere opbrengsten.

== =