

mieke.miltenburg@province-utrecht.nl

GESCAND

001 11.05.2017

Dames en heren,

Goedemiddag, dank voor de gelegenheid om in te spreken op deze commissievergadering. Mijn naam is Sido Mylius en ik ben gekomen als vertegenwoordiger van een groep bewoners van het blok 't Goylaan / Hooft Graaflandstraat / Baron van Heemstrastraat / Julianaweg. Wij hebben bezwaar gemaakt tegen de geplande bushaltes op de Hooft Graaflandstraat tussen de 't Goylaan en de Baron van Heemstrastraat, zoals gepubliceerd in de Staatscourant op 2016-12-21, publicatienummer 70885, referentienummers 4067812 en 4067865. De gemeente heeft ons bezwaar behandeld en de besluitvorming omtrent de bushaltes aangehouden totdat de provinciale staten een besluit zouden hebben genomen over de lijnvoering.

Onze bezwaren hebben betrekking op vijf hoofdpunten; geluidsoverlast, verkeersveiligheid, bomenkap, het bestaande gebruik en de gevolgde procedure. Daar zal ik u niet allemaal mee vermoeden, want dat is voor een groot deel een zaak tussen ons en de gemeente. Waar ik het met name met u over wil hebben is het punt van de verkeersveiligheid.

Van beide geplande haltes op de Hooft Graaflandstraat komt de westelijke halte vlak achter, en de oostelijke halte komt vlak voor de kruising met de 't Goylaan. Deze kruising is recentelijk heringericht en er vinden nog steeds regelmatig (bijna-)ongelukken plaats doordat automobilisten de verkeerssituatie niet goed inschatten.

De geplande halte aan de oostzijde ligt direct voor de kruising en hier staat de Hooft Graaflandstraat regelmatig vast met verkeer dat uit zuidelijke richting uit de wijk de 't Goylaan op probeert te komen. Het is bekend bij de gemeente dat er ook regelmatig te hard wordt gereden op de Hooft Graaflandstraat. Een in- en uitvoegende bus maakt deze situatie nog eens extra gecompliceerd, met risico op enerzijds extra opstopping en anderzijds verdrijving van achteropkomend verkeer naar de vluchtheuvel.

De geplande westelijke halte, naast het woningblok beoordelen wij zelfs als zeer onveilig. De hoek van de 't Goylaan 73 / Hooft Graaflandstraat 219 is krap met weinig zichtruimte, waardoor automobilisten die uit westelijke richting van de 't Goylaan de Hooft Graaflandstraat opdraaien pas op het laatste moment de optrekkende bus zullen zien. Zij moeten op dat moment ook al aandacht hebben voor fietsers en voetgangers over de 't Goylaan, die uit twee richtingen komen. Dat levert nu al regelmatig gevaarlijke situaties en (bijna-) ongelukken op. Wij verwachten hier meer nog ongelukken tussen auto's en fietsers of voetgangers en nog meer kop-staart botsingen met achteropkomend verkeer dan er nu al plaatsvinden, en bovendien opstoppingen op de voorrangskruising. De buschauffeur op zijn beurt zal bij het wegrijden van de halte zijn aandacht moeten verdelen tussen (a) achterop komende fietsers en auto's, en (b) aan de voorkant fietsers en voetgangers die uit de Baron van Heemstrastraat komen.

Ad (a): Van achteren komende fietsers kan de chauffeur pas zien als zij naast de halte fietsen. Auto's die uit westelijke richting van de 't Goylaan komen en de Hooft Graaflandstraat opdraaien kan hij ook pas op het laatste moment zien. Fietsers die de Hooft Graaflandstraat oprijden zullen regelmatig naar links uitwijken voor de wegrijdende bus, met risico op aanrijding door achteropkomende auto's die ook net van de kruising komen. Ad (b): De afrit van de Baron van Heemstrastraat ligt pal voor de westelijke bushalte, en wordt ook veel gebruikt door schoolkinderen die de Hooft Graaflandstraat oversteken om naar de basisscholen op de Duurstedelaan te lopen. Tezamen levert dit volgens ons een onacceptabele, onveilige situatie op met groot risico op ongelukken.

De voorstellen van de SP met betrekking tot de lijnvoering hebben veel gemeen met ons bezwaar, in de zin dat als ons bezwaar wordt gehonoreerd, een verbeterde lijnvoering helemaal geen nieuwe overstapmogelijkheden nodig doet zijn en andersom, als de lijnvoering wordt verbeterd, de

geplande haltes niet nodig zijn. Daarom leek het ons zinvol om onze punten samen met het SP-voorstel onder de aandacht te brengen. In plaats van een dure, permanente infrastructurele oplossing te creëren die bovendien veel extra problemen oproept, lijkt het ons veel beter om de oplossing in een beter lijnenplan te zoeken.

Dank u wel voor uw aandacht.

Dames en heren,

Korte inleiding:

In de loop van de laatste zeg 47 jaar ben ik regelmatig een gebruiker van het openbaar vervoer (bus in het algemeen) in Utrecht.

