

# Vervoerplan 2021

Concessie tram en bus regio Utrecht



Ingaande  
3 januari 2021





10 november 2020

Qbuzz U-OV

Europalaan 2a

3526 KS Utrecht

## Samenvatting

Als gevolg van de coronacrisis is het aantal reizigers het afgelopen jaar fors teruggelopen. Hierdoor staat de betaalbaarheid van het openbaar vervoer onder druk. Samen met de provincie Utrecht is de afgelopen maanden een pakket aan maatregelen samengesteld waarmee we (op basis van de huidige inzichten) verwachten het komend jaar financieel door te komen. Een van die maatregelen is een versobering van het vervoeraanbod, waarbij per saldo een besparing van 8% van het aantal DRU's (niveau oorspronkelijke dienstregeling 2020) wordt gerealiseerd. Dit besparingsniveau sluit aan bij landelijke afspraken.

In deze definitieve versie van het U-OV vervoerplan 2021 wordt toegelicht hoe we de bezuinigingsopgave concreet willen invullen. Naast een groot aantal bezuinigingsmaatregelen zien we ook kans een aantal voorstellen te doen die zonder of tegen geringe meerkosten juist voor een structurele verbetering zorgen in het vervoeraanbod. De wijzigingen gaan – tenzij anders aangegeven – in op zondag 3 januari 2021.

### Wijzigingen tram

- ✦ De voorgenomen frequentieverhoging naar 16x/u op de Uithoflijn wordt uitgesteld tot na 2021. Gevolg is dat wanneer de vervoerkundige koppeling tussen de SUNIJ- en Uithoflijn tot stand komt, de helft van de doorgaande trams naar Nieuwegein / IJsselstein in de winterdienst 2 – 3 minuten extra stilstaan op Utrecht CS Centrumzijde.

### Wijzigingen U-link

- ✦ Lijn 34 wordt in Zeist doorgetrokken naar Handelscentrum. De doorgaande ritten naar Amersfoort krijgen een meer ontsluitende route in Soesterberg,
- ✦ Lijn 73 vervalt tussen Zeist-Centrum en Soesterberg,
- ✦ Het voornemen is lijn 77 in de loop van 2021 een andere route te geven in Bilthoven-Noord. Deze wijziging hangt samen met maatregelen op lijn 78 en werken we in overleg met betrokken partijen begin 2021 verder uit,
- ✦ Lijn 241 vervalt. Lijn 41 rijdt voortaan in de vakantieperioden de winterdienst door,
- ✦ De ritten van lijn 28 en 50 die 's nachts na 1.00 aankomen en vertrekken van Utrecht CS komen te vervallen,
- ✦ De frequentie van lijn 34 wordt tussen Westraven en Zeist verlaagd naar een '10-minutendienst in de spits en een halfuurdienst in het weekend. Op het traject Zeist – Amersfoort wordt de frequentie in de spits verlaagd naar een halfuurdienst,
- ✦ De frequentie van lijn 50 wordt tussen Utrecht en Driebergen-Zeist verlaagd naar een '7,5-minutendienst in de spits, in de daluren naar een '10-minutendienst en op zondag overdag naar een kwartierdienst. Tussen Driebergen-Zeist en de Utrechtse Heuvelrug wordt de frequentie in de spits verlaagd naar een kwartierdienst,
- ✦ De frequentie van lijn 73 en 77 wordt in de spits verlaagd naar een '10-minutendienst.

### Wijzigingen Utrecht Stad

- ✦ Op lijn 1, 3, 7 en 8 wordt een voorzomerdienst ingevoerd. Dit houdt in dat op deze lijnen in de zes weken voorafgaand aan de reguliere zomerdienst met de zomerdienst-frequenties wordt gereden,
- ✦ Lijn 1 rijdt op weekdays overdag alleen nog in de drukste richting via bedrijventerrein Overvecht-Noord,
- ✦ Lijn 2 vervalt 's avonds na 19.00. Daarnaast wordt de frequentie op weekdays overdag verlaagd naar een halfuurdienst en op zaterdag naar een kwartierdienst,
- ✦ De frequentie van lijn 4 wordt tussen Utrecht CS en Voordorp in de avonduren en op zondagochtend verlaagd naar een halfuurdienst,
- ✦ Op lijn 5 vervallen de verdichtingsritten in de spits(richting) tussen Oog in Al en Utrecht CS. Daarnaast rijdt lijn 5 op zaterdag overdag niet meer tussen Terwijde-Noord en Maarssen,
- ✦ Lijn 6 vervalt in de avonduren en het weekend tussen Utrecht CS en Galgenwaard. Daarnaast wordt de frequentie in de spits(richting) tussen Utrecht CS en Galgenwaard verlaagd naar een kwartierdienst,
- ✦ Lijn 16 en 18 vervallen,
- ✦ Lijn 11 vervalt in het weekend en wisselt in Vleuten van route met lijn 127,
- ✦ De pendel lijn 29 die in de avonduren en in het weekend 's ochtends vroeg rijdt tussen station Vleuten en Veldhuizen via Vleuterweide-West, wordt opgeheven.

### Wijzigingen Utrecht Streek

- ✦ Lijn 31 wordt in IJsselstein ingekort tot knooppunt IJsselstein Binnenstad,
- ✦ Lijn 32, 247 en 281 vervallen,
- ✦ Lijn 35 gaat extra stoppen bij halte Jordanlaan in Zeist en wordt gereden met gelede in plaats van dubbelgelede bussen,
- ✦ Lijn 202 (Syntus) en 33 (U-OV) vormen samen een nieuwe HOV-verbinding tussen Amersfoort CS en Utrecht Science Park, met een uitloper naar Vianen. De frequenties op het huidige traject van lijn 33 worden aangepast. In Nieuwegein-Zuid wordt de nieuwe halte Fokkesteege in de route opgenomen. Tegelijkertijd vervalt halte Waterbies. De nieuwe lijn 202 wordt geheel gereden door Syntus,
- ✦ Lijn 58 en 59 worden overgenomen door Syntus,
- ✦ Lijn 43 rijdt voortaan van Houten tot station Driebergen-Zeist. Het traject Driebergen-Zeist – Zeist-Centrum wordt overgenomen door lijn 58 van Syntus. Daarnaast vervalt lijn 43 's avonds na 19.00 en in het weekend.
- ✦ U-OV neemt lijn 56 over van Syntus. Op deze lijn vervallen de drie verdichtingsritten in de ochtendspits,
- ✦ Lijn 47 vervalt 's avonds na 19.00 en in het weekend. Voor zover gelegen binnen Houten worden alle haltes van lijn 47 en 281 toegevoegd aan U-flex Houten,
- ✦ Lijn 48 vervalt 's avonds na 19.00 en in het weekend tussen Nieuwegein Stadscentrum en Leidsche Rijn,
- ✦ Lijn 63 vervalt tussen Vianen Lekbrug en Utrecht CS. Op het lokale traject in Vianen wordt de frequentie in de tegenspits verlaagd naar een halfuurdienst. De resterende ritten worden geïntegreerd in lijn 74. Op de Lekbrug geeft lijn 74 van / naar Vianen op weekdays overdag altijd een directe aansluiting op lijn (2)85 van / naar Utrecht.

- ✦ Het lokale traject van lijn 65 in Vianen wordt overgenomen door de nieuwe lijn 64. Het eindpunt van lijn 64 wordt verlegd naar halte Ing. D.S. Tuijnmanweg en alle ritten in de tegenspits vervallen. Op de Lekbrug is lijn 64 exploitatief gekoppeld met lijn 74,
- ✦ De frequentie van lijn 65 tussen Utrecht CS en Plettenburg wordt in de spits(richting) verlaagd naar een '10-minutendienst. Daarnaast wordt op weekdays een extra vroege rit toegevoegd van Vreeswijk naar Utrecht CS,
- ✦ De frequentie van lijn 74 tussen Nieuwegein-Centrum en Utrecht CS wordt in de spitsrichting verlaagd naar een '10-minutendienst. Omdat op het overige deel van lijn 74 een kwartierdienst wordt gereden, staat een deel van de doorgaande ritten tot 5 minuten extra stil op Utrecht CS of Nieuwegein Stadscentrum. Daarnaast worden de laatste ritten van lijn 74 (weer) doorgetrokken van Nieuwegein-Zuid naar Vianen,
- ✦ Het voornemen is om lijn 78 om te zetten in een U-flex-project, dat ook een rol kan spelen in de bereikbaarheid van Berg en Bosch in de dal- en avonden. Deze wijziging hangt samen met maatregelen op lijn 77 en werken we in overleg met betrokken partijen begin 2021 verder uit,
- ✦ De routevariant van lijn (2)85 door Leerdam-Noord vervalt. Hierdoor geeft lijn (2)85 in Leerdam voortaan dagelijks de hele dag in beide richtingen aansluiting op treinen naar Dordrecht en Geldermalsen. Daarnaast wordt de route van lijn 85 in Utrecht verlegd van de Weg der Verenigde Naties naar de Europalaan. Dit ter compensatie van het vervallen van lijn 63 en 81 tussen Vianen Lekbrug en Kanaleneiland-Zuid. Tot slot wordt de frequentie van lijn (2)85 in de ochtendspits verlaagd naar een kwartierdienst en vervallen in de vakantieperiodes de korte ritten van lijn 285 tussen Papendorp en Utrecht CS,
- ✦ Lijn 94 vervalt. Voor zover nog niet het geval worden alle haltes van lijn 94 tussen Lexmond en Ameide toegevoegd aan U-flex Vijfheerenlanden,
- ✦ Lijn 111 vervalt,
- ✦ De frequentie van lijn 122 wordt in de spits verlaagd naar een uurdienst. Daarnaast vervalt lijn 122 op zaterdag,
- ✦ Lijn 127 wisselt in Vleuten van route met lijn 11. Daarnaast vervalt lijn 127 's avonds na 19.00,
- ✦ Het nachtnet en de FC Utrecht Express vervallen.

# Inhoudsopgave

1	Inleiding .....	7
2	Aanpassingen vervoeraanbod.....	10
2.1	Tram.....	10
2.2	U-Link .....	10
2.2.1	Lijn 28.....	10
2.2.2	Lijn 34.....	10
2.2.3	Lijn (2)41 .....	10
2.2.4	Lijn 50.....	11
2.2.5	Lijn 73.....	11
2.2.6	Lijn 77.....	11
2.3	Utrecht Stad .....	12
2.3.1	Lijn 1 .....	12
2.3.2	Lijn 2.....	12
2.3.3	Lijn 4.....	12
2.3.4	Lijn 5.....	12
2.3.5	Lijn 6.....	13
2.3.6	Lijn 11 .....	13
2.3.7	Lijn 16.....	14
2.3.8	Lijn 18.....	14
2.3.9	Lijn 29.....	14
2.3.10	Voorzomerdienst .....	14
2.3.11	Versnellingsmaatregelen .....	15
2.4	Utrecht Streek .....	16
2.4.1	Lijnenruil.....	16
2.4.2	HOV Amersfoort – Science Park .....	16
2.4.3	Lijn 31 .....	21
2.4.4	Lijn 32.....	21
2.4.5	Lijn 33.....	21
2.4.6	Lijn 35.....	21
2.4.7	Lijn 43.....	21
2.4.8	Lijn 47.....	21
2.4.9	Lijn 48.....	22
2.4.10	Lijn 56 .....	22
2.4.11	Lijn 63 .....	22
2.4.12	Lijn 65 .....	23
2.4.13	Lijn 74 .....	24
2.4.14	Lijn 77 en 78.....	25
2.4.15	Lijn (2)85 .....	26
2.4.16	Lijn 94 .....	27
2.4.17	Lijn 111 en 127 .....	27
2.4.18	Lijn 122 .....	27
2.4.19	Lijn 247 .....	28
2.4.20	Lijn 281 .....	28
2.4.21	Nachtnet.....	28
2.4.22	FC Utrecht Express .....	28
3	Infrastructuur.....	29

3.1	Vervallen haltes.....	29
3.2	Gewijzigde haltenamen .....	30
4	Dienstregeling en aansluitingen .....	31
4.1	Frequenties en exploitatietijden per lijn .....	31
4.2	Aansluitingen .....	31
4.2.1	Utrecht CS.....	31
4.2.2	Overige stations .....	31
	Bijlage 1 DRU-mutaties per lijn.....	33
	Bijlage 2 Frequenties en exploitatietijden per lijn.....	36
	Bijlage 3 Advies ROCOV / Reactie op advies ROCOV.....	41

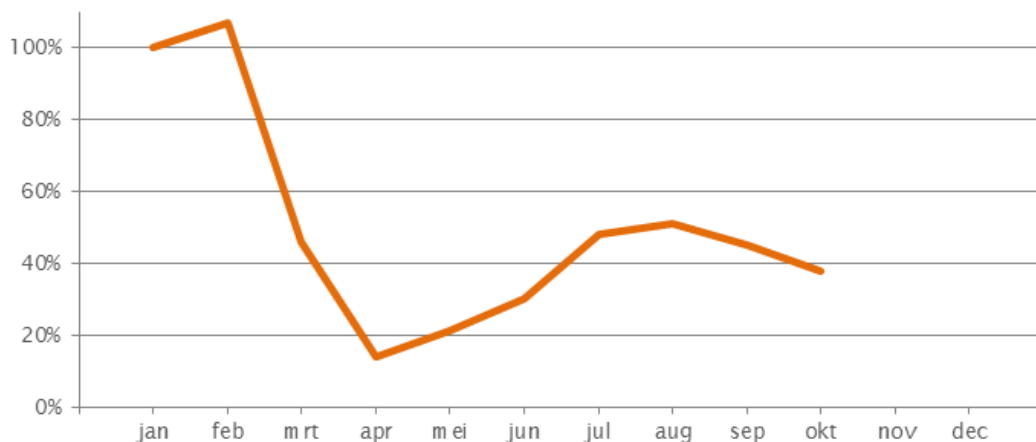
## 1 Inleiding

Het coronavirus heeft Nederland de afgelopen maanden ingrijpend veranderd. Maatregelen om het virus te bestrijden hebben grote impact op de samenleving. We werken anders, we leren anders en ontmoeten anders. We reizen minder en op een andere manier dan voorheen. Dit alles heeft grote impact op het openbaar vervoer.

### Aanleiding

Medio maart werd thuiswerken de norm, werden scholen en horeca gesloten en evenementen afgelast. De anderhalve meter regel werd ingevoerd en gold overall, ook in trein, tram en bus. Aan de oproep het openbaar vervoer te mijden werd massaal gehoor gegeven: het aantal reizigers zakte begin april tot slechts 15% van wat tot dan toe gebruikelijk was. De dienstregeling werd afgeschaald tot circa 60% van het aantal dienstregelinguren dat normaal werd gereden.

Met het versoepelen van de maatregelen aan het begin van de zomer werd afgesproken dat het openbaar vervoer per 1 juni weer de normale dienstregeling zou rijden. Het mondkapje werd verplicht en de anderhalve meter maatregel was in de voertuigen niet langer van toepassing. Het aantal reizigers nam weer mondjesmaat toe tot circa 50% van het aantal reizigers in dezelfde periode vorig jaar. Gezien de wederom aangescherpte maatregelen zal het aantal reizigers de komende tijd weer afnemen. Al met al zal het naar verwachting nog jaren duren voor het aantal reizigers weer op het niveau van voor de coronacrisis is.



Afbeelding 1: Ontwikkeling van het aantal reizigers in 2020, ten opzichte van dezelfde periode in 2019

Met het wegblijven van reizigers staat de betaalbaarheid van het OV onder druk. De Rijksoverheid biedt vervoerbedrijven met de beschikbaarheidsvergoeding in elk geval tot medio 2021 een tegemoetkoming in de kosten. Deze tegemoetkoming dekt echter niet het volledige verlies aan reizigersinkomsten waardoor de exploitatie onderaan de streep blijvend verlieslatend is. Om het tij te keren moeten maatregelen worden genomen.

De afgelopen maanden is samen met de provincie Utrecht een pakket aan maatregelen samengesteld waarmee kosten worden beperkt en middelen efficiënter worden ingezet. Een van die maatregelen is een versoepeling van het vervoeraanbod, waarbij per saldo een besparing van 8% van het aantal DRU's (niveau DRU-plafond 2020) wordt gerealiseerd. In de eerste helft van 2021 stellen we samen vast of dit percentage afdoende is, of dat aanpassingen (in positieve of negatieve zin) noodzakelijk zijn. Dit is in lijn met de afspraken die landelijk zijn gemaakt. In deze definitieve versie van het vervoerplan 2021 lichten we toe hoe we de bezuinigingsopgave willen invullen. Naast een



groot aantal bezuinigingsmaatregelen zien we ook kans een aantal voorstellen te doen die zonder of tegen geringe meerkosten juist voor een permanente verbetering zorgen in het vervoeraanbod. In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de DRU-mutaties per lijn.

### **Uitgangspunten**

In aanloop naar dit vervoerplan is uitgebreid onderzoek gedaan naar de manier waarop het huidige netwerk functioneert en wordt gebruikt. Op basis hiervan is een maatregelenpakket samengesteld, waarbij de volgende uitgangspunten zijn aangehouden:

- ✦ Maatregelen passen binnen het bestaande beleid en waar mogelijk binnen de begin 2020 vastgestelde uitgangspunten voor het vervoerplan 2021,
- ✦ Maatregelen raken een zo beperkt mogelijke groep reizigers,
- ✦ Maatregelen zijn erop gericht het OV-netwerk voor een zo groot mogelijk groep reizigers aantrekkelijk te houden. Sterke verbindende lijnen blijven binnen de mogelijkheden zoveel mogelijk intact. Deze lijnen zijn nodig om reizigers op termijn weer te verleiden gebruik te maken van het openbaar vervoer,
- ✦ Bij het opheffen van lijnen of ritten is niet alleen gekeken naar het gebruik, maar ook naar de beschikbare alternatieven,
- ✦ Maatregelen dragen bij aan een efficiënte(re) inzet van middelen.

Zoals eerder aangegeven zijn de maatregelen uit dit vervoerplan onderdeel van een groter pakket aan besparingen, waarbij geldt dat door slimmere inzet van middelen minder bespaard hoeft te worden op de exploitatie. In dat kader is extra kritisch gekeken naar nut en noodzaak van hoge frequenties in de spits en de toegevoegde waarde van spitslijnen, aangezien deze ritten relatief duur zijn. Hiervoor moeten namelijk voertuigen worden aangehouden die maar een heel klein deel van de dag worden gebruikt. Daarnaast is samen met Syntus onderzocht of met het uitruilen van lijnen voor beide partijen efficiencyvoordelen te behalen zijn.

Wanneer in dit plan ter onderbouwing van de voorstellen reizigersaantallen worden genoemd, dan betreft het – tenzij anders aangegeven – een gemiddelde op weekdays in week 2 t/m 8 van 2020. Dit betreft dus de periode vlak voor de eerste coronagevallen in Nederland. We verwachten dat het gebruik de komende jaren niet hoger zal liggen dan in deze periode, dus wanneer een maatregel op basis van deze gegevens passend is, hoeven we hier de komende jaren geen knelpunten te verwachten.

### **Proces en planning**

We hechten normaliter veel waarde aan een zorgvuldig proces waarin alle belanghebbenden op passende wijze worden betrokken. De bijzondere en dynamische omstandigheden dwingen ons echter om snel maatregelen te nemen. In lijn met landelijke afspraken zetten we daarom in op een afgeschaald vervoerplan per januari 2021. Een latere ingangsdatum betekent namelijk een grotere bezuinigingsopgave later in het jaar. Dit zou meer reizigers raken dan nodig en zorgen voor een nog langer durend herstel.

We hebben daarom een sterk verkort vervoerplanproces doorlopen. Hierin was geen ruimte voor de gebruikelijke publieksconsultatie. Wel is het ROCOV gevraagd te adviseren op het vervoerplan en zijn gemeenten in de gelegenheid gesteld om te reageren. Op 6 oktober hebben het ROCOV en de gemeenten de conceptversie van het vervoerplan ontvangen. Tot 22 oktober was er gelegenheid te reageren. Mede op basis van de reacties is deze definitieve versie van het vervoerplan opgesteld. De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de conceptversie zijn:

- ✦ Lijn 10 blijft met de huidige bedieningsperioden en frequenties rijden,
- ✦ Lijn 48 blijft ook 's avonds en in het weekend rijden, maar alleen tussen Houten en Nieuwegein-Centrum,
- ✦ De route van lijn 85 wordt in Utrecht verlegd van de Weg der Verenigde Naties naar de Europalaan,
- ✦ Op busstation Vianen Lekbrug biedt lijn 74 van / naar Vianen op weekdays tot 19.00 een directe aansluiting op lijn (2)85 van / naar Utrecht,
- ✦ U-flex Houten wordt uitgebreid met de haltes van lijn 47 en 281, voor zover gelegen binnen de gemeente Houten,
- ✦ Het tarief voor U-flex wordt in de hele concessie tijdelijk verlaagd naar €2,- per rit,

Het definitieve vervoerplan 2021 wordt op 10 november ter besluitvorming voorgelegd aan het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht. Op zondag 3 januari 2021 gaat de nieuwe dienstregeling in.

## 2 Aanpassingen vervoeraanbod

### 2.1 Tram

Tram 22 rijdt momenteel 12x/u tussen Utrecht CS en Science Park. Voor dienstregeling 2021 was een verdere verhoging van de frequentie naar 16x/u voorzien. Deze frequentieverhoging wordt voorlopig uitgesteld. Lijn 22 blijft komend jaar in de winterdienst 12x/u rijden.

De frequenties op de SUNIJ-lijn wijzigen niet. Naar verwachting komt in 2021 de vervoerkundige koppeling tussen de SUNIJ- en Uithoflijn tot stand. Als gevolg van het verschil in frequenties waarmee wordt gereden, staat de helft van de doorgaande trams van / naar Nieuwegein en IJsselstein 2 tot 3 minuten extra stil op Utrecht CS Centrumzijde.

### 2.2 U-Link

#### 2.2.1 Lijn 28

Vrijwel alle dagdekkende U-OV-lijnen kennen een gezamenlijk laatste aankomst- en vertrekmoment op Utrecht CS, aansluitend op de laatste intercity's van en naar Amsterdam. Alle bussen komen daarbij aan om 0.55 en vertrekken weer om 1.00. Lijn 28 kent momenteel ritten richting Science Park die Utrecht CS nog ver na 1.00 passeren. Het gebruik van deze extra late ritten is met gemiddeld <4 reizigers per rit zeer beperkt en ze sluiten ook vrijwel nergens meer op aan. We stellen daarom voor deze ritten te laten vervallen.

#### 2.2.2 Lijn 34

Lijn 34 is betrokken in een bredere netwerkaanpassing tussen Amersfoort en Utrecht Science Park. Wijzigingen op lijn 34 die hier mee samenhangen worden beschreven in 2.4.2.

Sinds vorig jaar wordt met lijn 34 ook in het weekend overdag een verbinding geboden tussen Utrecht-Zuidwest, USP, Zeist en Amersfoort. Onder normale omstandigheden geven we een dergelijke nieuwe verbinding de tijd om zich te bewijzen, maar gezien de omstandigheden en het nog tamelijk beperkte gebruik van lijn 34 in het weekend, stellen we voor de frequentie tussen Utrecht en Zeist terug te brengen van een kwartierdienst naar een halfuurdienst. Tussen Zeist en Amersfoort wijzigt de frequentie in het weekend niet.

#### 2.2.3 Lijn (2)41

Lijn 41 vormt de basisverbinding tussen Wijk bij Duurstede en Utrecht CS. Lijn 241 vult lijn 41 aan in de spits(richting). Lijn 41 rijdt door Bunnik en vervolgens via Galgenwaard en Vaartsche Rijn naar Utrecht CS, terwijl lijn 241 via de A12 en Kanaleneiland-Zuid rijdt. Samen rijden lijn 41 en 241 10 tot 12x/u in de spits(richting). Met het oog op de verwachte groei worden sinds vorig jaar 15-meterbussen in plaats van standaardbussen ingezet op lijn 41. Mede hierdoor is vooralsnog sprake van overcapaciteit op de corridor Wijk bij Duurstede – Utrecht CS.

Met betrekking tot het gebruik constateren we dat lijn 241 in het drukste uur van de spits een gemiddeld 25% lagere bezetting kent dan lijn 41. Daarnaast zien we dat >70% van de reizigers uit Wijk bij Duurstede, Cothen en Odijk die gebruik maken van lijn 241 reist van / naar Utrecht CS. Deze reizigers kunnen zonder overstappen ook gebruik maken van lijn 41.

We stellen daarom voor om lijn 241 te laten vervallen en lijn 41 met de huidige frequenties te blijven rijden. Voor reizigers betekent dit:

- ✦ De dagelijks 290 reizigers die nu met lijn 241 reizen tussen Wijk bij Duurstede / Cothen / Odijk en Utrecht CS zijn 4-5 minuten langer onderweg,
- ✦ De dagelijks 110 reizigers die nu met lijn 241 reizen tussen Wijk bij Duurstede / Cothen / Odijk en Kanaleneiland-Zuid / Merwedekanaalzone zijn 17-18 minuten langer onderweg,
- ✦ Voor de dagelijks 5.410 reizigers op lijn 41 verandert er niets en blijft het voorzieningenniveau op peil.

In verband met het vervallen van lijn 241 stellen we daarnaast voor, om in de vakantieperioden de winterdienst door te rijden op lijn 41. Hierdoor wordt een te grote terugval in frequentie in de vakantieperioden voorkomen.

### 2.2.4 Lijn 50

Met het oog op de verwachte groei van het aantal reizigers is de frequentie van lijn 50 vorig jaar fors verhoogd. Gezien de huidige ontwikkelingen blijft die verwachte groei voorlopig uit. Uit een analyse van de bezetting van lijn 50 blijkt dat de frequentie op weekdays en op zondag te hoog is. We stellen daarom voor:

- ✦ De frequentie tussen Utrecht en station Driebergen-Zeist in de spits te verlagen van een '5-6- naar een '7,5-minutendienst en in de daluren van een '7,5- naar een '10-minutendienst,
- ✦ De frequentie tussen Driebergen-Zeist en de Utrechtse Heuvelrug in de spits te verlagen van een '10-minutendienst naar een kwartierdienst,
- ✦ De frequentie op zondag overdag te verlagen van een '10-minutendienst naar een kwartierdienst.

Vrijwel alle dagdekkende U-OV-lijnen kennen een gezamenlijk laatste aankomst- en vertrekmoment op Utrecht CS, aansluitend op de laatste intercity's van en naar Amsterdam. Alle bussen komen daarbij aan om 0.55 en vertrekken weer om 1.00. Lijn 50 heeft momenteel nog een aankomst en vertrek op Utrecht CS ruim na 1.00. Het gebruik van deze extra late ritten is met gemiddeld <2 reizigers per rit zeer beperkt en ze sluiten ook vrijwel nergens meer op aan. We stellen daarom voor deze ritten te laten vervallen.

### 2.2.5 Lijn 73

Om ruimte te bieden voor groei is de frequentie en capaciteit op het traject Maarssenbroek – Utrecht – Zeist vorig jaar flink verhoogd. We stellen voor het aantal ritten in de spits te beperken door de frequentie te verlagen van een '7,5-minutendienst naar een '10-minutendienst. Gezien het huidige gebruik zou het mogelijk zijn ook op andere momenten van de dag de frequentie naar beneden bij te stellen. We kiezen hier echter nadrukkelijk niet voor. Om in de toekomst weer te kunnen groeien willen we op het dragende netwerk met aantrekkelijke frequenties blijven rijden. Een '10-minutendienst is daarbij wat ons betreft op weekdays overdag de ondergrens op lijn 73.

Verder stellen we in samenhang met wijzigingen op andere lijnen tussen Amersfoort en Zeist voor, om lijn 73 niet meer te rijden tussen Zeist-Centrum en Soesterberg. Dit voorstel wordt nader toegelicht in 2.4.2.

### 2.2.6 Lijn 77

Om ruimte te bieden voor groei is de frequentie en capaciteit op lijn 77 vorig jaar flink verhoogd. We stellen voor het aantal ritten in de spits te beperken door de frequentie te verlagen van een '7,5-minutendienst naar een '10-minutendienst. Gezien het huidige gebruik zou het mogelijk zijn ook op andere momenten van de dag de frequentie naar beneden bij te stellen. We kiezen hier echter nadrukkelijk niet voor. Om in de toekomst weer te kunnen groeien willen we op het dragende netwerk met aantrekkelijke frequenties blijven rijden. Een '10-minutendienst is daarbij wat ons betreft op weekdays overdag de ondergrens op lijn 77.

In samenhang met wijzigingen op lijn 78 onderzoeken we een routewijziging in Bilthoven. Meer informatie hierover is te vinden in 2.4.14.

## 2.3 Utrecht Stad

### 2.3.1 Lijn 1

Op weekdays overdag rijdt lijn 1 nu in beide richtingen een lange route over bedrijventerrein Overvecht-Noord. In de avonduren en in het weekend wordt een kortere route gereden waarbij het bedrijventerrein grotendeels wordt overgeslagen. We stellen voor het bedrijventerrein voortaan op weekdays overdag alleen nog in de drukste richting te bedienen. Lijn 1 rijdt dan van aanvang dienst tot 12.00 alleen richting Vechtsebanen de lange route over het bedrijventerrein, en tussen 12.00 en 18.00 alleen richting Utrecht CS.

De 12 reizigers die dagelijks voor 12.00 vanaf de haltes Oregondreef, Hudsonreef of Arizonadreef richting Utrecht CS reizen moeten afhankelijk van hun bestemming 350 tot 650 meter verder lopen naar een andere halte van lijn 1. Hetzelfde geldt voor de 33 reizigers die dagelijks tussen 12.00 en 18.00 uitstappen op voorgenoemde drie haltes.

### 2.3.2 Lijn 2

Op weekdays en op zondag overdag rijdt lijn 2 nu een kwartierdienst en op zaterdag overdag een '10-minutendienst. Daarbuiten rijdt lijn 2 elk half uur. Gezien de sterk teruggelopen aantallen bezoekers aan de binnenstad stellen we voor de frequentie waar mogelijk te verlagen:

- ✦ Op weekdays overdag van een kwartierdienst naar een halfuurdienst,
- ✦ Op zaterdag overdag van een '10-minutendienst naar een kwartierdienst.

In de avonduren zijn bovendien veel voorzieningen gesloten en dat zien we terug in het gebruik: gemiddeld maken 's avonds na 19.00 <3 reizigers per rit gebruik van lijn 2. We stellen daarom voor om lijn 2 's avonds na 19.00 niet meer te rijden. Afhankelijk van hun bestemming moeten reizigers 400 tot 800 meter verder lopen naar de alternatieve haltes Sterrenwijk, Vaartsche Rijn, Janskerkhof of Oosterstraat.

### 2.3.3 Lijn 4

Lijn 4 rijdt op maandag t/m zaterdag overdag een kwartierdienst over het hele traject. Daarbuiten wordt een halfuurdienst gereden, die tussen Utrecht CS en Voordorp nog wordt verdicht tot kwartierdienst. De gemiddelde bezetting per rit is op maandag t/m zaterdagavond gemiddeld <5, op zondagochtend <6 en op zaterdagavond <4 reizigers per rit. Op deze momenten volstaat een halfuurdienst in plaats van een kwartierdienst. We stellen dan ook voor de verdichtingsritten in de avonduren en op zondagochtend te laten vervallen.

### 2.3.4 Lijn 5

Lijn 5 rijdt dagelijks de hele dag elk half uur van Utrecht CS naar Terwijde via Oog in Al. Tussen Utrecht CS en Oog in Al wordt deze halfuurdienst in de spits(richting) verdicht tot kwartierdienst. De gemiddelde bezetting van de verdichtingsritten bedraagt 's ochtends 10 reizigers per rit en 's middags 7. In de reguliere ritten van lijn 5 is voldoende capaciteit om deze reizigers te vervoeren. Bovendien is voor een deel van de reizigers ook lijn 4 nog een alternatief. We stellen daarom voor de verdichtingsritten te laten vervallen.

Momenteel rijdt lijn 5 op maandag t/m zaterdag overdag na Terwijde door naar Maarssen. Het gebruik van de verbinding Terwijde - Maarssen is met name op zaterdag zeer beperkt: <2 reiziger gemiddeld per rit. We stellen daarom voor om lijn 5 op zaterdag overdag in te korten tot Terwijde. Het alternatief voor reizigers tussen Terwijde en Maarssen is om gebruik te maken van lijn 5 en bij Leidsche Rijn Centrum over te stappen op lijn 73.



### 2.3.5 Lijn 6

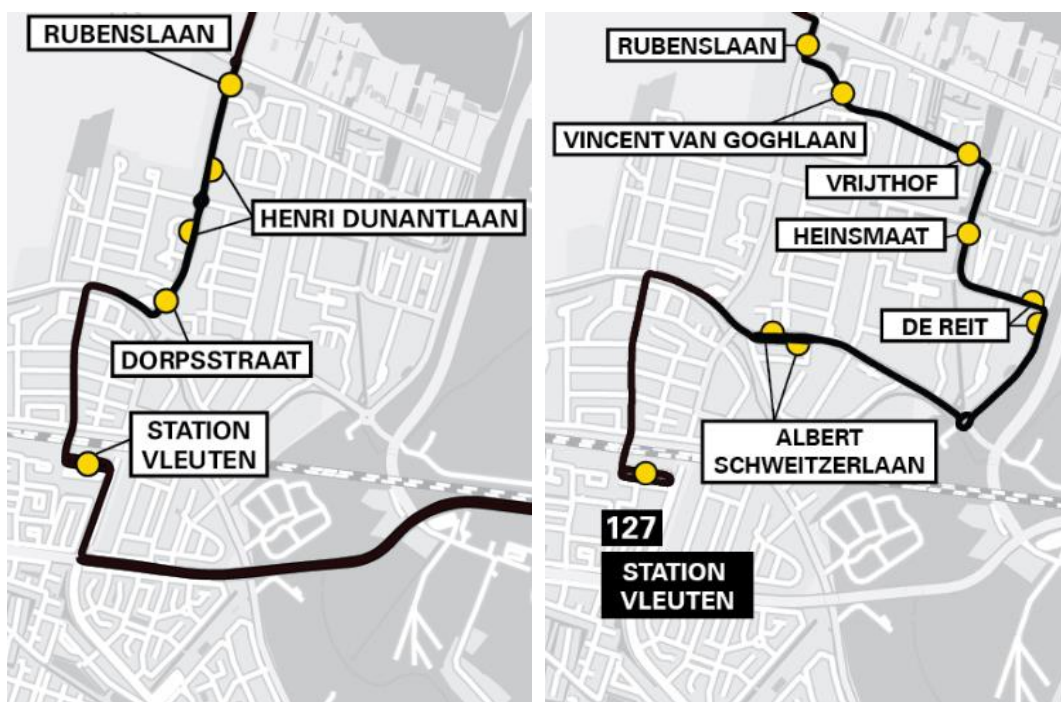
Met de komst van de Uithoflijn is lijn 6 vorig jaar doorgetrokken naar Galgenwaard. Tussen Utrecht CS en Galgenwaard rijdt lijn 6 dezelfde route als lijn 41. Gezien het gebruik van beide lijnen op dit traject is het niet nodig om lijn 6 hier dagelijks de hele dag te rijden. We stellen daarom voor om lijn 6 in het weekend en op weekdays na 19.00 niet meer te rijden tussen Utrecht CS en Galgenwaard. Aanvullend daarop stellen we voor om de frequentie in de spits(richting) te verlagen van een '7,5-minutendienst naar een kwartierdienst in combinatie met inzet van gelede in plaats van standaardbussen op de resterende 'lange ritten' van lijn 6.

### 2.3.6 Lijn 11

Lijn 11 verbindt Overvecht via Leidsche Rijn en Vleuten met Maarsse. Op weekdays worden op lijn 11 in de ochtendspits twee verdichtingsritten gereden tussen station Overvecht en Leidsche Rijn. Het gebruik van deze ritten is met gemiddeld 4 reizigers per rit beperkt. We stellen daarom voor deze ritten te laten vervallen.

Op zaterdag en zondag rijdt lijn 11 alleen het traject Leidsche Rijn - Vleuten - Maarsse. De bezetting is dan met gemiddeld <1 reiziger per rit minimaal. We stellen daarom voor om lijn 11 in het weekend niet meer te rijden. Het alternatief voor reizigers tussen Vleuten en Maarsse is gebruik te maken van lijn 28 of de trein en bij Leidsche Rijn Centrum over te stappen op lijn 73.

In Vleuten rijdt lijn 11 een ontsluitende route door Vleuten-Oost, terwijl lijn 127 juist een meer centrale route door het dorp rijdt. In verband met het opheffen van lijn 11 in het weekend, stellen we voor de routes van lijn 11 en 127 in Vleuten te wisselen. Hierdoor blijft een groter deel van de haltes in Vleuten in het weekend bediend. Daarnaast kan lijn 11 door versnelling van de route ook volgend jaar in beide richtingen aansluiting op de sprinters naar Amsterdam blijven bieden. Tegenover deze voordelen staat een reistijdverlenging van 3 minuten voor reizigers tussen Kockengen / Haarzuilens en station Vleuten en worden de haltes in Vleuten-Oost op weekdays met een lagere frequentie bediend.



Afbeelding 2: Nieuwe routes van lijn 11 (links) en 127 (rechts) in Vleuten

### 2.3.7 Lijn 16

Lijn 16 verbindt het Antonius Ziekenhuis en Leidsche Rijn Centrum op maandag t/m zaterdag overdag met het centrum van Utrecht. De lijn kent een grote mate van paralleliteit met de U-link-lijnen 28 en 73, maar rijdt in Lombok een meer ontsluitende route. Ondanks dat de afgelopen jaren diverse verbeteringen in de route en materieelinzet zijn doorgevoerd, staat lijn 16 met gemiddeld 58 reizigers per dag in de top 3 minst gebruikte reguliere lijnen in de U-OV-concessie. Gezien het beperkte gebruik en de beschikbare alternatieven stellen we daarom voor lijn 16 te laten vervallen. De gemiddeld 9 reizigers die dagelijks gebruik maken van de unieke haltes in Lombok moeten afhankelijk van hun bestemming 350 tot 500 meter extra lopen vanaf een halte van lijn 28 of 73.

### 2.3.8 Lijn 18

Met de start van tram 22 werd een verschuiving van reizigersstromen verwacht van lijn 28 naar tram 22. Omdat niet zeker was in welke mate deze verschuiving zou plaatsvinden, is lijn 18 lijn 28 (weliswaar met een lagere frequentie) blijven versterken tussen Utrecht CS en Rijnsweerd. Kennelijk hebben veel reizigers hun weg naar tram 22 gevonden, want de bezetting van lijn 18 was op het traject Utrecht CS – Rijnsweerd met gemiddeld 17 reizigers per rit (voor een spitsdienst) vrij beperkt.

Eveneens vorig jaar is de route van lijn 18 tussen De Meern-Oost en Utrecht CS verlegd naar Langerak. In Parkwijk was lijn 18 niet meer nodig omdat lijn 28 met groter materieel ging rijden en tussen Langerak en CS kon op die manier het groeiend aantal reizigers op lijn 4 worden opgevangen. We verwachten dat de extra capaciteit die lijn 18 biedt ook tussen Langerak en Utrecht CS zeker het komende jaar niet nodig zal zijn. We stellen daarom voor om lijn 18 te laten vervallen.

### 2.3.9 Lijn 29

In Vleuterweide-West worden de haltes Veldhuizerweg, Rivierkom-Zuid, Boterbloemsingel en Stroomrugbaan bediend door lijn 29. Lijn 29 rijdt dagelijks overdag en op weekdays ook in de vroege avonduren het hele traject tussen station Vleuten en USP. In de avonduren en in het weekend 's ochtends vroeg rijden de lange ritten lijn 29 niet. Op die momenten rijdt een pendel die de voorgenoemde vier haltes verbindt met station Vleuten en halte Veldhuizen, waar kan worden overgestapt op de trein en / of lijn 28. Het gebruik van deze pendeldienst is met gemiddeld <1 reiziger per rit marginaal. We stellen daarom voor deze ritten te laten vervallen. Afhankelijk van hun bestemming moeten reizigers 500 tot 1.100 meter verder lopen naar een vervangende halte van lijn 28.

### 2.3.10 Voorzomerdienst

In dit vervoerplan zijn geen algemene frequentieverlagingen opgenomen op de stadslijnen 1, 3, 7 en 8. Deze lijnen doen het goed en willen we daarom zoveel mogelijk in stand houden. Wel zien we in aanloop naar de zomerdienst het aantal reizigers op de Utrechtse stadsdienst langzaam teruglopen, tot ca. 65% van het aantal reizigers in de maatgevende periode in de winterdienst. Om ook de sterke stadslijnen een bijdrage te laten leveren aan de bezuinigingsopgave, stellen we voor een voorzomerdienst in te voeren op lijn 1, 3, 7 en 8, zes weken voorafgaand aan de reguliere zomerdienst. In deze periode rijden lijn 1, 3, 7 en 8 dan op maandag t/m zaterdag overdag een kwartierdienst in plaats van een '10-minutendienst.

### 2.3.11 Versnellingsmaatregelen

Het afgelopen jaar zijn diverse studies gedaan naar mogelijkheden om de OV-doorstroming in Utrecht te verbeteren. Hieruit is onder andere een aantal haltes naar voren gekomen dat met beperkte gevolgen voor reizigers kan worden opgeheven of beter kan worden verplaatst. Het gaat om de volgende situaties:

- ✦ Corridor Oudenoord – Omloop – Laan van Chartroise: uit een studie naar versnellingsmogelijkheden op deze route bleek dat relatief veel haltes op korte afstand van elkaar liggen, die door veel verschillende lijnen worden aangedaan. Met de volgende maatregelen blijven alle haltes bediend, maar worden sommige haltes door minder lijnen aangedaan, waardoor een deel van de lijnen wordt versneld:
  - Halte Anton Geesinkstraat op de Laan van Chartroise vervalt. Halte Anton Geesinkstraat op de Anton Geesinkstraat blijft bestaan, waardoor deze halte alleen nog wordt bediend door lijn 6,
  - De huidige halte David van Mollemstaat op de David van Mollemstraat blijft bediend. Stadinwaarts wordt hier een tegenhalte gerealiseerd. Dit haltepaar wordt alleen bediend door lijn 3. Halte David van Mollemstraat op de Oudenoord vervalt, nadat de nieuwe halte op de David van Mollemstraat in gebruik is genomen.

Met deze aanpassingen slaan lijn 7 en 27 twee haltes over en lijn 6 één halte, waardoor de reistijd op die lijnen voor doorgaande reizigers met 0,5 - 1 minuut wordt verkort. Tegelijkertijd blijven alle bestaande halteclusters bediend door minimaal 1 frequente, dagdekkende buslijn, waardoor versnelling niet ten koste gaat van de ontsluiting. Doordat haltes die worden overgeslagen ook fysiek niet meer op de route liggen, bestaat geen onduidelijkheid over de vraag welke lijn bij welke halte stopt.



Afbeelding 3: Voorstel versnellingsmaatregelen Oudenoord – Omloop – Laan van Chartroise

- ✦ Halte Utrecht, Balijelaan: het perron voor lijn 29 richting Vleuten ligt tussen twee gekoppelde VRI's, waardoor lijn 29 bij in- of uitstappers niet mee kan in de groene golf. Gemeente Utrecht onderzoekt of deze halte kan worden verplaatst tot voorbij de laatste VRI,
- ✦ Halte Utrecht, De Hoogstraat (richting Diakonessenhuis): deze halte van lijn 8 ligt op minder dan 150 meter van de eenzijdige halte Prins Hendriklaan. We stellen voor om halte De Hoogstraat te laten vervallen en halte Prins Hendriklaan te hernoemen in De Hoogstraat,
- ✦ Halte Utrecht, Utrechtse Bazaar: deze halte ligt op minder dan 250 meter van halte Papendorp-Noord en de Utrechtse Bazaar is permanent gesloten. We stellen daarom voor om halte Utrechtse Bazaar te laten vervallen.
- ✦ Halte Utrecht, Welgelegen: deze eenzijdige halte van lijn 5 ligt op slechts 100 meter van halte 24 Oktoberplein. We stellen voor om halte Welgelegen op te heffen.

## 2.4 Utrecht Streek

### 2.4.1 Lijnenruil

Zoals aangegeven in hoofdstuk 1, is samen met Syntus onderzocht welke efficiency-voordelen het uitruilen van lijnen heeft. Naar aanleiding van dat onderzoek worden de U-OV-lijnen 33, 43 (station Driebergen-Zeist – Zeist-Centrum), 58 en 59 overgeheveld naar de Syntus-concessie en wordt lijn 56 overgeheveld naar de U-OV-concessie. We beschouwen dit als uitgangspunt en om die reden zijn eventuele maatregelen op lijn 33, 43 (station Driebergen-Zeist – Zeist Centrum), 58 en 59 onderdeel van het vervoerplan van Syntus en zijn eventuele maatregelen op lijn 56 onderdeel van het vervoerplan van U-OV.

### 2.4.2 HOV Amersfoort – Science Park

In de uitgangspunten voor de vervoerplannen 2021, die werden vastgesteld voor de coronacrisis, vroeg de provincie Syntus en Qbuzz te komen met een gezamenlijk voorstel voor een eerste stap in de ontwikkeling van een HOV-verbinding tussen Amersfoort CS en USP. Ondanks dat deze uitgangspunten zijn vervallen voor dit vervoerplan, zien we mogelijkheden om hier door het slim combineren van lijnen en lijndelen een eerste stap te zetten, zonder dat hier extra DRU's mee zijn gemoeid. In dit voorstel zijn de lijnen 33, 34, 73, 201, 202, 203, 204 en 206 betrokken<sup>1</sup>.

In de huidige dienstregeling bestaan de volgende verbindingen tussen Amersfoort (en achterland) en USP:

- ✦ Tussen Noord- en Oost Nederland met de trein via Amersfoort naar Utrecht CS en van daar met tram 22 (Qbuzz) naar USP,
- ✦ Vanaf de Veluwe met de trein via Amersfoort naar station Bilthoven en van daar met lijn 31 (Qbuzz) naar USP,
- ✦ Vanuit diverse Amersfoortse wijken en kernen rondom Amersfoort direct met de diverse 200-lijnen (Syntus) naar USP,
- ✦ Vanaf Amersfoort CS met lijn 34 (Qbuzz) naar USP.

Ondanks diverse uitbreidingen de afgelopen jaren wordt op de meeste verbindingen met relatief lage frequenties gereden en zijn de bedieningsperioden beperkt. Hoewel de verschillende verbindingen tussen Amersfoort en USP elk hun eigen markt bedienen, kunnen we stellen dat het vervoeraanbod versnipperd is of in elk geval weinig herkenbaar.

Er is behoefte aan een herkenbare, snelle, frequente en dagdekkende verbinding tussen Amersfoort en USP, die zowel een functie heeft voor Amersfoort zelf als voor reizigers uit Noord- en Oost Nederland via Amersfoort CS. Syntus en Qbuzz doen daarom gezamenlijk het volgende voorstel:

#### Lijn 202 en 33

Lijn 202 rijdt in de huidige dienstregeling in de brede spits tussen Amersfoort Nieuwland en USP via Amersfoort-Centrum. We stellen voor lijn 202 voortaan tussen halte Stadhuis en P+R Soesterberg via Amersfoort CS te laten rijden. Naast Amersfoort CS stopt lijn 202 op de nieuwe route alleen nog bij halte Snouckaertlaan en Warande. Tussen Amersfoort CS en USP willen we lijn 202 dagdekkend en met aantrekkelijke frequenties gaan rijden: in de spits elke 10 minuten, in de daluren elk kwartier, op weekdays in de avonduren elk half uur en in het weekend elk uur. In de spits(richting) rijdt lijn 202 elk half uur door van / naar Nieuwland. De dienstregeling van lijn 2 wordt

---

<sup>1</sup> Informatie met betrekking tot Syntus-lijnen 201, 203, 204 en 206 is voor de volledigheid opgenomen, maar maakt geen onderdeel uit van het U-OV-vervoerplan

afgestemd op die van lijn 202. Lijn 201 (de huidige avond- en weekendverbinding tussen Amersfoort en USP) gaat op in de nieuwe lijn 202 en komt om die reden te vervallen.

Voor de reiziger betekent dit:

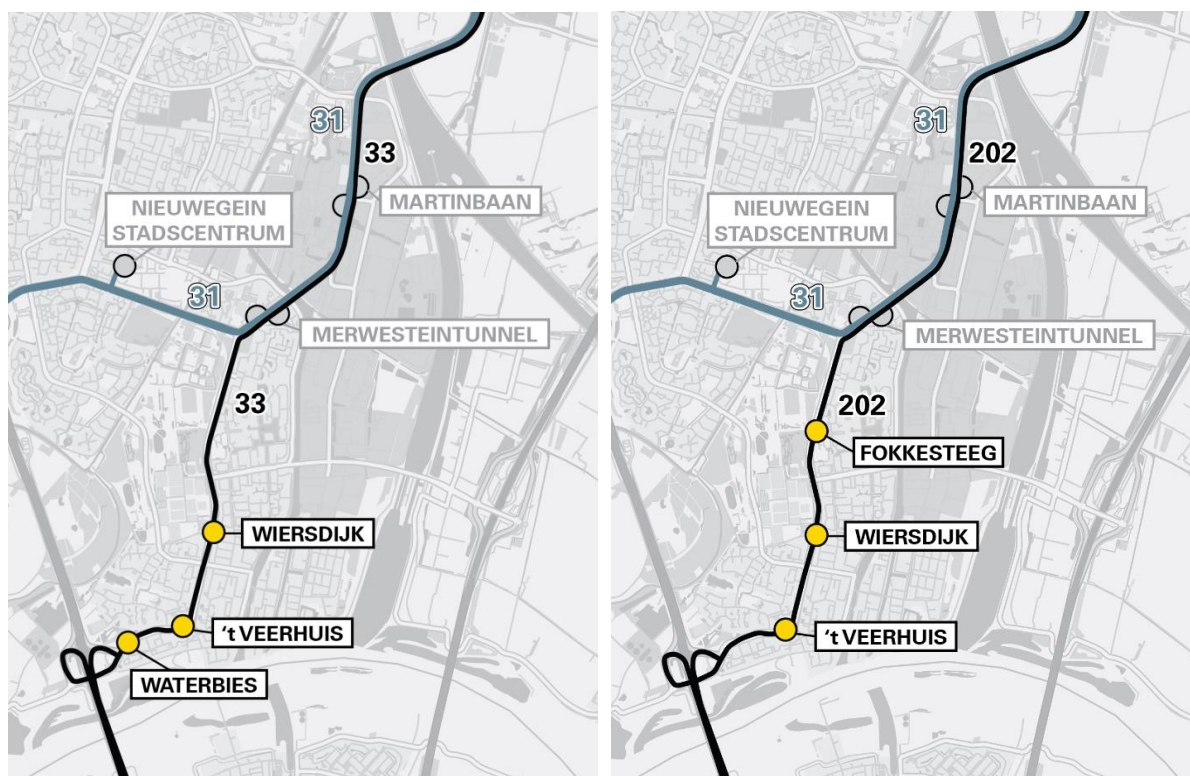
- ✚ Vaker en sneller van Amersfoort CS naar USP:
  - Hogere frequenties dan nu met lijn 34: in de spits 6 i.p.v. 4x/u, in de daluren 4 i.p.v. 2x/u en voortaan ook 's avonds 2x/u een directe verbinding,
  - Sneller van Amersfoort CS naar USP: de reistijd wordt met ca. 8 minuten verkort tot ongeveer 26 minuten in de spits en 23 minuten in de daluren. Daarmee wordt de verbinding bijna net zo snel als reizen via Utrecht CS: met Intercity + tram bedraagt de reistijd (eveneens exclusief overstaptijd) 23 minuten.
- ✚ Meer reismogelijkheden tussen Nieuwland en USP, waarvan in de spits net zo veel reismogelijkheden zonder overstap. Voor Nieuwland is dit een grote vooruitgang: niet alleen kan er zesmaal per uur naar USP worden gereisd in de spits en viermaal per uur in de daluren, ook wordt met dit voorstel in de spits weer zesmaal per uur gereden tussen Nieuwland en Amersfoort CS.

In de huidige situatie keert lijn 202 bij Rijnsweerd-Noord, aan het westelijke uiteinde van de busbaan USP. Lijn 33 (Vianen Lekbrug - USP) heeft een eindpunt bij het WKZ, aan het oostelijke uiteinde van de busbaan USP. We stellen voor om lijn 33 te integreren in lijn 202. Door beide lijnen te combineren beperken we het aantal ritten over de drukke tram / busbaan op USP en besparen zo ca. 3.000 DRU op jaarbasis. Bovendien ontstaat op weekdagen overdag een snelle, directe verbinding tussen knooppunt Vianen Lekbrug en Amersfoort CS buiten Utrecht CS om.

Net als lijn 202 is lijn 33 een snelle, verbindende lijn die gebruik maakt van doorgaande wegen met relatief weinig haltes, waarbij het merendeel van de reizigers vrijwel het hele traject aflegt. Op dit type verbindingen is de inzet van voertuigen met relatief veel zitplaatsen wenselijk. Op de nieuwe lijn 202 worden (grotendeels) 15-meterbussen met veel zitplaatsen ingezet, terwijl op lijn 33 nu voornamelijk standaard of gelede bussen rijden met juist relatief veel staanplaatsen. De inzet van 15-meterbussen betekent dan ook een kwaliteitsimpuls op de verbinding Vianen Lekbrug - USP.

Sinds vorig jaar doet lijn 33 een drietal haltes in Nieuwegein-Zuid aan. Nieuwegein-Zuid heeft hiermee een snelle verbinding gekregen met USP. Op onderstaande kaartjes zijn haltes met directe verbindingen naar USP weergegeven. Hieruit blijkt dat door een matige verdeling van haltes over de route, Fokkesteeg momenteel slecht is ontsloten richting USP. Om dit te verbeteren gaat lijn 202 stoppen bij de nieuwe bushalte Fokkesteeg, die momenteel ter hoogte van tramhalte Fokkesteeg wordt aangelegd. In het belang van doorgaande reizigers vervalt tegelijkertijd halte Waterbies. Voor de gemiddeld 13 reizigers die nu dagelijks gebruik maken van halte Waterbies, is halte 't Veerhuis op 350 meter het alternatief.





Afbeelding 4: Huidige (links) en nieuwe (rechts) haltes met directe verbinding naar USP

Om lijn 33 en 202 te kunnen combineren, moet het frequentieprofiel van beide lijnen op elkaar aansluiten. Op basis van het (verwachte) gebruik en de beoogde voertuiginzet wordt de frequentie op het traject Vianen Lekbrug – USP aangepast:

- ✦ In de ochtendspits richting USP: frequentieaanpassing van 4-8x/u naar 6x/u,
- ✦ In de ochtendspits richting Vianen: frequentieverlaging van 4x/u naar 3x/u,
- ✦ In de middagspits in beide richtingen: frequentieverlaging van 4x/u naar 3x/u.

Zoals aangegeven in 2.4.1, wordt de nieuwe lijn 202 Amersfoort – USP – Vianen geheel uitgevoerd door Syntus.

#### Lijn 203, 204 en 206

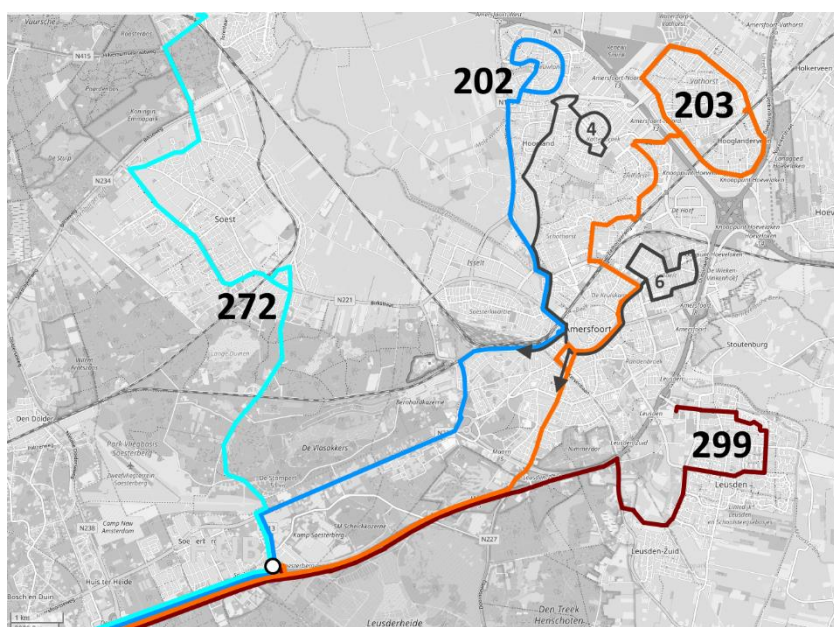
Met de komst van de nieuwe lijn 202 via Amersfoort CS, worden alle wijken van Amersfoort via het station aangesloten op het USP-net. Voor Hoogland en Kattenbroek vervalt daarom de noodzaak van een directe spitslijn. We stellen voor om lijn 204 op te heffen. Reizigers uit Hoogland lopen / fietsen naar de route van 202, of reizen met lijn 4 naar het station en stappen daar over op de nieuwe frequente 202. Voor Kattenbroek geldt hetzelfde, al wil Syntus daar in de komende jaren na corona de dienstregeling graag weer uitbreiden met een (spits)lijn naar USP via station Schothorst.

Met de 202 en de aansluitingen op het station is met name de noord/westkant van Amersfoort goed bediend richting USP. Vathorst, het oosten en het zuiden zijn minder gebaat bij deze reismogelijkheden. Daarom breiden we lijn 203 uit, de bus gaat 3-4 keer per uur rijden in de ochtendspits tussen Vathorst en USP, en tweemaal per uur in de middagspits. In de daluren blijft de frequentie naar Vathorst 1x per uur. Tussen station Schothorst en USP verhogen we de frequentie fors:

- ✦ In de ochtendspits van Schothorst richting USP: 4-6x/u,
- ✦ In de daluren en de tegenspits 2x/u,
- ✦ In de middagspits van USP richting Schothorst 4x/u.

Met deze frequentieverhoging blijft de oost/zuidkant van Amersfoort zeer frequent en snel verbonden met het USP. De druk op de Leusderweg neemt echter af, omdat lijn 202 via het station rijdt. Daardoor past het aantal bussen beter bij het karakter van de route, terwijl de bediening nog steeds zeer goed te noemen is. In de toekomst voorziet Syntus een 203 vanuit Vathorst via De Hoef direct naar USP, maar daar zijn in deze coronatijd de dienstregelinguren niet voor beschikbaar.

Vanwege de frequentie-uitbreiding op lijn 203 zal lijn 206 komen te vervallen. De maximale bezetting van lijn 206 in Liendert en Rustenburg komt niet boven de 10, waar voldoende plaats voor is in stadslijn 6. Reizigers naar USP kunnen lopen of fietsen naar een halte van lijn 203. Of ze reizen mee met lijn 6 naar het centrum of het station, om vervolgens over te stappen op lijn 202 of 203.



Afbeelding 5: Nieuwe USP-lijnen 202 en 203, met overstapmogelijkheden van / naar lijn 4 en 6

### Lijn 34 en 73

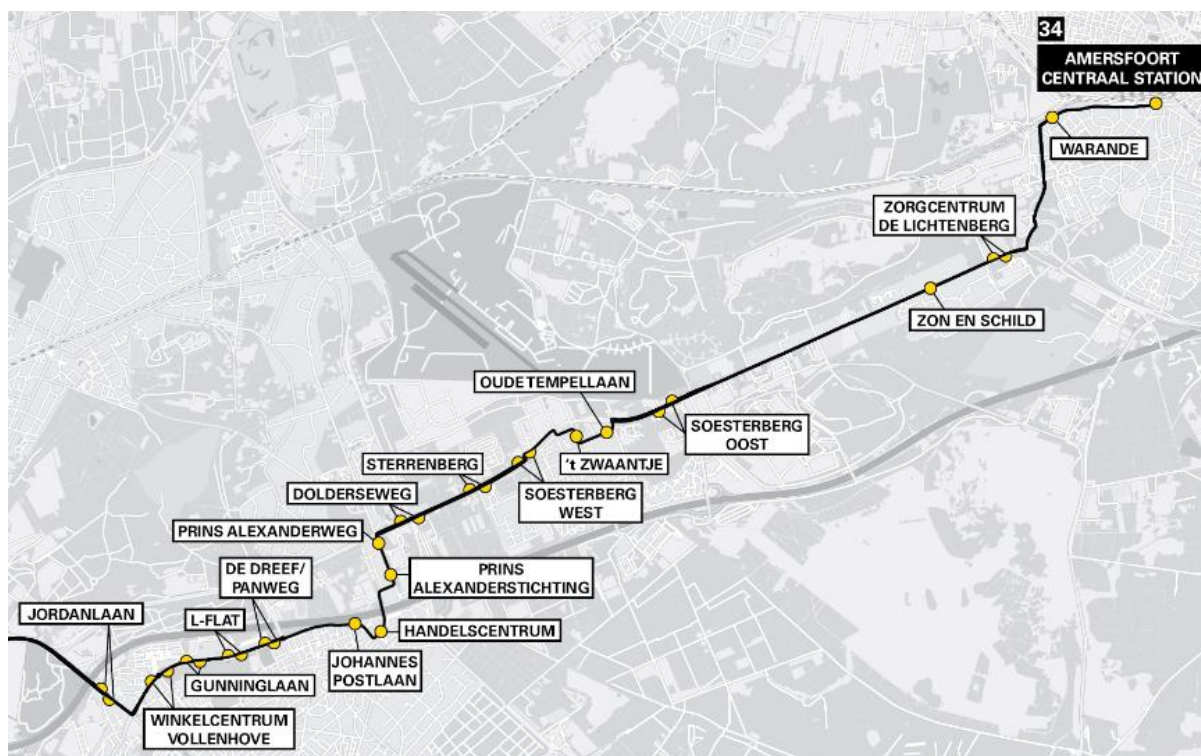
Lijn 34 verbindt Utrecht Science Park met Zeist Vollenhove. Na Zeist rijdt lijn 34 elk half uur (in de spits elk kwartier) door naar Amersfoort en bedient daarbij Soesterberg met haltes langs de N237. Lijn 73 verbindt Utrecht CS met Zeist Vollenhove en Zeist-Centrum. Na Zeist-Centrum rijdt lijn 73 overdag elk half uur door naar Soesterberg waar een ontsluitende lus door het dorp wordt gereden.

Met de introductie van de nieuwe lijn 202 verliest lijn 34 de functie van 'sneldienst' tussen Amersfoort CS en USP. Hierdoor is het minder belangrijk dat lijn 34 een zoveel mogelijk gestekte route rijdt. Juist de beperkte ontsluiting van Soesterberg door lijn 34 was vorig jaar reden om lijn 73 na Zeist door te laten rijden naar Soesterberg. Kortom: met de introductie van lijn 202 is de verbinding Zeist – Soesterberg overbediend, zeker in combinatie met lijn 56, en zijn aanpassingen logisch en noodzakelijk.

We stellen voor lijn 73 niet meer te rijden tussen Zeist-Centrum en Soesterberg. In plaats daarvan rijdt lijn 34 een meer ontsluitende route via Zeist Handelscentrum, Huis ter Heide en Soesterberg-Dorp. Tussen Zeist en halte

Soesterberg-Oost doet lijn 34 alle haltes op de route aan. Tussen Soesterberg en Amersfoort CS blijft lijn 34 de huidige route rijden en worden alleen de haltes Zon en Schild, Zorgcentrum De Lichtenberg en Warande aangedaan.

Met de route via Handelscentrum en Huis ter Heide komen we tegemoet aan de wens om ook Huis ter Heide in de route van lijn 34 op te nemen. In Soesterberg rijdt lijn 34 de 'lage hoed' via de Banningstraat. Met deze route door Soesterberg wordt getracht een balans te vinden tussen de belangen van reizigers uit Soesterberg-Dorp (ontsluiting) en die van doorgaande reizigers tussen Zeist Vollenhove en Amersfoort (reistijd).



Afbeelding 6: Nieuwe route van lijn 34 tussen Zeist en Amersfoort

Naast de doorgaande ritten naar Amersfoort worden ook de korte ritten van lijn 34 doorgetrokken naar Handelscentrum. In de praktijk rijden de korte ritten van lijn 34 nu vaak al door naar Handelscentrum voor pauzes, bus- en chauffeurswissels. Door deze ritten om te zetten in dienstritten worden Handelscentrum en het noordelijk deel van de Verzetswijk frequenter bediend vanuit Utrecht.

Als gevolg van de wijzigingen tussen Zeist en Soesterberg verliezen de dagelijks 56 reizigers tussen Soesterberg en De Bilt / Utrecht-Centrum / Utrecht CS hun directe verbinding. Het alternatief voor deze reizigers is gebruik te maken van lijn 34 in combinatie met een overstap op lijn 50 of 73 bij knooppunthalte Jordanlaan. Daarnaast vervalt halte Dijnseburg voor lijn 34. Voor de gemiddeld 13 reizigers die nu dagelijks gebruik maken van halte Dijnseburg, is halte De Dreef/Panweg op 450 meter het alternatief.

Met de komst van de nieuwe lijn 202 valt een deel van de markt weg voor lijn 34. Om die reden wordt de frequentie tussen Zeist en Amersfoort in de spits verlaagd van een kwartierdienst naar een halfuurdienst.

### 2.4.3 Lijn 31

In IJsselstein rijdt een deel van de ritten na knooppunt Binnenstad door naar IJsselstein-Noord en volgt daarbij vrijwel dezelfde route als de tram. Slechts 20% van de totaal 681 reizigers die in IJsselstein in- en uitstappen maakt gebruik van een halte voorbij knooppunt Binnenstad. Aangezien de tram voor deze beperkte groep reizigers een goed alternatief is, stellen we voor om lijn 31 in te korten tot IJsselstein Binnenstad. Overstappen tussen lijn 31 en de tram is mogelijk bij halte IJsselstein Binnenstad of bij Nieuwegein Stadscentrum.

### 2.4.4 Lijn 32

Lijn 32 biedt in de spits(richting) enkele rechtstreekse ritten tussen station Maarssen en USP via Maarssen-Dorp, Zuilen-Noord en Overvecht. Gezien het beperkte gebruik en de beschikbare alternatieven stellen we voor om deze lijn niet meer te rijden. De gemiddeld 42 reizigers per dag tussen Maarssen en USP kunnen afhankelijk van hun herkomst gebruik maken van de trein en reizen via Utrecht CS of gebruik maken van lijn 12 / 120 en bij halte Prins Bernhardplein overstappen op lijn 27. Reizigers tussen Zuilen en USP kunnen gebruik maken van lijn 27. De 20 dagelijkse reizigers uit Overvecht-Noord kunnen gebruik maken van lijn 1 en op station Overvecht overstappen op lijn 30. De 18 reizigers tussen Overvecht-Zuid en USP kunnen gebruik maken van lijn 6, die na aankomst op station Overvecht direct doorrijdt als lijn 30 naar USP.

### 2.4.5 Lijn 33

Lijn 33 gaat op in de nieuwe lijn 202. Zie voor meer informatie hierover 2.4.2.

### 2.4.6 Lijn 35

Lijn 35 biedt in de spits een directe verbinding tussen de stations Driebergen-Zeist / Lunetten en Utrecht Science Park. Momenteel stopt lijn 35 tussen station Driebergen-Zeist en halte WKZ niet op tussenliggende haltes. Om lijn 34 in de spits te ontlasten stellen we voor knooppunthalte Jordanaan in Zeist op te nemen in de route van lijn 35.

Een deel van de ritten op lijn 35 wordt nu gereden met dubbelgelede bussen. Gezien de vervoervraag stellen we voor alleen nog gelede bussen in te zetten op deze lijn.

### 2.4.7 Lijn 43

In Zeist rijdt lijn 43 een ontsluitende route door Kerckebosch. Dit traject wordt overgenomen door Syntus en geïntegreerd in lijn 58 (zie ook 2.4.1). Lijn 43 rijdt voortaan alleen nog tussen Houten en station Driebergen-Zeist. De dagelijks 44 reizigers tussen Odijk en Kerckebosch / Zeist-Centrum kunnen op station Driebergen-Zeist overstappen op lijn 58 en afhankelijk van hun bestemming ook gebruik maken van lijn 56 of 575.

In de avonduren en in het weekend rijdt lijn 43 nu alleen tussen Zeist en Odijk. Het gebruik van lijn 43 is dan met gemiddeld 1 reiziger per rit minimaal. We stellen daarom voor lijn 43 's avonds en in het weekend te laten vervallen. Reizigers van en naar Odijk kunnen afhankelijk van hun bestemming gebruik maken van lijn 41, al dan niet in combinatie met een overstap op lijn 56 in Cothen of de trein bij station Bunnik of Utrecht CS.

### 2.4.8 Lijn 47

Lijn 47 verbindt Utrecht CS via Hoograven en de bedrijventerreinen van Houten met station Houten. Op weekdays maken 's avonds na 19.00 gemiddeld <3 reizigers per rit gebruik van lijn 47. Op zaterdag overdag gemiddeld <4 en op zondag overdag gemiddeld <3. We stellen daarom voor om lijn 47 op weekdays na 19.00 en in het weekend te laten vervallen. Voor reizigers naar Tolsteeg / Hoograven zijn lijn 1 en 8 het alternatief. U-flex Houten wordt



uitgebreid met de haltes van lijn 47 (voor zover gelegen binnen de gemeente Houten), zodat deze haltes ook in de avonduren en in het weekend bereikbaar blijven.

#### 2.4.9 Lijn 48

Lijn 48 verbindt Maarssen, Leidsche Rijn, Nieuwegein en Houten met elkaar buiten Utrecht CS om. De route loopt via verschillende bedrijventerreinen en kantorenlocaties, waardoor lijn 48 met name op weekdays overdag goed wordt gebruikt. Tussen Leidsche Rijn en Nieuwegein Stadscentrum is het gebruik na 19.00 met gemiddeld <2 reizigers per rit echter zeer beperkt. Dat geldt ook voor het weekend: op zaterdag en zondag is de gemiddelde bezetting <2 reizigers per rit. We stellen daarom voor om lijn 48 op weekdays na 19.00 en in het weekend niet meer te rijden tussen Leidsche Rijn en Nieuwegein Stadscentrum. Reizigers kunnen gebruik maken van diverse andere verbindingen via Utrecht CS.

#### 2.4.10 Lijn 56

In de ochtendspits rijdt lijn 56 een halfuurdienst over het hele traject, aangevuld met drie verdichtingsritten: een rit van Amersfoort naar Driebergen-Zeist, een rit van Driebergen-Zeist naar Amersfoort en een rit van Wijk bij Duurstede naar Amersfoort. Voor deze drie ritten zijn twee maatgevende bussen nodig. Dit maken het erg dure ritten om te rijden. Daarom is kritisch gekeken naar nut en noodzaak van deze verdichting:

- ✦ De verdichtingsrit van Amersfoort naar Driebergen-Zeist is gezien het gebruik alleen nodig tussen station Amersfoort en halte Zorgcentrum De Lichtenberg. Doordat lijn 10 vaker is gaan rijden en ook lijn 34 voortaan stopt bij De Lichtenberg, wordt lijn 56 ontlast en kan deze verdichtingsrit vervallen,
- ✦ Gezien de bezetting van de verdichtingsrit Driebergen-Zeist – Amersfoort en het gebruik van de voorgaande / opvolgende rit is een verdichtingsrit prettig maar niet strikt noodzakelijk. Bovendien worden met de nieuwe route van lijn 34 extra reismogelijkheden geboden tussen Zeist, Soesterberg en Amersfoort, waardoor lijn 56 wordt ontlast. Daarom kan ook deze verdichtingsrit vervallen,
- ✦ De verdichtingsrit van Wijk bij Duurstede naar Amersfoort wordt nog het best gebruikt. Deze kan alleen vervallen als op de eerstvolgende reguliere rit een gelede bus wordt ingezet. Dit is ook de situatie zoals die tot enkele jaren geleden bestond.

Gezien het voorgaande stellen we voor de verdichtingsritten in de ochtendspits te laten vervallen en de drukste rit 's ochtends van Wijk bij Duurstede naar Amersfoort te rijden met een gelede bus.

#### 2.4.11 Lijn 63

Lijn 63 verbindt de woongebieden van Vianen dagelijks de hele dag met knooppunt Vianen Lekbrug. Op weekdays overdag rijdt lijn 63 na aankomst op de Lekbrug via de A2 / A12 door naar Utrecht CS. Daarbuiten is lijn 63 op de Lekbrug exploitatief gekoppeld met lijn 74. Hierdoor is Vianen ook in de avonduren en het weekend, zij het met een iets langere reistijd, rechtstreeks verbonden met Utrecht.

Op weekdays overdag maken 200 reizigers (gemiddeld 5 per rit) gebruik van de directe verbinding tussen Vianen en Utrecht via de A2 / A12, waarvan 43 naar Kanaleneiland-Zuid / Merwedekanaalzone en 157 naar Utrecht CS. Gezien de vele alternatieve directe verbindingen die bestaan tussen de Lekbrug en Utrecht CS stellen we voor om lijn 63 niet meer te rijden tussen Vianen Lekbrug en Utrecht CS en het lokale traject in Vianen te integreren in lijn 74. Reizigers uit Vianen krijgen daardoor dagelijks de hele dag een overstapvrije verbinding met Nieuwegein en houden een directe verbinding met alle haltes die lijn 63 nu aandoet in Utrecht. De route via Nieuwegein is wel ca. 12 minuten trager dan de directe route via de A2 / A12. Reizigers die sneller in Utrecht willen zijn, kunnen op de



Lekbrug overstappen op lijn 85, die tussen Vianen Lekbrug en Utrecht CS dezelfde route gaat rijden als lijn 63 nu en op weekdagen tot 19.00 altijd een korte overstap gaat bieden op lijn 74 van / naar Vianen.

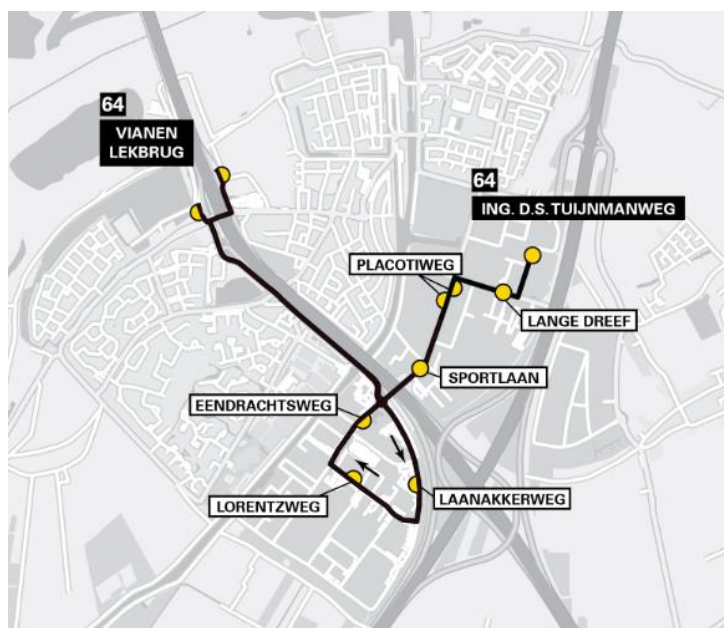
Daarnaast stellen we voor om de frequentie binnen Vianen in de tegenspits, dat wil zeggen 's ochtends vanaf de Lekbrug naar de woongebieden in Vianen en 's middags omgekeerd, te verlagen van een kwartierdienst naar een halfuurdienst. Met een gemiddelde bezetting van <3 reizigers per rit is een halfuurdienst ruimschoots voldoende, en door op de complementerende lijn 64 (zie 2.4.12) eveneens minder te rijden in de tegenspits, wordt een besparing geboekt op de exploitatiekosten met minimale gevolgen voor reizigers.

#### 2.4.12 Lijn 65

Lijn 65 rijdt dagelijks de hele dag elk half uur tussen Utrecht CS en Vianen Lekbrug via Plettenburg. Op weekdagen overdag wordt het traject tussen Utrecht CS en Plettenburg verdicht tot kwartierdienst, die vervolgens in de spits(richting) weer verder wordt verdicht tot '7,5-minutendienst. Daarnaast rijdt lijn 65 op weekdagen overdag na aankomst op de Lekbrug elk half uur en in beide richtingen door naar de diverse bedrijventerreinen van Vianen.

Met betrekking tot het traject binnen Vianen stellen we het volgende voor:

- ✦ De ritten binnen Vianen rijden voortaan onder lijnnummer 64 en worden exploitatief gekoppeld met lijn 74. Hiermee ontstaat een overstapvrije verbinding tussen woongebieden in Nieuwegein en bedrijventerreinen in Vianen, een wens die vorig jaar onder andere door ROCOV is geuit. Door deze wijziging keert lijn 65 voortaan altijd op de Lekbrug.
- ✦ Het afwachten van de vertrektijd bij halte van Duvendoordestraat is door het ontbreken van haltekommen niet mogelijk zonder daarbij het overige verkeer te hinderen. Het begin- en eindpunt van lijn 64 wordt daarom verlegd van halte van Duvendoordestraat naar halte Ing. D.S. Tuijnmanweg. De verbinding tussen halte van Duvendoordestraat en Ing. D.S. Tuijnmanweg voegt vervoerkundig weinig toe en door dit traject uit de route te halen ontstaat de mogelijkheid om op een andere plek dan bij halte van Duvendoordestraat de vertrektijd af te wachten.
- ✦ Lijn 64 rijdt niet meer in de tegenspits. Dat wil zeggen 's ochtends tot 9.30 niet van de bedrijventerreinen naar de Lekbrug en 's middags na 15.00 niet van de Lekbrug naar de bedrijventerreinen. De bezetting is op die momenten met gemiddeld <1 reiziger per rit minimaal, en door op de complementerende lijn 74 (zie 2.4.11) eveneens met aangepaste frequentie te rijden in de tegenspits, is een efficiëntere exploitatie mogelijk met minimale gevolgen voor reizigers.



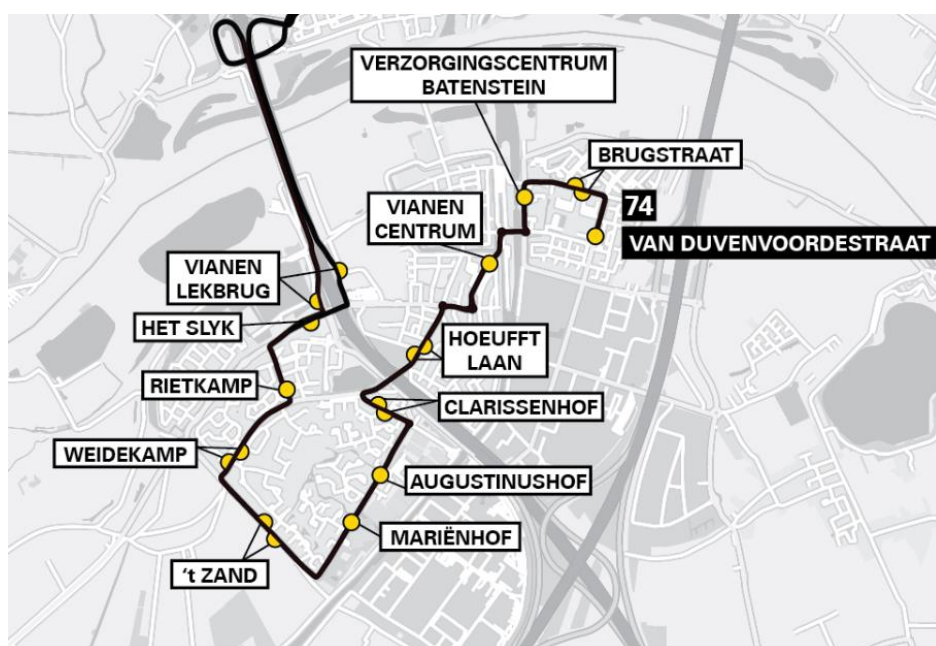
Afbeelding 7: Traject dat voortaan wordt gereden onder lijnnummer 64

Op het resterende traject van lijn 65 stellen we tot slot de volgende wijzigingen voor:

- ✦ Tussen Utrecht CS en Plettenburg wordt de frequentie in de spits(richting) verlaagd van een '7.5-minutendienst naar een '10-minutendienst,
- ✦ Op verzoek van reizigers wordt op weekdays een extra vroege rit toegevoegd van Vreeswijk naar Utrecht. De eerste reismogelijkheid van Vreeswijk naar Utrecht is daarmee weer gelijk aan de eerste reismogelijkheid met lijn 77 in de vorige dienstregeling.

### 2.4.13 Lijn 74

Zoals toegelicht in 2.4.11 en 2.4.12 worden verschillende wijzigingen doorgevoerd op lijn 63 en 65 die effect hebben op lijn 74. Zo wordt het lokale traject van lijn 63 in Vianen geïntegreerd in lijn 74 en zijn op weekdays overdag ritten van lijn 74 die niet via het traject van lijn 63 doorrijden Vianen in, gekoppeld met lijn 64.



Afbeelding 8: Nieuwe, verlengde route van lijn 74 in Vianen

Aanvullend daarop stellen we op lijn 74 de volgende maatregelen voor:

- ✚ In de spits(richting) wordt de frequentie tussen Nieuwegein Stadscentrum en Utrecht CS verlaagd van een '7,5-minutendienst naar een '10-minutendienst. Dit betekent wel dat de helft van de doorgaande ritten in de spits tot ca. 5 minuten extra stilstaat op Nieuwegein Stadscentrum of Utrecht CS, om te voorkomen dat op andere trajectdelen een scheve kwartierdienst wordt gereden. We kiezen voor deze oplossing en niet voor een kwartierdienst aangevuld met versterkings- of verdichtsridden omdat:
  - Hierdoor bij Kanaleneiland-Zuid aansluiting wordt geboden op alle ritten lijn 34,
  - Ongeveer 75% van de reizigers tussen Nieuwegein en Utrecht instapt tussen Stadscentrum en de gemeentegrens met Utrecht. Een regelmatige '10-minutendienst is dus in het belang van de meerderheid van de reizigers,
  - In de spits slechts 10% van de reizigers over Utrecht CS heen reist. Deze beperkte groep kan er bovendien nog voor kiezen gebruik te maken van de ritten zonder wachttijd. Hetzelfde geldt voor reizigers tussen Nieuwegein Doorslag en Utrecht. Reizigers uit Vianen kunnen op de Lekbrug overstappen op lijn 85 en hebben op die manier altijd een snelle verbinding met Utrecht.
- ✚ Onder andere op verzoek van reizigers worden de laatste ritten (weer) doorgetrokken van halte Waterbies in Nieuwegein-Zuid naar halte van Duvendoorstraat in Vianen.

#### 2.4.14 Lijn 77 en 78

Bilthoven-Noord wordt bediend door lijn 77 en lijn 78. Lijn 77 is onderdeel van U-link en rijdt hoogfrequent en met groot materieel tussen Utrecht en station Bilthoven. Lijn 78 is een kleinschalige vaste buslijn die De Leyen (Bilthoven-Noord) en De Kwinkelier (Bilthoven-Zuid) op maandag t/m zaterdag overdag elk half uur verbindt met station Bilthoven.

Lijn 78 is met gemiddeld 35 reizigers per dag de minst gebruikte reguliere buslijn in de U-OV-concessie. Op basis van het gebruik concluderen we dat de manier waarop het openbaar vervoer hier nu is vormgegeven, niet aansluit bij de behoefte van reizigers.

De route van lijn 77 in Bilthoven-Noord staat ter discussie. In vervoerplan 2020 is opgenomen dat de route in Bilthoven-Noord verlegd zou worden naar de Jan Steenlaan, maar toen kort na de routewijziging bleek dat de heringerichte Jan Steenlaan onvoldoende geschikt was als busroute, werd die weer teruggelegd naar de Rembrandtlaan. Het is bekend dat in Bilthoven-Noord verschillend wordt gedacht over nut en noodzaak van de huidige route van lijn 77.

Begin 2020 is met provincie en gemeente afgesproken bewoners te betrekken bij een integraal voorstel voor een andere invulling van het openbaar vervoer in Bilthoven-Noord. Als gevolg van de coronacrisis heeft dit nog niet kunnen plaatsvinden.

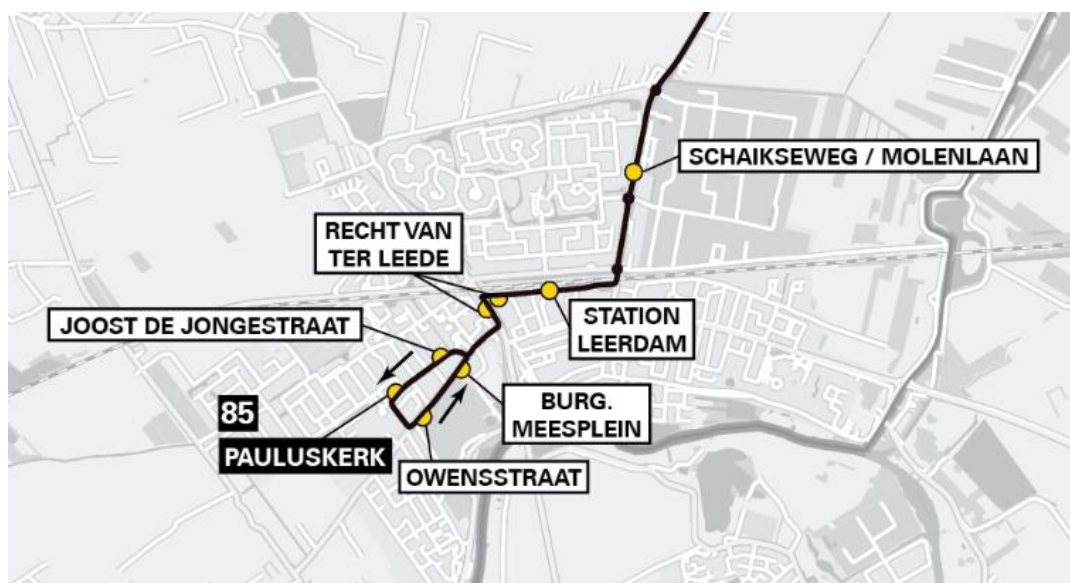
We streven er ondanks de aanhoudende crisis naar om medio 2021 een breed gedragen voorstel voor een andere invulling van het openbaar vervoer in Bilthoven-Noord door te voeren. Vertrekpunt vanuit provincie en U-OV is daarbij dat lijn 77 minder of helemaal niet meer door de Rembrandtlaan rijdt. Voor wat betreft lijn 78 zien we mogelijkheden om deze vaste buslijn te vervangen door U-flex. Een U-flex-project past goed bij de vervoersomgang in Bilthoven-Noord en -Zuid en zou voor meer bestemmingen in de omgeving die niet op alle momenten van de dag goed bereikbaar zijn een rol kunnen spelen. Een voorbeeld daarvan is Berg en Bosch, maar ook andere bestemmingen zijn denkbaar. We werken dit graag samen met betrokken partijen verder uit.

## 2.4.15 Lijn (2)85

Lijn (2)85 heeft momenteel een lusvormige route in Leerdam, die 's ochtends rechtsom en 's middags en 's avonds linksom wordt gereden. Nadelen van deze constructie zijn:

- ✦ De aansluiting tussen lijn (2)85 en treinen op de MerwedeLingelijn wordt altijd slechts in één richting geboden; 's ochtends van de bus uit Utrecht op de trein en 's middags en 's avonds van de trein op de bus naar Utrecht.
- ✦ De route in Leerdam is moeilijk te begrijpen voor reizigers: afhankelijk van het moment op de dag moet bij sommige haltes voor dezelfde richting aan de overkant van de straat worden ingestapt,
- ✦ De patroontijden wijzigen halverwege de dag, waardoor aansluitingen op andere lijnen halverwege de dag veranderen.

We stellen daarom voor de route in Leerdam te vereenvoudigen. Daarbij vervalt de route via Leerdam-Noord en rijdt lijn (2)85 altijd dezelfde route van / naar Leerdam-West via station Leerdam.



Afbeelding 9: Nieuwe route van lijn (2)85 in Leerdam

Lijn (2)85 kan hierdoor dagelijks de hele dag hetzelfde patroon rijden en daarbij altijd in beide richtingen een korte overstap geven op treinen naar zowel Dordrecht als Geldermalsen. Tegenover deze voordelen staat dat de haltes Ooievaarlaan (dagelijks gemiddeld 44 reizigers) en Huis Ter Leede (dagelijks gemiddeld 26 reizigers) vervallen voor lijn (2)85. Het alternatief is halte Recht van Ter Leede of Schaikseweg / Molenlaan op 450 tot 550 meter. Met name halte Schaikseweg / Molenlaan wordt met deze wijziging een belangrijke halte voor Leerdam-Noord. Het is dan ook aan te bevelen deze halte te voorzien van (meer) fietsparkeerplekken. Voor reizigers die geen gebruik willen of kunnen maken van de alternatieve haltes, is U-flex Vijfheerenlanden het alternatief.

Tussen Vianen Lekbrug en Utrecht vervallen zowel lijn 63 als lijn 81. Lijn 85 neemt de route Lekbrug – Kanaleneiland-Zuid – Utrecht CS over en gaat in Utrecht dus via de Europalaan in plaats van de Weg der Verenigde Naties rijden. De circa 125 reizigers tussen de Merwedekanaalzone / Kanaleneiland-Zuid en Vianen Lekbrug (en verder) houden hiermee een verbinding zonder omreizen via Utrecht CS. Omdat lijn 85 nu tussen de Lekbrug en Utrecht CS geen tussenliggende haltes heeft, beperken de gevolgen voor de huidige gebruikers van lijn 85 zich tot een ca. 2 minuten langere reistijd.

Tot slot stellen we gezien het gebruik van lijn (2)85 voor de frequentie in de ochtendspits te verlagen van een '10-minutendienst naar een kwartierdienst en de verdichtingsritten die lijn 285 in de spits(richting) rijdt tussen Utrecht CS en Papendorp niet meer te rijden in de vakantieperioden.

#### 2.4.16 Lijn 94

In de avonduren, wanneer DMG-lijn 90 (Utrecht CS – Ameide – Gelkenes) niet rijdt, neemt U-OV-lijn 94 de bediening van het traject Utrecht CS – Ameide over. Daarnaast rijdt lijn 94 in de ochtendspits drie ritten van Ameide naar Utrecht CS. Deze ritten verdichten de halfuurdienst op lijn 90 tot kwartierdienst.

Het gebruik van lijn 94 in de avonduren is zeer beperkt. De gemiddelde bezetting op weekdays bedraagt op maandag t/m zaterdagavond <3 reizigers per rit en op zondagavond <2 reizigers per rit. We stellen daarom voor om lijn 94 's avonds niet meer te rijden en alle haltes van lijn 94 tussen Lexmond en Ameide, voor zover nog niet het geval, toe te voegen aan U-flex Vijfheerenlanden. Reizigers naar Ameide maken dan gebruik van lijn 387 en stappen bij knooppunt Meerkerk A27 over op U-flex, of maken gebruik van lijn 388 en stappen bij halte Nieuwe Rijksweg in Lexmond over op U-flex.

Daarnaast stellen we voor de drie ritten in de ochtendspits te laten vervallen. De exploitatie van deze eenzijdige spitsritten is kostbaar en het gebruik is met gemiddeld 13 reizigers per rit beperkt. Op lijn 90 is voldoende capaciteit om alle reizigers uit Ameide en Lexmond te vervoeren.

#### 2.4.17 Lijn 111 en 127

Lijn 127 verbindt station Vleuten dagelijks de hele dag met Kockengen via Haarzuilens. Reizigers met bestemming kasteel De Haar kunnen gebruik maken van lijn 127, maar moeten vanaf de dichtstbijzijnde halte nog ongeveer een kwartier wandelen naar de ingang van het kasteel. Lijn 111 biedt een directe verbinding tussen station Vleuten en halte Kasteel De Haar, die direct naast de ingang ligt. Het gebruik van zowel lijn 111 als 127 is beperkt. In het weekend maken gemiddeld 23 reizigers per dag gebruik van lijn 127, tegenover 67 reizigers van lijn 111. Gezien deze aantallen is het niet reëel beide lijnen te blijven rijden.

In het geval lijn 127 niet meer zou rijden, is Kockengen niet meer bereikbaar met het openbaar vervoer, terwijl kasteel De Haar (weliswaar met een halte op enige afstand) nog steeds bereikbaar is in het geval lijn 111 vervalt. We stellen daarom voor lijn 111 te laten vervallen en lijn 127 dagelijks overdag te behouden.

In de avonduren is het gebruik van lijn 127 met gemiddeld <1 reiziger per rit zeer laag. We stellen daarom voor om lijn 127 dagelijks na 19.00 te laten vervallen.

Zoals toegelicht in 2.3.6 wijzigt de route van lijn 127 in Vleuten in verband met het opheffen van lijn 11 in het weekend.

#### 2.4.18 Lijn 122

Lijn 122 verbindt station Overvecht via Westbroek en Tienhoven met Nieuw-Loosdrecht. Op maandag t/m zaterdag overdag wordt een uurdienst gereden, die in de ochtendspits op weekdays nog wordt verdicht tot halfuurdienst.

Het gebruik van lijn 122 is met gemiddeld <3 reizigers per rit op weekdays zeer beperkt, maar gezien het gebrek aan alternatieven en de functie die lijn 122 heeft voor (met name) scholieren willen we lijn 122 op weekdays behouden. Wel stellen we voor de verdichtingsrit in de ochtendspits te laten vervallen. Deze rit is gezien de bezetting van gemiddeld <2 reizigers per rit niet nodig.



Verder stellen we voor om lijn 122 op zaterdag overdag niet te rijden. Het gebruik op zaterdag is met gemiddeld <1 reiziger per rit marginaal en het is daarom niet verantwoord om te blijven rijden.

#### **2.4.19 Lijn 247**

Lijn 247 rijdt 's ochtends vier ritten van Houten naar Utrecht CS via Kanaleneiland-Zuid en 's middags vijf ritten in omgekeerde richting. De bezetting van deze ritten is met gemiddeld <5 reizigers per rit zeer beperkt voor een spitsverbinding. We stellen daarom voor om lijn 247 te laten vervallen. Het alternatief voor reizigers tussen Houten en Kanaleneiland-Zuid is gebruik te maken van lijn 47 en op de 't Goylaan over te stappen op U-link 34.

#### **2.4.20 Lijn 281**

Lijn 281 verbindt Houten in de spits(richting) met Utrecht Science Park. Dagelijks maken 142 reizigers gebruik van deze verbinding, wat neerkomt op gemiddeld 13 reizigers per rit. De exploitatie van deze eenzijdige spitslijn is relatief kostbaar, terwijl het gebruik (voor een spitsdienst) beperkt is en er diverse alternatieve reismogelijkheden bestaan tussen Houten en USP. We stellen daarom voor om lijn 281 te laten vervallen. Het alternatief voor reizigers tussen Houten en USP is de trein in combinatie met een overstap bij station Vaartsche Rijn op tram 22 of lijn 29. Een andere mogelijkheid is om gebruik te maken van lijn 47 en bij halte De Liesbosch over te stappen op lijn 31 of 33, of gebruik te maken van lijn 43 en op station Driebergen-Zeist over te stappen op lijn 35. De vervallen haltes van lijn 281 worden (voor zover gelegen binnen de gemeente Houten), toegevoegd aan U-flex Houten.

#### **2.4.21 Nachtnet**

Als gevolg van de beperkende maatregelen tegen het coronavirus is de vraag naar vervoer in de nachtelijke uren sterk teruggelopen. Begin september was de gemiddelde bezetting per rit op de nachtlijnen nog slechts 6 - 11 reizigers per rit. Met dergelijke aantallen reizigers is een kostendekkende exploitatie van het nachtnet niet mogelijk. We stellen daarom voor het nachtnet niet te rijden.

#### **2.4.22 FC Utrecht Express**

De FC Utrecht Express bestaat uit zeven lijnen die bij thuiswedstrijden van FC Utrecht vanuit diverse plaatsen in de regio een directe verbinding bieden met stadion Galgenwaard. Dit extra vervoer is bedoeld om het reguliere OV te ontlasten. Vanwege de capaciteitsbeperkingen in het stadion is het aantal OV-reizigers naar thuiswedstrijden zeer beperkt. Voor de groep die wel gaat, biedt het reguliere OV voldoende capaciteit. We stellen daarom voor de FC Utrecht Express te laten vervallen.

## 3 Infrastructuur

Hoewel in een enkel geval infrastructurele aanpassingen wenselijk zijn (zie 2.3.11), is voor geen enkele maatregel uit dit vervoerplan aanpassing van de infrastructuur een randvoorwaarde. Wel worden een aantal haltes als gevolg van de wijzigingen in het geheel niet meer bediend.

### 3.1 Vervallen haltes

Haltes die in het geheel niet meer worden bediend, zijn opgenomen in onderstaand overzicht. Tenzij anders vermeld, vervalt een halte in beide richtingen. Wanneer de haltenaam niet gelijk is aan de straat waaraan de halte ligt, staat de straatnaam tussen haakjes achter de haltenaam:

- ✦ Haarzuilens, Kasteel De Haar (halte op de Rijndijk),
- ✦ Houten, De Gaarden (noordelijke halte op de Rondweg, de zuidelijke halte blijft bediend met U-flex),
- ✦ Houten, Kooikerspad (oostelijke halte op de Rondweg, de westelijke halte blijft bediend met U-flex),
- ✦ IJsselstein, Achtersloot (halte op de Heemradenlaan)<sup>2</sup>,
- ✦ IJsselstein, Europalaan<sup>2</sup>,
- ✦ IJsselstein, Goudplevier (halte op de Heemradenlaan)<sup>2</sup>,
- ✦ IJsselstein, Lagebiezen (halte op de Heemradenlaan)<sup>2</sup>,
- ✦ IJsselstein, Mandenmaker (halte op de Kerspellaan)<sup>2</sup>,
- ✦ IJsselstein, Oranje Nassaulaan<sup>2</sup>,
- ✦ IJsselstein, Televisiebaan<sup>2</sup>,
- ✦ Nieuwegein, Penitentiare Inrichting (halte op De Liesbosch),
- ✦ Nieuwegein, Ravenswade,
- ✦ Odijk, Jodinchemdreef,
- ✦ Soesterberg, Soesterberg-West (perron B) (halte aan de N237),
- ✦ Utrecht, Anton Geesinkstraat (halte op de Laan van Chartroise),
- ✦ Utrecht, Billitonkade (halte op de Kanaalstraat),
- ✦ Utrecht, J.P. Coenstraat (halte op de Kanaalstraat),
- ✦ Utrecht, Laan van Nieuw-Guinea,
- ✦ Utrecht, Paramaribostraat (halte op de Laan van Nieuw-Guinea),
- ✦ Utrecht, De Hoogstraat (halte op de Stadhouderslaan. De tegenhalte op de Jan van Scorelstraat blijft bediend),
- ✦ Utrecht, Utrechtse Bazaar (halte op de busbaan Papendorp),
- ✦ Utrecht, Welgelegen (halte op de Pijperlaan),
- ✦ Zeist, Biga Groep (halte op Thorbeckelaan).

---

<sup>2</sup> Deze haltes moeten wel behouden blijven voor tramvervangend vervoer

## 3.2 Gewijzigde haltenamen

De volgende haltes krijgen een nieuwe naam:

- ✦ Cothen, Cotherweg; deze halte wordt toegevoegd aan het haltecluster Cothen (lijn 41),
- ✦ Nieuwegein, Fokkesteeg (lijn 46): deze halte heet voortaan Fokkesteeg-Noord,
- ✦ Nieuwegein, Verdijkstraat: deze halte heet voortaan Winkelcentrum Nedereind,
- ✦ Utrecht, 5 mei plein: deze halte heet voortaan Winkelcentrum Kanaleneiland,
- ✦ Utrecht, P+R Papendorp: deze halte heet voortaan Papendorp-Midden,
- ✦ Utrecht, Papendorp-Noord: deze halte heet voortaan Papendorp-Noord P+R,
- ✦ Utrecht, Prins Hendriklaan: deze halte heet voortaan De Hoogstraat.

## 4 Dienstregeling en aansluitingen

### 4.1 Frequenties en exploitatietijden per lijn

In 2021 onderscheiden we de volgende dienstregelingperiodes:

- ✦ Winterdienst 1 2021: van zondag 3 januari t/m vrijdag 28 mei 2021,
- ✦ Voorzomerdienst 2021: van zaterdag 29 mei t/m vrijdag 9 juli 2021,
- ✦ Zomerdienst 2021: van zaterdag 10 juli t/m zondag 29 augustus 2021,
- ✦ Winterdienst 2 2021: van maandag 30 augustus t/m zaterdag 11 december 2021.

Bijlage 2 geeft een overzicht van de frequenties en exploitatietijden van alle lijnen in de verschillende dienstregelingperiodes. Tenzij de rijrichtingen specifiek zijn aangegeven, gelden de frequenties en exploitatietijden voor beide richtingen. De kolommen met frequenties geven per dagdeel het aantal ritten per uur aan. De exploitatietijden geven globaal de vertrektijden van de eerste en laatste ritten aan.

De kolom standaard materieeltype geeft aan welk materieeltype in principe wordt ingezet op de lijn. Dit kan voor sommige ritten afwijken. Op sommige lijnen rijden bijvoorbeeld enkele ritten met geleed materieel, terwijl de rest van de dag standaard materieel wordt ingezet. Hieronder een overzicht van de voorkomende materieeltypes:

- ✦ 8p staat voor een taxibusje met maximaal acht zitplaatsen (geen staanplaatsen),
- ✦ 15p staat voor een midibus met ongeveer 15 zitplaatsen en 10 staanplaatsen,
- ✦ E10m staat voor een elektrische midibus met ongeveer 20 zitplaatsen en 30 staanplaatsen,
- ✦ (E)12m staat voor een (elektrische) standaardbus met ongeveer 35 zitplaatsen en 40 tot 60 staanplaatsen,
- ✦ (E)18m staat voor een (elektrische) gelede bus met ongeveer 45 zitplaatsen en 80 staanplaatsen,
- ✦ 15m staat voor een verlengde niet-gelede bus met ongeveer 50 zitplaatsen en 50 staanplaatsen,
- ✦ 24m staat voor een dubbelgelede bus met ongeveer 50 zitplaatsen en 100 staanplaatsen.

### 4.2 Aansluitingen

#### 4.2.1 Utrecht CS

De laatste ritten van de dag komen gelijk aan op Utrecht CS en vertrekken hier ook weer gelijk. Lijn 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 28, 41, 50, 73, 74 en 77 doen mee in dit gezamenlijke late aankomst- en vertrekmoment. Alle ritten komen aan om 0.55 en vertrekken weer om 1.00. Hierdoor geven deze ritten aansluiting op de laatste intercity's van en naar Amsterdam. De overstaptijd bedraagt 6 - 9 minuten.

#### 4.2.2 Overige stations

In onderstaand overzicht zijn de bus-trein aansluitingen op overige stations in de regio weergegeven. De overstaptijden die in het overzicht staan vermeld zijn streefwaardes. Het is in de praktijk niet altijd mogelijk deze aansluitingen dagelijks de hele dag te bieden.

Halte	Aansluiting		Overstaptijd
Station Amersfoort	56 Wijk bij Duurstede	Intercity Zwolle	8 min.
Station Bilthoven	31 Science Park	Sprinter Zwolle	5-6 min. <sup>3</sup>
		Sprinter Baarn (spits)	5-6 min.
	77 Nieuwegein	Sprinter Zwolle	5-7 min.
	258 Berg en Bosch	Sprinter Zwolle	5-7 min.
Station Driebergen-Zeist	35 Science Park	Intercity Arnhem	5 min. <sup>3</sup>
	43 Houten	Intercity Arnhem	5 min.
	50 Utrecht	Intercity Arnhem	3 min.
Station Houten	44 Vianen	Sprinter 's-Hertogenbosch	3-5 min.
	47 Utrecht	Sprinter 's-Hertogenbosch	7 min.
Station Leerdam	(2)85 Utrecht	R-Net Dordrecht	5-7 min.
Station Maarssen	11 Vleuten	Sprinter Uitgeest	4 min.
	48 Houten	Sprinter Uitgeest	5-8 min.
Station Utrecht Overvecht	30 Science Park	Sprinter Hilversum	5 min.
Station Utrecht Lunetten	10 Leidsche Rijn	Sprinter 's-Hertogenbosch	7 min.
	35 Science Park	Sprinter Tiel	3-4 min.
Station Utrecht Terwijde	4 Voordorp	Sprinter Gouda	8-9 min.
Station Utrecht Vaartsche Rijn	29 Science Park	Sprinter 's-Hertogenbosch	5-6 min.
		Sprinter Rhenen	5-6 min.
Station Vleuten	127 Kockengen	Sprinter Utrecht	4 min.

<sup>3</sup> De bus wacht in de spits maximaal 10 minuten op een vertraagde trein

## Bijlage 1: DRU-mutaties per lijn



Lijn	Mutatie DRU	Verklaring
1 Hoograven - Overvecht v.v.	-2.000	- Rijdt op wekdagen alleen nog in de drukste richting via bedrijventerrein Overvecht-Noord - Invoeren voorzomerdienst op lijn 1, 3, 7 en 8
2 Utrecht CS - Museumkwartier v.v.	-4.300	- Opheffen ritten na 19.00 - Frequentieverlaging naar halfuursdienst op wekdagen overdag - Frequentieverlaging naar kwartierdienst op zaterdag overdag
3 Utrecht CS - Zuilen / Overvecht v.v.	-1.700	Invoeren voorzomerdienst op lijn 1, 3, 7 en 8
4 Terwijde - Voordorp v.v.	-2.500	- Opheffen verdichtingsritten Utrecht CS - Voordorp 's avonds en zondagochtend
5 Utrecht CS - Terwijde / Maarssen v.v.	-900	- Opheffen spitsverdichting Oog in Al - Opheffen traject Terwijde-Noord - Maarssen op zaterdag
6 Galgenwaard - Overvecht v.v.	-4.800	- Opheffen traject CS - Galgenwaard in de avonduren en het weekend - Frequentieverlaging naar kwartierdienst in de spitsrichting
7 Kanaleneiland - Zuilen v.v.	-100	- Eindpunt verleggen naar P+R Westraven Q1 2021 (maatregel vervoerplan 2020) - Invoeren voorzomerdienst op lijn 1, 3, 7 en 8
8 Lunetten - Wilhelminapark v.v.	-6.400	- Invoeren voorzomerdienst op lijn 1, 3, 7 en 8 - Langdurige omleiding Utrecht-Oost
10 Lunetten - Leidsche Rijn v.v.	-	Geen wijzigingen
11 Overvecht - Maarssen v.v.	-1.500	- Routewijziging in Vleuten - Opheffen spitsverdichting - Opheffen in het weekend
12 Utrecht CS - Maarssen v.v.	-	Geen wijzigingen
16 Terwijde - Centrum v.v.	-5.400	Vervalt
18 De Meern - Rijnsweerd v.v.	-3.400	Vervalt
22 Utrecht CS - Science Park v.v.	2.500	- Huidige frequentie winterdienst handhaven. Correctie ivm lagere frequentie Q1 2020 - Vervoerkundige koppeling met SUNIJ-lijn per winterdienst 2021-2
24 Utrecht CS - Oudenrijn v.v.	-	Geen wijzigingen
27 Zuilen - Science Park v.v.	-	Geen wijzigingen
28 Vleuten - Science Park v.v.	-500	Opheffen ritten na 1.00
29 Vleuten - Science Park v.v.	-800	Pendel Vleuterweide-West vervalt
30 Overvecht - Science Park v.v.	-	Geen wijzigingen
31 IJsselstein - Bilthoven v.v.	-1.500	- Inkorten tot IJsselstein Binnenstad - Opheffen versterkingsritten Bilthoven - Rijnsweerd
32 Maarssen - