

Datum : 18 september 2008
 Aan : leden van statencommissie MME
 Van : mr. J.H. Ekkers Tel.:
 Onderwerp : busbediening station Abcoude

In de CIE MME-vergadering van 1 september is gesproken over de busbediening van station Abcoude. Door enkele Statenleden zijn aanvullende vragen gesteld:

1. Wat zijn de financiële effecten van aantakken van (een van beide) buslijnen, al dan niet in de vorm van een proef?
2. Wat is het standpunt van het vervoerbedrijf over aantakken van bussen op station Abcoude?
3. Wat is het standpunt van de reiziger over het aantakken?
4. Welke reizigers hebben baat bij het aantakken?

De antwoorden op de vragen zijn verwerkt in onderstaande notitie. Eveneens zijn enige nieuwe inzichten opgenomen en tot slot de eerdere notitie en twee bijlages.

Antwoord vraag 1, financiële effecten aantakken

We hebben aan vervoerbedrijf Connexxion gevraagd met een kostenoverzicht te komen voor het aantakken van bussen (ervan uitgaande dat de bussen na aantakken op station Abcoude doorrijden naar station Bijlmer). In het overzicht zijn de kosten over 8 jaar weergegeven omdat het teruglopen van reizigers en daardoor inkomsten en de kosten voor het omrijden gedurende de hele concessie doorwerken. Hier is te zien dat toevoegen van enkele minuten reistijd grote financiële gevolgen kan hebben.

<i>Reizigersderving en kostenstijging als gevolg van aantakken Abcoude NS voor 8 jaar</i>		
	lijn 120	lijn 126
derving door reizigersverlies	€353.280	€353.280
derving door ontbreken van reizigersgroei	€988.000	€568.000
totaal dervingskosten per lijn	€1.341.280	€921.280
Stijging uren en buskilometers (incl. extra chauffeurs)	€800.000	
Inzet extra bus	€240.000	
Totaal extra kosten (exclusief btw)	€3.302.560	
genoemde bedragen zijn gebaseerd op de concessieduur van 8 jaar, hierin zijn geen prijsindexaties meegenomen.		

Connexxion verwacht het wegblijven van huidige reizigers en dus een daling in de opbrengsten. Daarnaast is voor de nieuwe concessie een bepaalde reizigersgroei en -opbrengst ingecalculeerd. Als deze uitblijft ontstaat een extra kostenpost. Tevens zijn er extra kosten vanwege de extra kilometers die moeten worden afgelegd en daarmee extra chauffeurs en bussen. Indien een proef voor een half jaar zou worden uitgevoerd dan bedragen de kosten hiervan € 800.000,- voor het aantakken van beide buslijnen.

Een proef met alleen lijn 126 zou mogelijk zijn (waarbij lijn 126 aantakt op station Abcoude en dan doorrijdt naar station Holendrecht en station Bijlmer), maar wij onderschrijven de visie van het vervoerbedrijf dat het uitvoeren van een proef niet wenselijk is. Belangrijk daarbij is dat het risico

groot is dat je er reizigers mee gaat verliezen die je na het aflopen van de proef niet meer in het ov terug krijgt.

Antwoord vraag 2, standpunt vervoerbedrijf

Aan vervoerbedrijf Connexxion, die vanaf december aanstaande het streekvervoer verricht in de provincie Utrecht, is om een standpunt gevraagd. Het standpunt is te vinden in bijgevoegde brief (zie bijlage 1).

Samenvattend ziet Connexxion geen meerwaarde in de bediening van station Abcoude. De overstapmogelijkheden op dit station zijn niet gunstig voor de reiziger, en andere knooppunten op de route bieden betere overstapmogelijkheden. Reizigers zullen eerder weglopen door de langere reistijd naar Amsterdam dan dat er reizigers bijkomen door de extra (schijn)overstap. Indien de overstap wel goed zou zijn dan is de reistijdwinst na een overstap voor de reiziger ook te verwaarlozen. Tevens zou het financieel gezien zeer onverstandig zijn. Ook een proef wordt afgewezen vanwege een verlies aan reizigers die je daarna kwijt bent uit het ov.

Antwoord vraag 3, standpunt reizigers

Zoals in de vergadering van 1 september jl. gemeld, is het niet mogelijk om binnen een kort tijdsbestek reizigers zelf te vragen naar een reactie over het aantakken. We hebben daarom het consumentenplatform ROCOV gevraagd om een advies. Het ROCOV is een formeel adviesorgaan voor openbaar vervoer zaken waarin onder andere ROVER, ouderenbonden en belangenvertegenwoordigers van mensen met een lichamelijke of psychische beperking zitting hebben.

Alvorens een advies uit te brengen heeft er overleg plaatsgevonden tussen een delegatie van ROVER en de burgemeester van Abcoude, dhr. Streng.

Het ROCOV wil niet afwijken van hun eerdere advies over het Programma van Eisen van de concessie stad- en streekvervoer Utrecht. Dat wil zeggen dat zij geen voorstander zijn van het aantakken van (een van de) bussen op station Abcoude en de huidige lijnvoering in stand willen houden. Een en ander is toegelicht in bijgevoegde brief (zie bijlage 2).

Antwoord vraag 4, wie heeft er baat bij aantakken

De overstap van bus op de trein in Abcoude is interessant voor reizigers die in de directe omgeving van Amsterdam CS moeten zijn of per trein over Amsterdam CS heen reizen. Ook reizigers die in de directe omgeving van station Bijlmer moeten zijn profiteren van het aantakken op station Abcoude en het daardoor afnemen van de reistijd. Echter, de groep reizigers die nu per trein doorreist naar Amsterdam CS (en verder) is erg klein. Uit reizigersonderzoek op de buslijnen 120 en 126 blijkt dat het slechts om enkele procenten gaat die in het voor- of natransport van de bus gebruik maakt van de trein. De groep reizigers die per trein doorreist en de groep die Amsterdam Bijlmer als eindbestemming heeft is kleiner dan de reizigers die als bestemming Holendrecht/AMC (en deels daar de metro nemen naar Amsterdam centrum en -Zuid) hebben.

Overige punten

Procedure

Met het GS-besluit (d.d. 25 maart jl.) om de nieuwe concessie te gunnen aan Connexxion is het vervoerplan vastgesteld. Dit is ook de verantwoordelijkheid van gedeputeerde staten.

Provinciale Staten kunnen kaders stellen en dat is daaraan voorafgaand gebeurd bij de vaststelling van de Kaders voor Concessieverlening (op 9-01-2007). Eveneens hebben Provinciale Staten het Programma van Eisen vastgesteld (op 2-10-2007) waarbij het referentienetwerk was gevoegd. Hierin was de huidige route opgenomen van de twee buslijnen van Abcoude (dus geen bediening van station Abcoude).

Er is nog eens kritisch gekeken naar de reizigers die hinder zullen ondervinden van het aantakken van de bussen:

- Reizigers vanuit De Ronde Venen en omgeving Loenen richting Amsterdam centrum en -Zuid zijn sneller op hun bestemming met een overstap van bus op de metro in Holendrecht dan per trein vanaf

Abcoude naar Amsterdam CS waar de tram/metro richting centrum moet worden genomen. Een ander aantrekkelijk alternatief vanuit Mijdrecht en Uithoorn naar Amsterdam is buslijn 142 die via Amstelveen en Amsterdam-centrum naar Amsterdam centraal rijdt.

Bij het aantakken van de bus op station Abcoude blijken twee bushaltes te komen vervallen in Abcoude. Deze haltes zijn belangrijk voor de woonwijken Koningsvaren, Haagwinde en Zilver schoon.

Hieronder treft u de notitie aan die eerder is verspreid ter voorbereiding op de vergadering van CIE MME van 1 september.

Inleiding

De nieuwbouw en het verschuiven van het NS station Abcoude heeft tot de gemeentelijke wens geleid om het station met een buslijn aan te gaan doen. Zoals hierboven vermeld heeft de provincie in het referentienetwerk die in het programma van eisen en bestek van de aanbesteding zat, niet gemeend deze verbinding te moeten opnemen. Ook de huidige en nieuwe busvervoerder zien maar een zeer beperkte markt voor het aandoen van een station met een lokale functie.

Visie provincie aantakken buslijnen op treinstations.

Voor verbindende ov-relaties dient het ov-netwerk zo te worden opgebouwd dat reizigers zo snel mogelijk op hun eindpunt komen. Dat kan betekenen dat op parallelle verbindingen tussen bus en trein de bus aantakt op een treinstation waardoor met een overstap een snellere verbinding ontstaat. Een voorbeeld hiervan is Breukelen waar een aantal buslijnen aantakken op het treinstation waardoor het merendeel van de reizigers sneller naar Utrecht kan reizen.

Situatie Abcoude aantakken bussen op treinstation

De situatie bij Abcoude is een andere dan bij Breukelen omdat aantakken van de bus bij station Abcoude geen reistijdwinst oplevert voor de grootste groep reizigers.

Bij Abcoude zijn er drie treinstations relatief dicht bij elkaar: Abcoude, Holendrecht/AMC (per dec. 2008) en Bijlmer. In Abcoude van bus op trein overstappen is alleen interessant voor reizigers die nu per bus naar Bijlmer reizen, omdat die reistijdwinst zullen hebben. Deze winst geldt echter niet voor het merendeel van de doorgaande reizigers.

Argumenten op een rij om niet aan te takken

Bij Abcoude is aantakken van de bus op het treinstation niet zinvol/wenselijk omdat:

1. er veel doorgaande reizigers zijn die over Abcoude heen reizen (80% doorgaande reiziger) en er van de 80% meer dan 50% naar/van station Holendrecht reist;
2. er geen reistijdwinst optreedt met overstappen op de trein t.o.v. de verplaatsing Abcoude-Holendrecht per bus;
3. de reis duurder zal worden met overstap op de trein;
4. de stations Abcoude en Holendrecht hemelsbreed zo'n 2,5 km van elkaar liggen. Gevoelsmatig is het dan niet logisch om nog over te stappen op de trein.
5. station Holendrecht meer overstapmogelijkheden (metro) heeft dan Abcoude.
6. veel reizigers naar Holendrecht het AMC als bestemming hebben en niet verder reizen per trein.
7. er in ieder geval met een van de twee buslijnen (120) geen goede overstap gecreëerd kan worden van bus op trein in Abcoude vanwege belangrijke aansluitingen aan de kant van Breukelen op de trein;
8. het aantakken van de bus op station Abcoude nadelige financiële consequenties heeft omdat de busconcessiehouder gecompenseerd dient te worden voor het omrijden en het verlies aan reizigersopbrengsten.
9. het voor inwoners van de kern Abcoude niet interessant is om de bus naar het station te nemen omdat het station op loop/fietsafstand ligt.

Overigens ligt het station op loopafstand van de dichtstbijzijnde huidige bushalte van lijn 120 en 126 (halte Koningsvaren op ongeveer 700 m., looptijd: 7 min.).

Er zijn intussen meerdere brieven van een inwoner van Abcoude binnengekomen die tegen het aantakken van de buslijnen op het station is. Hij noemt veel van bovengenoemde punten.

Kaart huidige en toekomstige lijnvoering bus 120 en 126



Kaart invloedsgebied station Abcoude (1000m)



Invloedsgebied station voor intern Abcoude (1.000 m, loopafstand). De verwachting is dat inwoners van de kern Abcoude weinig gebruik zullen maken van de bus om naar het station te gaan.

BIJLAGE 1 Standpunt Connexxion

Provincie Utrecht
t.a.v. mevrouw E.J. Vrielink
Postbus 80300
3508 TH UTRECHT

Datum: 8 september 2008
Onderwerp:

Uw kenmerk:
Ons kenmerk: Z.08.1160.VM.Jrg

Behandeld door: L. Jeuring
Doorkiesnr.: 030 – 69 26 505

Geachte mevrouw Vrielink,

Naar aanleiding van de discussie die er speelt rond het wel of niet bedienen van station Abcoude met lijn 120 en 126 geeft Connexxion graag zijn zienswijze op deze zaak. De wens voor de bediening van station Abcoude stuit op diverse vervoerkundige bezwaren die in deze brief belicht zullen worden.

Knooppunten

In het bestek voor de aanbesteding van het busvervoer in de provincie Utrecht, zoals opgesteld door de provincie Utrecht, staat als voorkeursroute voor lijn 120 en 126 de route die niet station Abcoude aan doet. Vanuit vervoerkundig perspectief kan Connexxion zich hier in vinden. De belangrijkste overstapmogelijkheden voor lijn 120 en 126 zijn die op Holendrecht (sprinter en metro) en Bijlmer-ArenA (intercity, sprinter en metro). Het referentienetwerk speelt hier ook op in. Dit zijn stations die op korte afstand liggen van station Abcoude en als overstappunt een grotere meerwaarde hebben dan station Abcoude. Het is daarom logisch dat deze stations worden aangedaan door lijn 120 en 126. Het aandoen van station Abcoude heeft hierdoor geen meerwaarde.

Samenhangend OV-systeem

Het is ook niet wenselijk om parallel te gaan rijden aan het spoor zodat twee OV-systemen met elkaar gaan concurreren. Notabene het OV-netwerk dient een samenhangend netwerk te zijn dat elkaar aanvult zodat de (overheids)gelden hiervoor zo efficiënt mogelijk besteed worden.

Aansluitingen

Een aansluiting op de trein dient tussen de 3 en 8 minuten te zijn. Bij Abcoude lijkt het ons voor de hand liggend dat er alleen op de sprinters richting Amsterdam Centraal en Zuid aangesloten wordt.

In dit geval zal lijn 120 nooit goed aan kunnen sluiten op de trein, deze lijn ligt vast met de aansluitingen op station Breukelen. De bus zal op Abcoude aankomen om .20 en de treinen vertrekken om 15 en 38. De andere kant op komen de treinen om .15 en .25 binnen en vertrekt de bus om .26. In beide situaties is dit geen goede aansluiting mogelijk.

Lijn 126 zou in de huidige situatie om .05 aankomen op Abcoude, de treinen vertrekken om 15 en 38. De treinen komen aan op .21 en .45, de bus vertrekt om .34. Hiermee wordt ook geen aansluiting gerealiseerd.

Al met al is het aansluiten op de treinen met de huidige dienstregeling niet mogelijk. Indien we dit wel op een behoorlijke manier willen doen dan zal het patroon van zowel de trein als de bus veranderd moeten worden.

Reistijd

In de ideale situatie is de reistijdwinst voor de reiziger inclusief overstap van 5 minuten op Abcoude op het traject Abcoude - Amsterdam Bijlmer-Arena gemiddeld 5 minuten. (De reistijd met de bus is richting Abcoude 9 minuten, richting Amsterdam Bijlmer-Arena 22 minuten, met de trein 5 minuten). De reistijdwinst wordt hierbij eigenlijk teniet gedaan door de extra overstap. Daarnaast bevindt deze overstap zich al 'in het zicht van de haven' waardoor deze voor de reiziger nog meer als onlogisch zal worden beschouwd.

Indien de reistijd verkort dient te worden, zijn er slimmere oplossingen te bedenken waar de reiziger veel meer bij gebaat is. De reistijd vanuit de Ronde Venen kan bijvoorbeeld versneld worden zonder het bieden van een extra overstap door lijn 126 tot Amsterdam op de A2 houden en Abcoude te bedienen via de halte bij de afslag Abcoude.

Aantal reizigers

Door de eerdere conclusie dat rijtijdwinst niet tot nauwelijks mogelijk is en de aansluitingen slecht zijn, gaat Connexxion er vanuit dat het bedienen van station Abcoude geen extra reizigers oplevert. Daarnaast leert ervaring dat reizigers die dicht bij het station wonen, zoals in Abcoude, voor een dergelijke korte afstand niet tot nauwelijks gebruik maken van de bus voor het voor- en natransport. In het verleden hebben we langdurige omleidingen gereden langs het station Abcoude hetgeen nooit geleid heeft tot noemenswaardige overstappen naar en van de trein

Door de lijnen 120 en 126 via station Abcoude te leiden zullen er door de langere reistijd minder reizigers in de bus stappen. In totaal zullen er per richting 3 minuten extra in de dienstregeling komen te staan. Met behulp van de voorspellingsmethodiek streekvervoer AGV zijn de gevolgen van deze extra rijtijd in kaart gebracht. Het aantal reizigers zal dalen met 5%. Per lijn en dagsoort heeft dit de volgende gevolgen:

Werkdagen:

120: Het aantal reizigers zal van 800 naar 760 per werkdag dalen.

126: Het aantal reizigers zal dalen van 900 naar 860 reizigers per werkdag.

Zaterdag:

120: Het aantal reizigers zal van 350 naar 330 per werkdag dalen.

126: Het aantal reizigers zal van 350 naar 330 per werkdag dalen.

Zondag:

120: Het aantal reizigers zal van 200 naar 190 per werkdag dalen.

126: Het aantal reizigers zal van 150 naar 140 per werkdag dalen.

In totaal neemt het aantal reizigers dus met af met 80 per werkdag, 40 per zaterdag en 20 per zondag.

Derving en kostentoeename

De derving zal op twee manieren tot uitdrukking komen:

- Ten eerste door het wegblijven van de bestaande reizigers, die vanwege de langere reistijd een dusdanige kwaliteitverslechtering zien, dat zij alternatieven gaan zoeken:
Deze derving bedraagt voor lijn 120: €44160,- per jaar (€353280,- gedurende de looptijd van het contract zonder indexaties)
Voor de vaststelling van dit bedrag zijn we uitgegaan van een verlies van 40 reizigers gedurende 46 weken die een gemiddelde van een weekabonnement vol tarief en een weekabonnement reductietarief kopen (40x46x€24=€44160,-)
Deze derving bedraagt voor lijn 126: €44160,- per jaar (€353280,- gedurende de looptijd van het contract zonder indexaties) Voor de berekening; zie lijn 120.

In genoemde bedragen is het reizigersverlies van zaterdag en zondag gemakshalve niet meegenomen

- Ten tweede zal de verwachte reizigersgroei uitblijven:

De derving ten gevolge van het uitblijven van groei wordt voor lijn 120 geschat op €988000,- exclusief prijsindexatie. (over de looptijd van de concessie) De berekening van de groeischattingen worden niet prijs gegeven, dit is concurrentiegevoelige informatie.

De derving ten gevolge van het uitblijven van groei wordt voor lijn 126 geschat op €568000,- exclusief prijsindexatie. (over de looptijd van de concessie) De berekening van de groeischattingen worden niet prijs gegeven, dit is concurrentiegevoelige informatie.

Meerkosten

- De extra tijd en kilometers die in de dienstregeling worden gestopt werken ook door in een toename van de kosten voor Connexxion en de provincie. De extra kosten die Connexxion voor deze uitbreiding maakt zijn ongeveer € 100.000,- per jaar. Zonder indexaties is dit een bedrag van €800.000,- over de looptijd van de concessie. (gebaseerd op 2000 uur van €50)
- Tevens zal er vanwege de bekorting van de keertijd in Amsterdam extra materieel ingezet moeten worden. De kosten hiervan bedragen €30000,- per jaar. Over de looptijd van de concessie is dit €240000,- exclusief indexering

Eventuele proeven

In ons telefonisch contact heeft u aangegeven, dat u nog een aantal mogelijkheden onderzocht wilt hebben te weten:

- Is het mogelijk om een proef te doen, gedurende een halfjaar, waarbij het station wel aangedaan wordt?

Een proef op de genoemde lijnen vinden we een zeer slecht plan. We zouden in voorkomend geval alle doorgaande reizigers duperen met een extra reistijd van 3 minuten per richting om een paar mogelijke reizigers te bereiken die niet in staat zijn die 700 meter naar de bushalte te overbruggen. In dit geval denken we dat een zeer kleine groep het aanbod voor een zeer grote groep verslechterd.

Deze reizigers gaan andere vervoersalternatieven zoeken, raken we kwijt, en halen we niet terug.

- Kan er mogelijk in de daluren en de avond wel langs het station gereden worden?

We willen zo min mogelijk routevarianten in ons lijnennet. Alle lijnvarianten hebben we zo veel als mogelijk uit ons vervoerplan gehaald om het bestaande lijnennet te versterken. De tijd dat werkenden om 0800 naar hun werk gingen en om 1700 uur terugkeren ligt ver achter ons. De werkenden en de scholieren zijn echter wel de doelgroep die de lijn dragen en daarom een snelle verbinding wensen.

Deze groep verplaats zich tussen 's ochtends tussen 06.30uur en 1100uur en in de middag van 1300uur tot 1900 uur

Derhalve is er van maandag t/m vrijdag nog nauwelijks sprake van een dal.

- Zijn er gegevens over het soort reizigers, want vooral ouderen en scholieren kunnen baat hebben bij een route via het station?

De reizigers op deze lijn zijn niet alleen werkenden of scholieren. De lijn wordt gebruikt om richting Amsterdam te reizen, voor studie, werk, recreatie, winkelen, of familiebezoek. Aan het avondprofiel is duidelijk te zien dat het gemis aan forenzen en scholieren onmiddellijk leidt tot een lagere frequentie. Door de kwartiersfrequentie van 120 en 126 richting Amsterdam hopen we een vergroting van het aantal reizigers te bewerkstelligen, waardoor in de toekomst de kwartierfrequenties van de combinatie 120 en 126 tot later in de avond door kunnen lopen, waardoor de verbinding met Amsterdam verder verbetert.

U zult uit bovenstaande antwoorden begrijpen dat we een proefneming, waarbij de voorgestelde variant in de praktijk getoetst wordt, niet wenselijk vinden. Dat is geen onwil, maar het is gebaseerd op ervaringen en onderzoeken die in het verleden uitgevoerd zijn en waar voldoende ervaring mee is. In het verleden hebben langdurige omleidingen niet geleid tot noemenswaardige aantallen overstappen en ook bij een proefneming kunnen er geen goede aansluitingen op de trein worden gerealiseerd. Aan de andere kant verlies je door een proef wel doorgaande reizigers. Deze groep zal niet zomaar terugkeren omdat ze in de tussenliggende periode alternatieven hebben gevonden. Daarnaast willen wij minder lijnvarianten, en een hogere snelheid van ons lijnennet omdat dat juist de ingrediënten zijn die het openbaarvervoerprodukt beter maken en reizigersgroei genereren.

U heeft gevraagd om aan te geven wat de gevolgen van een proef zijn. Mocht u ondanks alle negatieve effecten toch overwegen een proef te willen dan bedragen de kosten voor een half jaar €800.000,- Dit bedrag is opgebouwd uit de meerkosten van de dienstregeling, de derving van de reizigersinkomsten van de bestaande reizigers, die we niet terug krijgen, en het verlies van reizigersgroei in het eerste half jaar waardoor die cumulerend in de volgende jaren ook gemist worden

Samenvattend

Samenvattend zien wij geen meerwaarde in de bediening van station Abcoude. De overstapmogelijkheden op dit station zijn niet gunstig voor de reiziger, en andere knooppunten op de route bieden betere overstapmogelijkheden. Reizigers zullen eerder weglopen door de langere reistijd naar Amsterdam dan dat er reizigers bijkomen door de extra (schijn)overstap. Indien de overstap wel goed zou zijn dan is de reistijdwinst na een overstap voor de reiziger ook te verwaarlozen. Tevens zou het financieel gezien zeer onverstandig zijn.

Bijgevoegde tabel zet een en ander duidelijk onder elkaar.

Reizigersderving en kostenstijging alsgevolg van Abcoude NS		
	lijn 120	lijn 126
derving door reizigersverlies	€353.280	€353.280
derving door ontbreken van reizigersgroei	€988.000	€568.000
totaal dervingskosten per lijn	€1.341.280	€921.280
Stijging uren en buskilometers	€800.000	
Inzet extra bus	€240.000	
Totaal extra kosten (exclusief btw)	€3.302.560	
genoemde bedragen zijn gebaseerd op de concessieduur van 8 jaar, hierin zijn geen prijsindexaties meegenomen.		

Vertrouwende u hiermede van dienst te zijn geweest.

Met vriendelijke groet
Connexxion OV

L. Jeuring
Concessiemanager Utrecht

BIJLAGE 2 Standpunt ROCOV

Utrecht, 18 september 2008

Geachte Staten,

Binnenkort bespreekt u de openbaar-vervoersituatie in Abcoude. In de nieuwe openbaar-vervoerconcessie die half december van start gaat, wordt het treinstation Abcoude niet door bussen bediend. Net als in de huidige situatie. Als koepel van reizigersorganisaties hebben wij in ons advies over het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie ingestemd met deze situatie. Wij zien per saldo geen meerwaarde in bediening van het station door de buslijnen 120 en 126. De reistijd wordt voor de huidige reiziger langer, biedt geen nieuwe vervoerrelaties en resulteert slechts in het concurreren van bus en trein tussen Abcoude en Amsterdam Holendrecht. Dat past niet in de netwerkgedachte voor het openbaar vervoer. Wij zien geen ontwikkelingen die ons van gedachten doen veranderen. Daarom blijven wij van mening dat de route voor lijn 120 en 126 in Abcoude moet blijven zoals in de concessie opgenomen; niet langs het treinstation.

Hoogachtend,

Marieke Fleur, voorzitter Rocov Utrecht