In deze jaren heb ik heb bedrijf ook nog eens uit hobby oogpunt gevolgd en zodoende aardig op de hoogte van wat er in die jaren allemaal gebeurd is met het busvervoer in Utrecht.

Dat heeft in de periode dat het een Gemeentelijk Vervoer Bedrijf was perfect gefunctioneerd.

Bij calamiteiten werden er adequate maatregelen (lees extra bussen ingezet) genomen, om de reiziger van A naar B te verplaatsen in de stad.

Ook hadden we een mooi fijnmazig netwerk van buslijnen in de stad, waardoor dat ook mogelijk was.

Tot zover mijn inleiding.

Echter door de privatisering van het bedrijf, is daar sinds begin 2007 wel het e.e.a. in veranderd.

De eerste drie jaar viel dat nog mee, want het vertrouwde GVU (ondanks dat de aandelen die de Gemeente erin had verkocht waren) bleef de lijnen in stand houden, echter toen de aanbestedingen kwamen, werd de reiziger er steeds meer de dupe van dat het maar om EEN ding gaat.... GELD !!!

Nu weet ik ook dat de stad Utrecht veranderd, groter is geworden, dus vraagt dat ook een andere invulling van het OV in de stad alsmede in de nieuwe stadsdelen.

Maar... steeds vaker gaat dat ten koste van de geboden dienstverlening naar de bestaande delen van de (oude) stad.

Zo ook de wijk Hoograven, waar ik sinds 1985 woon.

We hadden een prachtige busverbinding met zuidelijk deel van de binnenstad (via de Catharijnesingel), het station en verder naar het Vredenburg en zelfs door naar Dealwijk op Overvecht Noord.

Net als in die jaren was lijn 6 (samen met 3 en 7 en in de jaren 90 aangevuld met 11 naar de Uithof) de drukste lijn van het GVU.

Daardoor ook een van de lijnen, die dus geld in het laatje brachten en zeer gewaardeerd waren door de reiziger.

Echter door aanleg van o.a. de Scheltemabaan werd lijn 6 al van de Catharijnesingel afgehaald, waardoor er minder reizigers met deze lijn gingen reizen.

Met het begin van U-OV, werd uiteindelijk dan ook maar besloten de zuidelijk tak van lijn 6 maar te laten vervallen, met als alternatief een lijn 1, die via wijken waar de reiziger NIET heen hoeft, uiteindelijk op het station uitkomt.

Met steun van SP is er toen een doekje voor het bloeden gekomen zijnde een Lijn 15, (waar maar 8 personen in kunnen, heb meegemaakt dat ik een bus kon wachten omdat het vol zat, naar Smaragdplein, waar overgestapt moet worden op lijn 8 om dan als nog op station te geraken.

Net als bij lijn 6, is de dienst op deze lijn inmiddels al zover uitgekleeft (na 19:00 geen bus meer, als ook op zaterdag en zondag niet, dat daar ook minder mensen mee zijn gaan reizen.

Het z.g.n. geboden alternatief, d.m.v. de overstap nabij de 't Goylaan, is inmiddels bekend, maar is TOTAAL geen werkbaar alternatief.

Omdat het wederom om geld gaat, wordt dit voorgesteld, maar dit gaat alleen maar geld kosten, want steeds minder mensen zullen van het OV gebruik gaan maken, buiten het belangrijke feit om dat mensen in een deel van (lees Hoograven in dit geval) Utrecht zich steeds verder geïsoleerd gaan voelen.

Overigens nu we het over geld hebben.... er is ineens wel geld om voor 5,2 miljoen euro de vertrektijden borden te gaan vervangen, door een soort van TV achtige dingen.

Nu staan deze al op Utrecht CS Jaarbeurszijde en de keren dat die gewoon NIET functioneren zijn al niet meer op twee handen te tellen.

Dit geld ook voor de informatie die op de Tv schermen in de bussen staat, zoals al de aankondiging dat de niet gewilde halte op de Hoofd Graaflandstraat er al zou zijn, is overigens ook al ingevoerd op Google maps.

Hierbij spreek ik uit eigen ervaring.

De reiziger veel meer aan (meer) bussen en een fijnmazig lijnen netwerk, dan aan borden die regelmatig niet de GOEDE informatie geven.

Als een bus wat vertraging heeft is dat lastig, maar die bus rijdt wel.

Dus als U-OV (annex de provincie) wil dat er service verleend wordt naar de reiziger, want daarvoor is het busbedrijf in het leven geroepen, en zodoende ook de stad leefbaar wil houden om minder auto's te laten rijden, geef dan BUSSEN i.p.v. BORDEN.

Het alternatief wat voorgesteld wordt door de SP, kost 2 ton per jaar, dat is 1 miljoen in 5 jaar, houd dus in dat voor het geld wat de borden gaan kosten, deze oplossing 25 jaar kan plaatsvinden.

Getekend,

W. v. Schip.

Utrecht, mei 2017

in sprake
de mme
8 mei

groet,
Greet