

# Consultatienota

Bijlage 2 bij Vervoerplan 2017 - I



Dienstregeling ingaande 11 december 2016



## Inhoud

1	Inleiding .....	3
1.1	Verdeling van de reacties naar woonplaats en thema .....	3
2	Reacties op de voorstellen uit het vervoerplan .....	5
2.1	Opheffen lijn 15 .....	6
2.2	Uitbreiding lijn 41 .....	8
2.3	Uitbreiding avondbediening lijn 53 .....	9
2.4	Uitbreiding tegenspits lijn 72 en routewijziging in Soesterberg .....	9
2.5	Pilot Vianen-Houten-Odijk: introductie lijn 44 Vianen - Houten .....	11
2.6	Pilot Vianen-Houten-Odijk: verlengen lijn 43 tot Houten .....	12
2.7	Wijziging lijn 95 .....	15
2.8	Lijn 75 wordt vervangen door lijn 575 .....	16
3	Overige reacties op het vervoerplan .....	17
3.1	Algemene opmerkingen .....	17
3.2	Gemeente Utrecht .....	19
3.3	Gemeente Nieuwegein .....	21
3.4	Gemeente Stichtse Vecht .....	21
3.5	Gemeente De Bilt .....	22
3.6	Gemeenten Houten/Bunnik/Wijk bij Duurstede .....	23
3.7	Gemeenten Zeist/Utrechtse Heuvelrug .....	23
3.8	Opmerkingen over andere concessies in provincie Utrecht .....	24

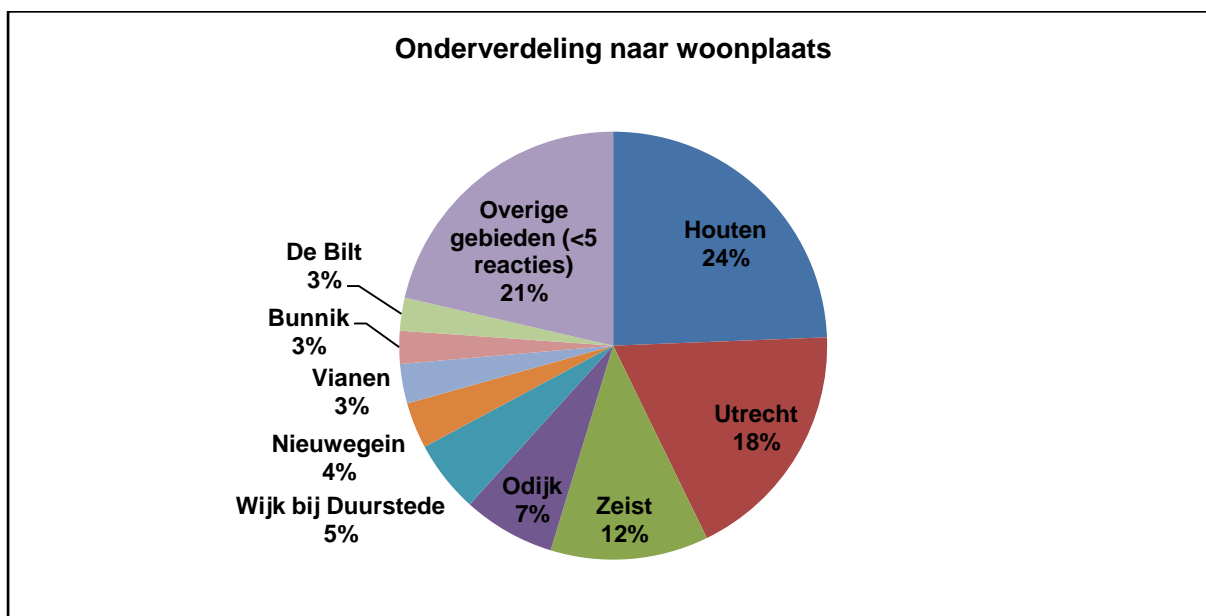
## 1 Inleiding

De conceptversie van dit vervoerplan is op 27 juli 2016 gepubliceerd. Zoals in de concessiebepalingen is opgenomen, hebben we deze conceptversie ter advisering aangeboden aan de gemeenten in de regio Utrecht, het reizigersplatform ROCOV en de vervoerbedrijven in de aangrenzende concessies. Daarnaast heeft provincie Utrecht een openbare, aanvullende consultatie georganiseerd om iedere belangstellende in de gelegenheid te stellen te reageren op de voorgenomen plannen. Het vervoerplan was voor iedereen beschikbaar via de speciale website [www.provincie-utrecht.nl/u-ov2017](http://www.provincie-utrecht.nl/u-ov2017). Reageren was mogelijk via een online enquête of per post.

In de consultatieperiode, die liep tot tot 7 september 2016, hebben we in totaal ongeveer 230 reacties op de voorgenomen plannen ontvangen van gemeenten, ROCOV, vervoerbedrijven in aangrenzende concessies, bedrijven en instellingen en individuele geïnteresseerden. In nauwe samenwerking met de provincie Utrecht hebben we op basis van de reacties bekeken welke aanpassingen mogelijk waren op de plannen. In deze consultatienota is op hoofdlijnen weergegeven welke reacties zijn binnengekomen, wat hiervan is verwerkt in het definitieve vervoerplan en wat niet en waarom. Richting het ROCOV verzorgen wij bovendien een separate beantwoording van de reactie.

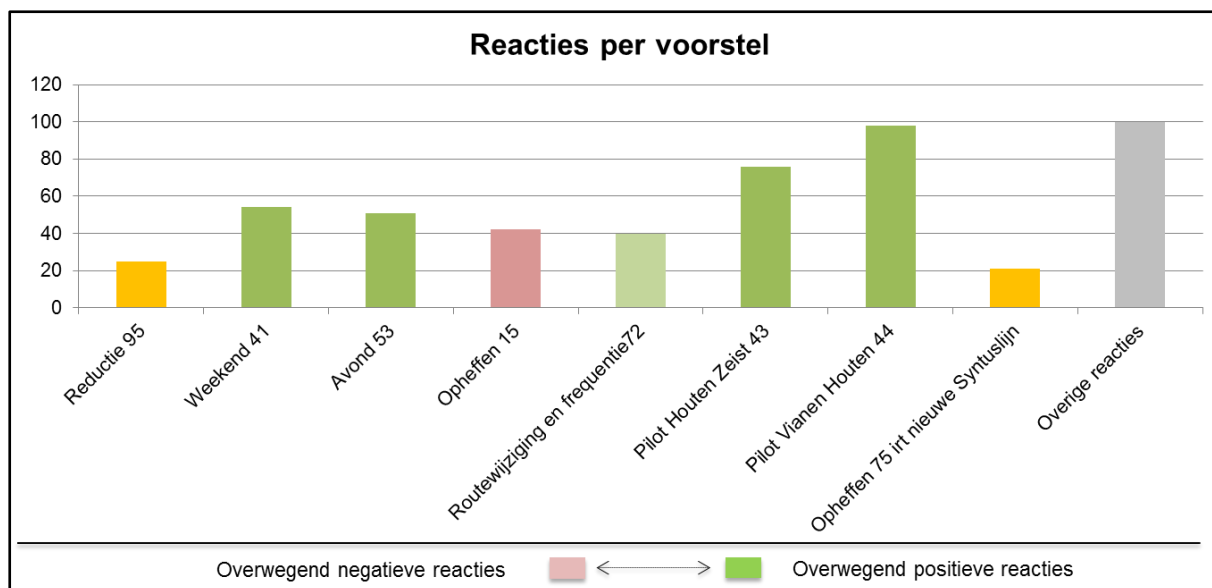
### 1.1 Verdeling van de reacties naar woonplaats en thema

In totaal hebben 214 personen en/of organisaties gebruik gemaakt van de online consultatiemogelijkheden. Het resultaat is ruim 500 reacties op concrete voorstellen of algemene opmerkingen. Figuur 1 toont de onderverdeling van de consultatiereacties naar woonplaats. Opvallend is het grote aantal reacties vanuit Houten. Dit is niet verwonderlijk, gezien het pilotproject busverbinding Vianen – Houten – Odijk – Zeist dat in dit vervoerplan is uitgewerkt.



Figuur 1: Reacties onderverdeeld naar woonplaats.

Over het algemeen zijn er veel positieve reacties ontvangen op uitbreidingen. Figuur 2 laat het aantal reacties per voorstel zien. Daarbij is met kleur aangegeven hoe de voorstellen over het algemeen ontvangen zijn.



Figuur 2: Reacties per voorstel.

Uit Figuur 2 blijkt dat op voorstellen voor een routewijziging, lagere frequentie of het geheel opheffen van lijn, zoals ook te verwachten, gemengde reacties ontvangen zijn van veelal dagelijkse gebruikers. Tegelijkertijd zijn er ook reacties ontvangen met begrip voor deze voorstellen gezien de context waarin zij plaatsvinden.

Een uitgebreide beschrijving van de consultatiereacties op de uitgewerkte voorstellen in het vervoerplan is opgenomen in hoofdstuk 2 van deze bijlage. In hoofdstuk 3 zijn de algemene reacties voorzien van een antwoord.

## 2 Reacties op de voorstellen uit het vervoerplan

Alle reacties op de concrete voorstellen uit het vervoerplan zijn in dit hoofdstuk samengevat. Voor iedere reactie is een antwoord opgenomen waaruit blijkt op welke manier de reactie betrokken is in de afwegingen voor het definitieve vervoerplan.

Dit hoofdstuk van de consultatienota is gestructureerd op basis van de thema's opgenomen in de internetconsultatie:

- ✦ Lijn 15 naar Hoograven wordt per 11 december opgeheven, mits op tijd een geschikte overstaphalte gereed is bij de Goylaan/Hoof Graaflandstraat in Utrecht voor de lijnen 1 en 47. (paragraaf 0)
- ✦ Lijn 41 tussen Utrecht en Wijk bij Duurstede: uitbreiding van de dienstregeling door op zaterdag en zondag overdag elk kwartier een bus te laten rijden. (paragraaf 2.2)
- ✦ Lijn 53 tussen Utrecht en Zeist: verbetering van de dienstregeling door tot 23.00 uur elk kwartier een bus te laten rijden. Richting Utrecht geldt de kwartierdienst tot ongeveer 22.00 uur. (paragraaf 2.3)
- ✦ Lijn 72 gaat in de ochtendspits elk half uur rijden tussen De Uithof en Amersfoort en in de middagspits eveneens elk half uur in de tegenovergestelde richting. Ook stopt deze lijn voortaan bij halte RK Kerk in plaats van 't Zwaantje in Soesterberg, waardoor lijn 72 twee minuten sneller rijdt tussen Amersfoort en Zeist. (paragraaf 2.4)
- ✦ Lijn 44 introductie nieuwe buslijn tussen Vianen-Houten. Deze verbinding gaat op werkdagen van 6.30 tot 19.00 uur twee keer per uur rijden. Het gaat hier om een driejarige proef die wordt ingevoerd afhankelijk van de financieringsmogelijkheden. (paragraaf 2.5)
- ✦ Lijn 43 tussen Odijk, Station Driebergen-Zeist en Zeist wordt verlengd naar Houten op werkdagen tussen 6.30 en 19.00 uur. De route van deze lijn door wijk Kerckebosch en Odijk wordt aangepast met als gevolg een kortere reistijd en verbeterde aansluiting op de treinen. De verlenging is onderdeel van een driejarige proef die wordt ingevoerd afhankelijk van de financieringsmogelijkheden. (paragraaf 2.6)
- ✦ Lijn 95 tussen Utrecht CS en Papendorp gaat vanaf 11 december minder vaak rijden. De bussen op deze lijn rijden voortaan alleen in de ochtendspits tussen Utrecht CS en Papendorp en in de avondspits tussen Papendorp en Utrecht CS. (paragraaf 2.7)
- ✦ Lijn 75 tussen station Driebergen-Zeist en de Wildbaan vervalt per 11 december. Vervoerder Syntus zal daarvoor in de plaats als passend alternatief lijn 575 verzorgen. (paragraaf 2.8)

## 2.1 Opheffen lijn 15

### Reacties (12x)

- ✦ Positieve reacties op het voorstel om lijn 15 op te heffen en een nieuwe (overstap)halte te realiseren nabij 't Goylaan.

### Antwoord

Wij zijn blij met het begrip voor de ontstane situatie en voor de noodzaak om efficiënt om te gaan met beschikbare exploitatiemiddelen. Het aanbieden van openbaar vervoer blijft een kwestie van het maken van keuzes, wat het noodzakelijk maakt een goede afweging te maken tussen de verschillende vervoerbehoefden en een kosteneffectieve inzet van (maatschappelijke) middelen.

### Reacties (13x):

- ✦ Verzoek om de dienstregeling ongewijzigd te laten vanwege het gebruik van lijn 15 door kwetsbare groepen en de bereikbaarheid van het Smaragdplein en de weekmarkt aldaar.

### Antwoord:

Lijn 15 is ingesteld in december 2012 na het opheffen van de toenmalige lijn 6 Hoograven-Zuid - Tolsteeg – Station Lunetten. Dit vormde een directe verbinding tussen Hoograven-Zuid en Smaragdplein en de enige buslijn op de Constant Erzeijstraat tussen 't Goylaan en Smaragdplein. Sinds de dienstregeling van 2014 is hier naast lijn 15 ook lijn (2)47 geïntroduceerd.

Met het vervallen van lijn 15 blijft er op de Constant Erzeijstraat een kwartierfrequentie tijdens de spits, en een halfuursfrequentie tijdens de daluren en in het weekend.

Na het vervallen van lijn 15 in Hoograven-Zuid blijft lijn 1 met een frequentie van 6x per uur behouden. Deze lijn krijgt ook een (overstap)halte in de Hooft Graaflandstraat. Hiermee blijft het buurtwinkelcentrum Goylaan bereikbaar. Ook bestaat hier de mogelijkheid om over te stappen op de 47/247 richting het Smaragdplein of op buslijn 10 naar winkelcentrum Lunetten of winkelcentrum Kanaleneiland.

Voor Hoograven-Zuid blijft de weekmarkt in Smaragdplein bereikbaar met een overstap op het Goylaan. Verder heeft Hoograven-Zuid sinds december 2015 weer een directe verbinding naar de binnenstad, zonder overstap, en daarmee ook toegang tot de wekelijkse markten op het Vredenburg.

Dit alles overziende zijn wij overtuigd dat het voorstel voldoende kwaliteit biedt voor de omgeving en ook bijdraagt efficiënte inzet van onze beschikbare exploitatiemiddelen.

### Reacties (4x):

- ✦ Aandacht voor een snelle en tijdige realisatie van de (overstap)halte.

### Antwoord:

Wij gaan met de gemeente Utrecht in gesprek over spoedige realisatie van de halte. Inmiddels heeft de gemeente aangegeven dit voorstel te steunen en te starten met realisatie van deze halte. Vooralsnog is het beeld dat dit

mogelijk is voor start van de nieuwe dienstregeling. Uiteraard blijven wij in nauw contact staan met de gemeente Utrecht over de uitvoering van de werkzaamheden.

Mocht onverhoopt de halte niet gereed zijn per december, dan verlengen wij voorlopig de inzet van lijn 15. Hiermee willen wij voorkomen dat een buslijn wordt opgeheven zonder een beschikbaar, passend reisalternatief.

**Reactie (4x):**

- ✦ Verzoek om de frequentie van lijn 47 te verhogen tijdens de daluren en in het weekend.

**Antwoord:**

Vanwege het beperkte gebruik van de huidige lijn 15 (gemiddeld 3 per uur) is er geen aanleiding om een hogere frequentie aan te bieden op lijn 47. Uiteraard hebben wij wel begrip voor de wens, maar het aanbieden van openbaar vervoer blijft een kwestie van het maken van keuzes, wat het noodzakelijk maakt een goede afweging te maken tussen de verschillende vervoerbehoefden en een kosteneffectieve inzet van (maatschappelijke) middelen.

**Reactie (5x):**

- ✦ Verzoek tot herstel oude lijn 6 Hoograven-Zuid en/of verlengen van lijn 15 naar Vaartsche Rijn.

**Antwoord:**

Er zijn helaas onvoldoende financiële middelen beschikbaar om de oude lijn 6 te herstellen of lijn 15 te behouden. De nieuwe lijnen 47/247, die vroeger niet via Hoograven reden, en lijn 1 vormen samen, inclusief een geschikte overstaphalte, een compleet en passend alternatief voor de wijk. Uiteraard hebben wij wel begrip voor de wensen, maar het aanbieden van openbaar vervoer blijft een kwestie van het maken van keuzes, wat het noodzakelijk maakt een goede afweging te maken tussen de verschillende vervoerbehoefden en een kosteneffectieve inzet van (maatschappelijke) middelen.

**Reactie (2x):**

- ✦ Onduidelijkheid over route en frequenties na opheffen lijn 15.

**Antwoord:**

Na het opheffen van lijn 15 blijven de frequenties in dit vervoerplan van de lijnen 1, 47 en 247 ongewijzigd. Lijn (2)47 rijdt vier keer per uur rijden tijdens de spits, en twee keer per uur rijden in de daluren en in het weekend. Verder blijft in dit vervoerplan vanuit Hoograven-Zuid zes keer per uur een bus naar Utrecht CS en de binnenstad beschikbaar en blijft de frequentie van lijn 8 (Utrecht CS - Smaragdplein - Lunetten) behouden. Ook zijn er geen wijzigingen voorzien voor de lijnen 10, 71 en 72 op 't Goylaan.

De relatie tussen Hoograven-Zuid en Smaragdplein wordt geboden door een overstap tussen de lijnen 1 en 47/247 op het Goylaan.

Meer informatie over de dienstregeling en vertrektijden kunt in december vinden op [www.U-OV.info](http://www.U-OV.info).

## 2.2 Uitbreiding lijn 41

### Reactie (39x):

- ✦ Steunbetuiging voor het voorstel om de weekendbediening van lijn 41 uit te breiden.

### Antwoord:

Wij zijn blij met de vele positieve reacties op het voorstel om de kwartierfrequentie van lijn 41 verder uit te breiden in het weekend. Hiermee krijgt Wijk bij Duurstede ook in het weekend een goed OV-alternatief bij gebrek aan een spoorverbinding. Met dit voorstel worden ook de recreatieve gebieden in de Kromme-Rijnstreek beter toegankelijk met het openbaar vervoer (zoals Fort Vechten, Amelisweerd en Rhijnauwen)

### Reactie (4x):

- ✦ Verzoek tot verdere uitbreiding van 41 in de avonduren op werkdagen en vroege uren in het weekend.

### Antwoord:

Helaas zien wij op dit moment nog onvoldoende vervoerbehoefte om lijn 41 (nog) verder uit te breiden. Uiteraard hebben wij wel begrip voor de wensen, maar het aanbieden van openbaar vervoer blijft een kwestie van het maken van keuzes, wat het noodzakelijk maakt een goede afweging te maken tussen de verschillende vervoerbehoeften en een kosteneffectieve inzet van (maatschappelijke) middelen. Wij blijven het gebruik van lijn 41 monitoren, net als al onze andere lijnen.

### Reacties (7x):

- ✦ Twijfel nut en noodzaak over uitbreiding weekendbediening lijn 41.

### Antwoord:

Wijk bij Duurstede is een middelgrote gemeente in het concessiegebied en heeft geen toegang tot een station. Lijn 41 vormt de enige OV verbinding naar regionale en landelijke OV-knopen in de regio. Wij hopen met deze uitbreiding een aantrekkelijk OV-reisalternatief neer te zetten en verdere groei van het aantal OV-reizen mogelijk te maken.

### Reacties (4x):

- ✦ Diverse reacties over de lijnvoering van 41 i.r.t. de 241, de communicatie van korte en lange ritten en het wel/niet aandoen van Houten.

### Antwoord:

De wijziging die per 2 juli 2016 zijn ingegaan, zoals de nieuwe lijn 241, worden in het najaar geëvalueerd. Hierbij nemen wij u suggestie mee over de communicatie rondom 'korte' en 'lange' ritten.



## 2.3 Uitbreiding avondbediening lijn 53

### Reacties (37x):

- ✦ Steunbetuiging voor het voorstel om de avondbediening uit te breiden voor lijn 53.

### Antwoord:

Wij zijn blij met de vele positieve reacties op het voorstel om de avondbediening in Zeist verder uit te breiden. Hiermee ontstaat een meer geleidelijke overgang van de hoge frequenties overdag naar de lagere frequenties in de avond.

### Reactie (6x):

- ✦ Twijfel over nut en noodzaak van de uitbreiding avondbediening lijn 53.

### Antwoord:

Aan het begin van de avond neemt het aantal reismogelijkheden af van 8x keer per uur tot 2x per uur in het noordelijke deel van Zeist. Dit resulteert in drukke bussen maar ook een beperkte kwaliteit en aantrekkingskracht van het OV. Wij hopen met deze uitbreiding een aantrekkelijk OV-reisalternatief neer te zetten voor de inwoners van Zeist en hiermee een verdere groei van het OV-gebruik mogelijk te maken.

De keuze voor lijn 53 i.p.v. lijn 52 komt met name door hogere vervoerpotentie i.r.t. de dichtheden en sluit beter aan bij de beoogde netwerkstructuur van Zeist. Hierover zal tijdens de voorbereiding van het vervoerplan en dienstregeling 2018 apart aandacht voor zijn tijdens de consultatieperiode (beoogd 1e helft 2017).

### Reactie (1x):

- ✦ Verzoek om betere afstemming frequenties op de Utrechtseweg tussen vervoerders.

### Antwoord:

Wij stemmen bij de ontwikkeling van de dienstregeling zoveel mogelijk de frequenties en reismogelijkheden af met andere vervoerders. Ook komende jaren blijft dit een belangrijk aandachtspunt. Hierbij geldt wel de kanttekening dat er ook beperkingen zijn. Zo dienen verschillende buslijnen op bijvoorbeeld de Utrechtseweg ook aansluitingen te bieden op uiteenlopende regionale knooppunten (trein-bus en bus-bus). Denk hier bijvoorbeeld aan station Driebergen-Zeist en busstation Zeist.

## 2.4 Uitbreiding tegenspits lijn 72 en routewijziging in Soesterberg

### Reactie (15x):

- ✦ Steunbetuiging voor het uitbreiden van tegenspits lijn 72 en voorgestelde routewijziging in Soesterberg.

### Antwoord:

Wij zijn blij met de vele positieve reacties op het voorstel om de sneldienstlijn 72 verder uit te breiden en te versnellen in Soesterberg. Hiermee krijgen doorgaande reizigers Amersfoort - Zeist/De Uithof, het leeuwendeel van

de gebruikers, een kortere reistijd met 2 minuten. Met deze versnelling en de uitbreiding in de tegenspits hopen wij bij te dragen aan betere OV bereikbaarheid van Zeist en versterking van Utrecht Science Park.

**Reactie (2x):**

- ✚ Verdere uitbreiding van lijn 72 gewenst met hogere frequentie en/of extra haltering bij Zorgcentrum de Lichtenberg.

**Antwoord:**

Vanwege het sneldienstkarakter van lijn 72 is een extra halte nabij Zorgcentrum de Lichtenberg ongewenst. Met extra haltes ontstaat er een langere reistijd en meer ongewenste paralleliteit tussen lijn 72 en de lijnen 52/56. Nu hebben deze lijnen ieder een duidelijke functie in het netwerk.

Op dit moment zien wij verder onvoldoende vervoerbehoefte om lijn 72 (nog) verder uit te breiden. Uiteraard hebben wij wel begrip voor de wensen, maar het aanbieden van openbaar vervoer blijft een kwestie van het maken van keuzes, wat het noodzakelijk maakt om een goede afweging te maken tussen de verschillende vervoerbehoeften en een kosteneffectieve inzet van (maatschappelijke) middelen.

**Reactie (6x):**

- ✚ Pleidooi voor het behoudt bediening 't Zwaantje i.p.v. RK Kerk.

**Antwoord:**

Vanwege het sneldienstkarakter van lijn 72 en functie om van deze lijn i.r.t. bereikbaarheid Utrecht Science Park zien wij onvoldoende reden om van het voorstel af te wijken. Ongeveer 225 dagelijkse reizigers (80% van de het totaal) profiteert van dit voorstel. De overstapfunctie die hiermee vervalt op 't Zwaantje komt deels terug op RK Kerk, waar naast de 72 ook de lijnen 52 en 56 stoppen.

Uiteraard begrijpen wij dat dit heel vervelend is voor de 50 dagelijkse reizigers (20% van het totaal) die wel instappen in Soesterberg. Hiervoor bestaat de mogelijkheid om voortaan gebruik te maken van de lijnen 52 en 56 die halteren op 't Zwaantje of 500 meter te fietsen/lopen naar de halte RK Kerk. De provincie Utrecht zal zich als wegbeheerder inzetten voor het plaatsen van voldoende fietsklemmen en haltefaciliteiten, passend bij het instappersniveau. Uiteraard blijven wij de nieuwe situatie nauwlettend monitoren.

**Reactie (2x):**

- ✚ Verduidelijkingsvragen over exacte voorstellen lijn 72.

**Antwoord:**

Tussen De Uithof en Amersfoort gaat het om een halfuurfrequentie tijdens de ochtendspits en tussen Amersfoort - De Uithof en om een halfuurfrequentie in de middagspitsperiode. De kwartierfrequentie in tegengestelde richting en de frequentie op het deel Nieuwegein - De Uithof verandert niet in dit vervoerplan.

## 2.5 Pilot Vianen-Houten-Odijk: introductie lijn 44 Vianen - Houten

### Reactie (60x):

- ✦ Steunbetuiging voor introductie lijn 44 Vianen – Houten.

### Antwoord:

Wij zijn blij met de vele positieve reacties op het voorstel voor de nieuwe lijn 44. Zoals opgenomen in ons vervoerplan is de invoering onder voorbehoud van beschikbare middelen.

Op 4 oktober heeft het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht besloten om de pilot Vianen Houten Odijk niet te introduceren omdat er ook op dit moment geen zicht is op voldoende financiering van deze driejarige pilot en het continueren daarvan. Daarbij wordt de nieuwe wijk Hoef en Haag, waar dit ook de ontsluiting voor is, gefaseerd opgeleverd waardoor de pilot beter tot zijn recht komt als hij op een later moment start.

In 2017 vindt een bestuurlijke afweging plaats over de financiën als onderdeel van een brede mobiliteitsopgave. Hierna wordt besloten om deze pilot wel of niet in te voeren.

### Reactie (2x):

- ✦ Twijfel over nut en noodzaak van de lijn 44 Vianen – Houten.

### Antwoord:

De lijn 44 is onderdeel van het voorstel pilot Vianen Houten Odijk. Juist vanwege de onduidelijkheid over de exacte markt vraag is voorgesteld om deze buslijn te testen voor een periode van drie jaar. Hiermee wordt ervaring opgedaan naar het gebruik en verdere ontwikkelpotentie. Na een periode van drie jaar wordt de lijn gedevalueerd op basis van criteria, zoals vastgelegd in het OV Streefbeeld 2020. Belangrijk criterium is het aantal reizigers van 450 per dag en/of een kostendekkingsgraad van 45%.

Voor de opzet van het voorstel is gekozen voor een basiskwaliteit gedurende de gehele dag. Hierbij wordt een halfuurfrequentie aangeboden tussen 7:00 en 19:00 op werkdagen, zoals ook gangbaar is op andere 'tangenten' in de regio. Voor lijn 43 Houten – Zeist geldt dat alleen op deze tijdstippen de bus doorrijdt naar Houten.

Op 4 oktober heeft het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht besloten om de pilot Vianen Houten Odijk niet te introduceren omdat er ook op dit moment geen zicht is op voldoende financiering van deze driejarige pilot en het continueren daarvan. Daarbij wordt de nieuwe wijk Hoef en Haag, waar dit ook de ontsluiting voor is, gefaseerd opgeleverd waardoor de pilot beter tot zijn recht komt als hij op een later moment start.

In 2017 vindt een bestuurlijke afweging plaats over de financiën als onderdeel van een brede mobiliteitsopgave. Hierna wordt besloten om deze pilot wel of niet in te voeren.

**Reactie (7x):**

- ✦ Verduidelijkingsvragen pilot Vianen Houten Odijk - doorgaande lijn 43 en 44, niet twee lijnen, maar twee lijnen als onderdeel van één pilot.

**Antwoord:**

De verwachting is dat het aantal reizigers dat op het gehele traject reizen beperkt is. Om die reden bestaat de pilot Vianen Houten Odijk uit twee aparte lijnen. De nieuwe lijn 44 Houten – Vianen en de lijn 43 Zeist - Odijk, die wordt verlengd tot Houten. Deze lijnen lopen dus niet parallel aan elkaar. In Houten bestaat de mogelijkheid om over te stappen op de treinen van/naar Utrecht en Geldermalsen (en verder) en op andere buslijnen.

De route van lijn 43 Zeist – Odijk bestaat grotendeels uit de bestaande route. Alleen in Kerckebosch en Odijk wordt de route versneld om het OV aanbod aantrekkelijker te maken voor doorgaande reizigers.

**Reactie (2x):**

- ✦ Verzoek tot langere bedieningsperiode, ook bussen na 19:00 uur en in het weekend.

**Antwoord:**

Het voorstel gaat uit van een bedieningsperiode van 6:30 tot 19:00 op werkdagen. Hiermee ontstaat een vergelijkbare bediening met andere ‘tangent-verbindingen’ in de regio Utrecht. Als door de provincie Utrecht besloten wordt om in de toekomst de pilot alsnog te introduceren, dan zullen wij uiteraard het gebruik nauwlettend blijven volgen. Bij succes van deze lijn kunnen vervolgens verdere uitbreidingen overwogen worden, waaronder de avonden en in het weekend.

Op 4 oktober heeft het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht besloten om de pilot Vianen Houten Odijk niet te introduceren omdat er ook op dit moment geen zicht is op voldoende financiering van deze driejarige pilot en het continueren daarvan. Daarbij wordt de nieuwe wijk Hoef en Haag, waar dit ook de ontsluiting voor is, gefaseerd opgeleverd waardoor de pilot beter tot zijn recht komt als hij op een later moment start.

In 2017 vindt een bestuurlijke afweging plaats over de financiën als onderdeel van een brede mobiliteitsopgave. Hierna wordt besloten om deze pilot wel of niet in te voeren.

## 2.6 Pilot Vianen-Houten-Odijk: verlengen lijn 43 tot Houten

**Reactie (67x):**

- ✦ Steunbetuiging voor het verlengen van lijn 43 Zeist – Odijk tot Houten.

**Antwoord:**

Wij zijn blij met de vele positieve reacties op het voorstel voor het verlengen van lijn 43 tussen Zeist en Odijk tot Houten. Zoals opgenomen in ons vervoerplan is de invoering onder voorbehoud van beschikbare middelen.

Op 4 oktober heeft het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht besloten om de pilot Vianen Houten Odijk niet te introduceren omdat er ook op dit moment geen zicht is op voldoende financiering van deze driejarige pilot en het continueren daarvan. Daarbij wordt de nieuwe wijk Hoef en Haag, waar dit ook de ontsluiting voor is, gefaseerd opgeleverd waardoor de pilot beter tot zijn recht komt als hij op een later moment start.

In 2017 vindt een bestuurlijke afweging plaats over de financiën als onderdeel van een brede mobiliteitsopgave. Hierna wordt besloten om deze pilot wel of niet in te voeren.

#### Reactie (7x):

- ✦ Twijfel nut en noodzaak van de verlenging van lijn 43 naar Houten.
- ✦ Zorgen over verkeersveiligheid N410

#### Antwoord:

Het verlengen van lijn 43 is onderdeel van het voorstel pilot Vianen – Houten – Odijk – Zeist. Juist vanwege de onduidelijkheid over de exacte marktvraag is voorgesteld om deze buslijn te testen voor een periode van drie jaar. Hiermee wordt ervaring opgedaan naar het gebruik en verdere ontwikkelpotentie. Na een periode van drie jaar wordt de lijn geëvalueerd op basis van criteria, zoals vastgelegd in het OV Streefbeeld 2020. Belangrijk criterium is het aantal reizigers van 450 per dag en/of een kostendekkingsgraad van 45%.

Voor de opzet van het voorstel is gekozen voor een basiskwaliteit gedurende de gehele dag. Hierbij wordt een halfuurfrequentie aangeboden tussen 6:30 en 19:00 op werkdagen, zoals ook gangbaar is op andere ‘tangenten’ in de regio. Voor lijn 43 Houten – Zeist geldt dat alleen op deze tijdstippen de bus doorrijdt naar Houten.

Enkele zorgen zijn geuit over de routekeuze in het voorstel en de gevolgen voor de verkeersveiligheid op de N410. Momenteel is deze voorgestelde OV-verbinding een ommissie in het netwerk: potentiële OV-reizigers tussen Houten richting Odijk/Zeist/Wijk bij Duurstede en v.v. zijn genooddaakt via Utrecht te reizen. Met deze nieuwe OV verbinding verbetert de aantrekkelijkheid van het OV in dit gebied, met hopelijk een lichte afname van (auto)verkeer op de N410 tot gevolg. Als de pilot doorgaat blijven wij de situatie nauwlettend volgen, samen met de wegbeheerder.

Op 4 oktober heeft het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht besloten om de pilot Vianen Houten Odijk niet te introduceren omdat er ook op dit moment geen zicht is op voldoende financiering van deze driejarige pilot en het continueren daarvan. Daarbij wordt de nieuwe wijk Hoef en Haag, waar dit ook de ontsluiting voor is, gefaseerd opgeleverd waardoor de pilot beter tot zijn recht komt als hij op een later moment start.

In 2017 vindt een bestuurlijke afweging plaats over de financiën als onderdeel van een brede mobiliteitsopgave. Hierna wordt besloten om deze pilot wel of niet in te voeren.

**Reactie (5x):**

- ✦ Aansluiting op bussen Wijk bij Duurstede en Houten en in Driebergen-Zeist

**Antwoord:**

In het voorstel bestaat voor lijn 43 en 41 een overstapmogelijkheid in Odijk. Als de pilot doorgaat dan stemmen wij bij de ontwikkeling van de dienstregeling zoveel mogelijk de frequenties en reismogelijkheden af tussen lijn 41 en 43. Hierbij geldt wel de kanttekening dat er ook beperkingen zijn. Zo dienen buslijnen 41 en 43 ook aansluitingen te bieden op uiteenlopende regionale knooppunten (trein-bus en bus-bus), zoals station Houten, station Driebergen-Zeist en busstation Zeist.

Op 4 oktober heeft het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht besloten om de pilot Vianen Houten Odijk niet te introduceren omdat er ook op dit moment geen zicht is op voldoende financiering van deze driejarige pilot en het continueren daarvan. Daarbij wordt de nieuwe wijk Hoef en Haag, waar dit ook de ontsluiting voor is, gefaseerd opgeleverd waardoor de pilot beter tot zijn recht komt als hij op een later moment start.

In 2017 vindt een bestuurlijke afweging plaats over de financiën als onderdeel van een brede mobiliteitsopgave. Hierna wordt besloten om deze pilot wel of niet in te voeren.

**Reactie (2x):**

- ✦ Zorgen over strekken van de route in Kerckebosch en Odijk i.r.t. omwonenden en bestaande reizigers.

**Antwoord:**

Wij begrijpen uw zorgen over het versnellen van de routes in Kerckebosch en Odijk. De verandering in Kerckebosch is onderdeel van de gemeentelijke ontwikkelingsplannen in Kerckebosch. De routewijziging is beoogd voor lijn 43, met of zonder verlenging tot Houten als onderdeel van de pilot. Met deze wijziging wordt het wennen voor bestaande reizigers, maar ook omwonenden. Het aantal busbewegingen op lijn 43 door Kerckebosch gelijk aan de huidige dienstregeling. Voor de inzet van materieel geldt dat tot eind 2019 gereden met euro EEV-bussen (euro 5). Voor de periode vanaf 2020 wordt nu onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor de introductie van meer schonere bussen in regio Utrecht.

De routewijziging in Odijk is onderdeel van het voorstel pilot Vianen – Houten – Odijk – Zeist. De route heeft nu een ontsluitend karakter, passend bij de huidige functie van de lijn. Met de doorgaande verbinding wordt de route versneld om aantrekkelijke reistijden mogelijk te maken tussen Houten en Zeist. Uiteraard heeft dit helaas ook tot gevolg dat enkele reizigers met herkomst of bestemming in Odijk hierdoor verdere moeten lopen of fietsen om met de bus te gaan. Het voordeel hiervan is dat Odijk beter verbonden wordt met haar omgeving, met een nieuwe verbinding naar Houten.

Op 4 oktober heeft het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht besloten om de pilot Vianen Houten Odijk niet te introduceren omdat er ook op dit moment geen zicht is op voldoende financiering van deze driejarige pilot en het continueren daarvan. Daarbij wordt de nieuwe wijk Hoef en Haag, waar dit ook de ontsluiting voor is, gefaseerd opgeleverd waardoor de pilot beter tot zijn recht komt als hij op een later moment start.

In 2017 vindt een bestuurlijke afweging plaats over de financiën als onderdeel van een brede mobiliteitsopgave. Hierna wordt besloten om deze pilot wel of niet in te voeren.

#### Reactie (3x):

- ✦ Verzoek tot uitbreiding route naar Werkhoven

#### Antwoord:

We begrijpen de wens voor een directe verbinding tussen Houten/Zeist en Werkhoven. Echter moeten wij ook goede afweging maken tussen verschillende vervoerbehoefden en ons inzetten voor een kosteneffectieve inzet van (maatschappelijke) middelen.

De beoogde verbinding lijn 43 Houten - Odijk - Zeist biedt een snelle verbinding tussen Houten, Odijk en Zeist. Het uitbreiden van de route naar Werkhoven zorgt voor een tragere, onaantrekkelijkere verbinding. Om de relatie met Houten en Zeist te versterken ontstaat er wel een overstapmogelijkheid in Odijk.

Op 4 oktober heeft het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht besloten om de pilot Vianen Houten Odijk niet te introduceren omdat er ook op dit moment geen zicht is op voldoende financiering van deze driejarige pilot en het continueren daarvan. Daarbij wordt de nieuwe wijk Hoef en Haag, waar dit ook de ontsluiting voor is, gefaseerd opgeleverd waardoor de pilot beter tot zijn recht komt als hij op een later moment start.

In 2017 vindt een bestuurlijke afweging plaats over de financiën als onderdeel van een brede mobiliteitsopgave. Hierna wordt besloten om deze pilot wel of niet in te voeren.

## 2.7 Wijziging lijn 95

#### Reactie (9x):

- ✦ Steunbetuiging voor het voorstel om de bediening van Papendorp efficiënter te maken

#### Antwoord:

Wij zijn blij met het begrip voor de noodzaak om efficiënt om te gaan met beschikbare exploitatiemiddelen. Het aanbieden van openbaar vervoer blijft een kwestie van het maken van keuzes, wat het noodzakelijk maakt een goede afweging te maken tussen de verschillende vervoerbehoefden en een kosteneffectieve inzet van (maatschappelijke) middelen.

Tijdens de consultatie heeft Arriva aangegeven graag de route van lijn 181 tussen Utrecht CS en Gorinchem te willen verleggen via Papendorp Zuid en Kanaleneiland. Daarmee biedt lijn 181 exact dezelfde verbinding tussen Utrecht CS en Papendorp Zuid als lijn 95 nu doet. Nadere afstemming met Arriva heeft er tevens toe geleid dat lijn

181, in combinatie met lijn 195/295, voldoende capaciteit en vertrekmomenten biedt om lijn 95 in de spits te kunnen vervangen. Lijn 181 kan daarmee als een volwaardig alternatief gezien worden voor lijn 95.

Hiermee is het mogelijk om zonder verlies van kwaliteit een nog efficiëntere bediening van Papendorp te realiseren.

**Reactie (7x):**

- ✦ Zorgen over bereikbaarheid van Papendorp

**Antwoord:**

Wij vinden een goede OV-bereikbaarheid van Papendorp belangrijk. Met het voorstel van Arriva (zie bovenstaand antwoord) ontstaat tijdens de spits een volwaardig alternatief voor lijn 95. In de dal neemt het de frequentie iets af, maar blijft voldoende voor de vervoevraag op Papendorp.

Als onderdeel van deze wijziging hebben wij aanvullende afspraken gemaakt met Arriva. Het resultaat is dat klanten van U-OV ook na 11 december 2016 met onze abonnementen tussen Utrecht en Papendorp CS kunnen blijven reizen op de verlegde lijn 181. Op de bestaande lijnen 195/295 (4x tijdens de dal) gaat Arriva dezelfde U-OV abonnementen accepteren als Connexxion nu doet. Hiermee wordt het tijdens de spits en de dal ook een stuk eenduidiger en gemakkelijker voor vele dagelijkse reizigers naar dit gebied.

## 2.8 Lijn 75 wordt vervangen door lijn 575

**Reactie (7x):**

- ✦ Begrip voor het voorstel om lijn 75 op te heffen

**Antwoord:**

Wij zijn blij met het begrip voor de situatie. Vanaf december 2016 is dit deelgebied onderdeel van de nieuwe concessie Streekvervoer Provincie Utrecht die tot eind 2023 loopt. In deze concessie is het voorstel opgenomen voor een nieuwe buurtbuslijn 575 van Driebergen-Rijssenbergrijk naar Zeist. Deze buurtbuslijn vormt, samen met lijn 50 die veel vaker gaat rijden, de nieuwe OV verbindingen in dit deelgebied. Naast de afspraken over indeling van het concessiegebied ontstaat daarmee ook onvoldoende vervoervraag om lijn 75 kosteneffectief te continueren.

**Reactie (7x):**

- ✦ Twijfel over nut en noodzaak van het opheffen en geschiktheid van het alternatief, buurtbus 575

**Antwoord:**

Zie ook antwoord hierboven over de achtergrond van het opheffen. De hogere frequentie van lijn 50 op de Hoofdstraat, samen met de buurtbus 575, biedt voldoende capaciteit om de vervoerbehoefte te vervullen in het gebied. Hiermee ontstaat onvoldoende vervoervraag om lijn 75 kosteneffectief te continueren. Uiteraard blijven wij de situatie vanaf december 2016 nauwlettend volgen om te kijken of het aanbod aansluit op de vraag.



## 3 Overige reacties op het vervoerplan

In totaal zijn 100 reacties binnengekomen in de categorie overige. Deze zijn onderverdeeld naar reacties per gemeente waar de desbetreffende reactie over gaat. Naast de opmerkingen die betrekking hebben op dit concessiegebied zijn ook opmerkingen gemaakt over de lijnvoering van omliggende gebieden. Wij behandelen deze opmerkingen voor zover mogelijk in dit hoofdstuk.

### 3.1 Algemene opmerkingen

1. Complimenten op participatiemogelijkheden.

**Antwoord:**

Wij zijn blij met de vele positieve reacties op de geboden consultatiemogelijkheden. Ook voor komende vervoerplannen willen wij u graag de mogelijkheid bieden om te reageren op de voorstellen.

2. Waarom zijn er lege bussen?

**Antwoord:**

Tijdens de spits is het drukker dan buiten de spits. Daarbij kan het zelf voorkomen dat de spits maar in een richting is, waarbij bussen vol heen rijden en vrijwel leeg terug. Dit is vergelijkbaar met snelwegen waar tijdens de spits een richting drukker is dan een andere.

Verder zijn de bussen buiten de spits vaak minder vol dan tijdens de spits. Hier proberen wij goed op in te spelen door de frequentie af te stemmen op de vervoervraag. Hierbij hanteren wij wel een basisniveau dat gedurende het grootste deel van de dag geboden wordt, om het OV aantrekkelijk te houden voor ook parttimers, sociaal-recreatief verkeer, school, en andere reismotieven te faciliteren.

3. Beperkte capaciteit en frequenties recente zomerdienstregeling.

**Antwoord:**

Wij hebben helaas veel klachten ontvangen over de zomerdienstregeling. Voornamelijk in de eerste weken was de capaciteit sterk verlaagd terwijl de vervoerbehoefte nog aanzienlijk was. Dit resulteerde helaas in veel volle bussen en achterblijvers in onder meer Rijnsweerd en De Uithof. Wij nemen dit signaal mee in de uitwerking van de volgende zomerdienstregeling. Insteek hierbij is om de capaciteit beter af te stemmen op de vervoervraag.

4. Klantvriendelijkheid personeel en meer aandacht voor kwetsbare groepen in de bus.

**Antwoord:**

Wij hebben diverse opmerkingen ontvangen over klantvriendelijkheid. Ons streven is om iedere reiziger een positieve reisbeleving te bieden. De klantvriendelijkheid staat met de uitvoering en inzet van het personeel. Vaak

gaat het goed, soms kan het beter. Hierover blijven wij voortdurend in gesprek met de provincie Utrecht en ons personeel.

5. Beperkte bediening avond en in het weekend op o.a. lijnen 5, 48, 55, 127, tram Nieuwegein/IJsselstein.

**Antwoord:**

Wij hebben begrip voor de wensen, maar het aanbieden van openbaar vervoer blijft een kwestie van het maken van keuzes, wat het noodzakelijk maakt een goede afweging te maken tussen de verschillende vervoerbehoefden en een kosteneffectieve inzet van (maatschappelijke) middelen. Helaas zijn er onvoldoende middelen om een algehele frequentieverhoging door te voeren voor de avond- en weekendbediening. Uiteraard blijven wij het gebruik van alle lijnen nauwlettend volgen, en wanneer daar voldoende vraag is overwegen wij om passende uitbreidingen te doen, zoals nu ook voor de lijnen 41, 53 en 72.

6. Afstemming frequentie tussen verschillende vervoerders, zoals op de Utrechtseweg.

**Antwoord:**

Wij zullen bij de ontwikkeling van de dienstregeling zoveel mogelijk de frequenties en reismogelijkheden afstemmen met andere vervoerders. Ook komende jaren blijft dit een belangrijk aandachtspunt. Hierbij geldt wel de kanttekening dat er ook beperkingen zijn. Zo dienen verschillende buslijnen op bijvoorbeeld de Utrechtseweg ook aansluitingen te bieden op uiteenlopende regionale knooppunten (trein-bus en bus-bus), zoals busstation Zeist, station Driebergen-Zeist en station Amersfoort.

7. Verzoek om meer aandacht voor de sociale functie OV.

**Antwoord:**

Wij hebben verschillende opmerkingen ontvangen over de sociale functie van OV. Wij hebben begrip voor de wensen, maar het aanbieden van openbaar vervoer blijft een kwestie van het maken van keuzes, wat het noodzakelijk maakt een goede afweging te maken tussen de verschillende vervoerbehoefden en een kosteneffectieve inzet van (maatschappelijke) middelen. Hierbij zijn voor ons de uitgangspunten, zoals vastgesteld door de provincie Utrecht, en de beschikbare financiële middelen voor de dienstregelingen leidend.

8. Alleen aandacht voor OV regio Utrecht in het U-OV Vervoerplan 2017.

**Antwoord:**

Het U-OV vervoerplan 2017-1 richt zich alleen op het concessiegebied Tram en Bus Regio Utrecht, wat grofweg overeenkomt met Utrecht en omliggende gemeenten. In de toekomst wil de provincie Utrecht de consultatie breder organiseren voor de gehele provincie Utrecht.

9. Beperkte uitstraling Utrecht Centraal Jaarbeurszijde.

**Antwoord:**

Het busstation Utrecht Centraal Jaarbeurszijde is sinds kort volledig in bedrijf. Hierbij zijn recentelijk alle afrondende werkzaamheden afgerond. Momenteel loopt nog onderzoek naar de mogelijkheden om de uitstraling van het nieuwe busstation verder te verbeteren. De gemeente Utrecht is hier als wegbeheerder en eigenaar van het busstation verantwoordelijk voor. Uw opmerkingen maken wij kenbaar bij de gemeente Utrecht.

10. Verzoek tot introductie kinderkaartjes U-OV.

**Antwoord:**

Wijziging van tarieven of kaartsoorten vormt geen onderdeel van het vervoerplan. Voorlopig zijn wij niet voornemens om kinderkaartjes in te voeren. ...

11. Communicatie stationsgebied, lijnwijzigingen en opening Vaartsche Rijn.

**Antwoord:**

Wij hebben enkele reacties ontvangen over communicatie van de wijzigingen in het stationsgebied, recente routewijzigingen en de opening van station Vaartsche Rijn. Voor elk van deze onderdelen is een uitgebreide marketingcampagne opgezet en de publiciteit opgezocht. Helaas kan het voorkomen dat niet iedereen wordt bereikt met deze campagnes. Uiteraard blijven wij ons best doen om ook in de toekomst proactief te communiceren over de veranderingen voor onze klanten.

## 3.2 Gemeente Utrecht

12. Te lage frequentie lijn 14.

**Antwoord:**

Als onderdeel van vervoerplan 2017-2 vindt een evaluatie plaats van de dienstregelingswijziging in Lombok, zoals is doorgevoerd in december 2015. Hieruit volgen mogelijk wijzigingsvoorstellen voor deze lijn. Hierbij geldt als uitgangspunt dat het aantal dienstregelingsuren niet toeneemt. Ook voeren wij overleg met de gemeente Utrecht n.a.v. een vervoerbehoefteonderzoek en mogelijke invulling van lijn 14 door een maatwerkvervoersoplossing. U krijgt begin 2017, net als nu, de gelegenheid om te reageren op de voorstellen.

13. Extra haltes 127 Vleuterweide i.r.t. Maximapark en winkelcentrum Terwijde.

**Antwoord:**

Wij zien delen den wens om een extra halte te realiseren voor de lijn 127 bij het winkelcentrum Terwijde. Wij gaan hierover in gesprek met de gemeente Utrecht en kijken op welk termijn dit mogelijk is.

**14.** Bereikbaarheid kwetsbare groepen i.r.t. bediening Parkzichtlaan.

**Antwoord:**

Wij zien de mogelijkheid om een extra halte te realiseren voor de lijn 127 bij het winkelcentrum Terwijde. Wij gaan hierover in gesprek met de gemeente Utrecht.

Verder worden de maatregelen van de huidige dienstregeling geëvalueerd in oktober. Eventuele bijstellingen vinden plaats op 1 juli 2017. U krijgt begin 2017, net als nu, de gelegenheid om te reageren op de voorstellen.

**15.** Verzoek tot herstel lijnen 74 en 77 i.r.t. bereikbaarheid Vondellaan.

**Antwoord:**

Momenteel is het niet fysiek mogelijk om vanuit de Vondellaan, komend vanaf de Balijebrug, linksaf de Dichtersbaan in te draaien. Wij nemen dit onderwerp mee in de evaluatie van de huidige dienstregeling en het opstellen van het volgende vervoerplan (2017-2) en de gesprekken met de gemeente Utrecht. U krijgt begin 2017, net als nu, de gelegenheid om te reageren op eventuele voorstellen.

**16.** Frequentie afstemming lijn 4/5 in avonduren richting Zuilen-Noord.

**Antwoord:**

De aankomsttijden van de bussen 4 en 5 richting Zuilen-Noord zijn in de huidige dienstregeling reeds afgestemd. Ter hoogte van de Bazelstraat komt elk kwartier een bus vanuit het centrum. Wij zien dus geen mogelijkheden om dit verder te verbeteren.

**17.** Extra buslijn Lunetten - De Uithof.

**Antwoord:**

In de communicatie rondom De Uithof met de huidige dienstregeling is een nieuwe lijn benoemd. Hiermee wordt lijn 31 bedoeld die voortaan doorrijdt naar station Bilthoven. Met deze verandering is ook een aansluitgarantie opgenomen op de treinen. Op dit moment is er geen aanleiding om extra buslijnen te introduceren richting De Uithof.

**18.** Geen aandacht voor groei in Leidsche Rijn.

**Antwoord:**

In het huidige vervoerplan zijn geen wijziging in Leidsche Rijn voorzien, behalve enkele nieuwe busbanen nabij Leidsche Rijn Centrum. Na de oplevering van het busstation zal verder gekeken worden naar de lijnvoering in het volgende vervoerplan. Insteek hierbij is dat de wijzigingen kostenneutraal gaan plaatsvinden. Uiteraard blijven wij het gebruik in Leidsche Rijn nauwlettend volgen. Indien er aanleiding is voor uitbreidingen onderzoeken wij de mogelijkheden.

19. Instellen één richtingsverkeer Ledig Erf en Vondellaan voor lijn 12 en 41.

**Antwoord:**

Dit voorstel is bij de wegbeheerder gemeente Utrecht bekend. Het voorstel heeft ingrijpende consequenties voor alle verkeersdeelnemers en is daarom onwenselijk. De huidige situatie verandert ook met de start van de Uithoflijn: lijn 12 komt dan te vervallen.

20. Momenteel geen OV op de Catherijnesingel.

**Antwoord:**

Wij begrijpen u zorgen over de bereikbaarheid van de Catherijnesingel. Vanwege de wijzigingen in het stationsgebied is het niet mogelijk om met lijn 2 via de Catherijnesingel te rijden, zoals voorheen gebruikelijk is. In overleg met de gemeente is ertoe besloten om de Catherijnesingel tijdelijk niet meer te bedienen totdat de oostzijde van het station weer beschikbaar is. Naar verwachting is dat eind 2017 weer het geval.

21. Weekendbediening Uithoflijn.

**Antwoord:**

De Uithoflijn is geen onderdeel van de voorstellen in dit vervoerplan. In de huidige plannen is geen weekendbediening opgenomen voor de Uithoflijn. Belangrijke verklaring is dat er onvoldoende vervoervraag is. Het gebied wordt tijdens het weekend wel bediend door de oost-westverbinding die geboden wordt door lijn 28. Deze lijn rijdt voldoende frequent en biedt ook een snelle verbinding vanaf P+R De Uithof via Rijnsweerd/De Uithof naar de binnenstad.

### 3.3 Gemeente Nieuwegein

22. Doortrekken tram naar Vianen.

**Antwoord:**

Het doortrekken van de tram is onderzocht op hoofdlijnen. Het doortrekken van de tram vraagt om een forse investering en hogere exploitatiekosten. Daarbij blijven de huidige bussen vanaf het busstation bij de Lekbrug fors sneller naar Utrecht waardoor het voordeel voor reizigers beperkt is. Voorlopig is er geen aanleiding om dit nader te onderzoeken.

### 3.4 Gemeente Stichtse Vecht

23. Capaciteitsprobleem op lijn 5 in Maarssen.

**Antwoord:**

De huidige dienstregeling wordt geëvalueerd als onderdeel van het volgende vervoerplan. Hierbij wordt ook uitgebreid gekeken naar de bezetting van alle lijnen. Indien dit leidt tot noodzaak om lijnen aan te passen of te

versterken dan nemen wij voorstellen op in de consultatieversie. U krijgt begin 2017, net als nu, de gelegenheid om te reageren op eventuele wijzigingsvoorstellen voor lijn 5.

**24.** Verlenging lijn 35 naar station Maarssen.

**Antwoord:**

Wij begrijpen uw wens om de lijn door te trekken naar station Maarssen. Om lijn 35 kostenefficiënt te organiseren is gekozen voor de inzet van kleinschalig materieel. Tijdens het recreatieseizoen rijdt hier vaak ook een grote bus. Indien de lijn verlengd wordt naar station Maarssen krijgt deze bus ook meer een lokale ontsluitende functie en neemt het risico op volle bussen toe. Hierdoor zijn wij genoodzaakt om grotere bussen en extra exploitatiemiddelen in te zetten, wat niet ten goede komt een kosteneffectieve inzet van (maatschappelijke) middelen.

### 3.5 Gemeente De Bilt

**25.** Herstel oude verbinding 72 met Bilthoven.

**Antwoord:**

Lijn 72 is per 2 juli 2016 gewijzigd en rijdt nu niet meer naar Bilthoven vanaf Nieuwegein/De Uithof, maar naar Amersfoort. In Bilthoven is de buslijn 31 geïntroduceerd die naar De Uithof en Utrecht Lunetten rijdt. De belangrijkste reden voor deze wijziging is dat op deze kortere lijn efficiënt gelede bussen ingezet kunnen worden en een aansluitgarantie (max. 10 min) van de trein op de bus beter realiseerbaar is.

Wij begrijpen dat dit voor andere reizigers richting Nieuwegein een achteruitgang is, maar wij hopen hiermee wel dat reiziger minder vaak achterblijven op de het station en meer comfortabeler vervoerd kunnen worden tijdens de spits. Uiteraard bestaat de mogelijkheid om op De Uithof over te stappen op bussen richting Nieuwegein.

**26.** Verzoekt tot plaatsing pauzevoorzieningen Bilthoven i.v.m. overlast bewoners.

**Antwoord:**

Wij begrijpen dat het niet prettig is dat dit voorkomt en doen ons best om dit zoveel mogelijk te voorkomen. Momenteel zijn wij in overleg met de gemeente Bilthoven voor het plaatsen van een passende pauzevoorziening voor buschauffeurs.

**27.** Afstemming 58 en 258 richting Berg en Bosch i.r.t. treinaansluitingen.

**Antwoord:**

Voor de afstemming van de 58 en 258 richting Berg en Bosch loopt een traject om te kijken naar betere aansluiting op de treinen.

28. Maartensdijk aansluiting tussen 55 en 58.

**Antwoord:**

Wij zien momenteel geen mogelijkheid om te schuiven met de vertrek- en aankomsttijden. Voor de omliggende kernen bestaan andere verbinding richting de grote knopen.

### 3.6 Gemeenten Houten/Bunnik/Wijk bij Duurstede

29. Rechtstreekse buslijn Houten - Bunnik en nieuwe buslijn die Kromme Rijnstreek verbindt.

**Antwoord:**

Wij hebben begrip voor de wensen, maar het aanbieden van openbaar vervoer blijft een kwestie van het maken van keuzes, wat het noodzakelijk maakt een goede afweging te maken tussen de verschillende vervoerbehoefden en een kosteneffectieve inzet van (maatschappelijke) middelen. Op dit moment zien wij onvoldoende vervoerbehoefte om extra buslijnen te introduceren.

### 3.7 Gemeenten Zeist/Utrechtse Heuvelrug

30. Bereikbaarheid Den Dolder.

**Antwoord:**

Wij nemen uw suggestie mee in de evaluatie van de huidige dienstregeling en het volgende vervoerplan. U krijgt begin 2017, net als nu, de gelegenheid om te reageren op eventuele wijzigingsvoorstellen voor de OV-verbindingen in Den Dolder.

31. Aandacht voor werkzaamheden station Driebergen-Zeist i.r.t. dienstregelingstijden.

**Antwoord:**

In verband met de werkzaamheden rondom station Driebergen-Zeist houden wij rekening met hinder voor onze buslijnen. Tijdens deze periode blijven wij de rijtijden monitoren en passen dit zo nodig aan.

32. Toekomstige aansluitingen station Driebergen-Zeist tijdens na de werkzaamheden.

**Antwoord:**

Met de werkzaamheden rondom station Driebergen-Zeist wordt eerst het nieuwe busstation opgeleverd voordat het oude busstation verdwijnt. Hiermee blijven de aansluitingen tussen trein-bus en bus-bus behouden.

33. Verzoek tot herstel oude route lijn 74 in Zeist-West i.v.m. geschiktheid weginfrastructuur.

**Antwoord:**

Wij hebben begrip voor de wensen, maar het aanbieden van openbaar vervoer blijft een kwestie van het maken van keuzes, wat het noodzakelijk maakt een goede afweging te maken tussen de verschillende vervoerbehoefden en een kosteneffectieve inzet van (maatschappelijke) middelen. Vanuit bovenstaande gedachte zijn de huidige routes in het gebied sneller en kostenefficiënter. Vooralsnog is er dus geen aanleiding om de routes te wijzigen in Zeist. Indien dit wel gebeurt dan krijgt u, net als nu, de gelegenheid om te reageren op eventuele wijzigingsvoorstellen.

### 3.8 Opmerkingen over andere concessies in provincie Utrecht

De beantwoording van onderstaande opmerkingen over andere concessies in provincie Utrecht is voor rekening van provincie Utrecht. U-OV speelt geen rol in deze concessies.

34. Verzoek tot herstel 150 Almere Buiten - De Uithof.

**Antwoord:**

De provincie Utrecht is geen concessieverlener van lijn 150. Dat is de gemeente Almere. De gemeente Almere heeft deze buslijn niet in haar bestek opgenomen. Provincie Utrecht heeft recentelijk het standpunt ingenomen geen bijdrage te willen leveren aan lijn 150. Belangrijke argumenten zijn de hoge kosten per reiziger en de beschikbaarheid van reisalternatieven via station Overvecht en Utrecht CS. Provincie Utrecht heeft begrip voor de wens, maar het aanbieden van openbaar vervoer blijft een kwestie van het maken van keuzes, wat het noodzakelijk maakt een goede afweging te maken tussen de verschillende vervoerbehoefden en een kosteneffectieve inzet van (maatschappelijke) middelen.

35. Directe verbinding van Uithoorn naar stad Utrecht 130 (2x).

**Antwoord:**

In het verleden is lijn 130 ingekort tot Breukelen om de parallelliteit tussen bus en trein te beperken. Hierover is expliciete besluitvorming geweest. Met de start van Syntus wordt de verbinding met Utrecht CS niet hersteld vanwege deze ongewenste parallelliteit. Daarnaast zou dit aanzienlijke extra kosten met zich meebrengen.

36. Verzoek tot betere aansluiting naar en van Breukelen per bus 120 en 124.

**Antwoord:**

Met de nieuwe dienstregeling vanaf 2016 is zoveel mogelijk rekening gehouden met de aansluiting van lijn 120 en 124 op de trein in Breukelen. Hiervoor gelden echter ook beperking, zoals de noodzaak om ook aan te sluiten op diverse knopen in de regio (bus-bus, trein-bus). Ook voor komende jaren blijft het verbeteren van aansluiting en afstemming van frequenties tussen verschillende vervoerders een belangrijk aandachtspunt.



**37.** Trage verbinding Wijk bij Duurstede - Amersfoort door Lijn 56

**Antwoord:**

In het verleden heeft er een spitslijn gereden tussen Wijk bij Duurstede - Amersfoort. Deze spitslijn heeft vanwege het relatief geringe gebruik niet geleid tot een permanente buslijn.

De huidige verbinding Wijk bij Duurstede - Zeist - Amersfoort blijft behouden in de nieuwe dienstregeling van Syntus. Voorlopig ziet de provincie Utrecht geen mogelijkheden om de verbinding verder te versnellen. Provincie Utrecht blijft de gerealiseerde rijtijden en het gebruik nauwlettend monitoren. Indien er zich mogelijkheden voordoen voor een verbetering van deze lijn dan zal de betrokken vervoerder deze nader onderzoeken.

**38.** Zorgen over bereikbaarheid van De Ronde Venen.

**Antwoord:**

Provincie Utrecht is van mening dat De Ronde Venen met het aanbod van vervoerder Syntus goed bereikbaar zal zijn. Er worden door de vervoerder keuzes gemaakt die voor verreweg de meeste reizigers positief zullen uitpakken. Helaas zal er ook een kleine groep reizigers zijn waarvoor het OV-aanbod minder goed zal worden.

**39.** Vragen over de 'Rijnsweerdbussen' vanaf Amersfoort, bediening Utrechtse Heuvelrug, en de bereikbaarheid van Austerlitz.

**Antwoord:**

In het najaar zal Syntus starten met de communicatie over de nieuwe dienstregeling. Hierbij worden diverse campagnes ingezet om de nieuwe routes en vertrektijden onder de aandacht te brengen.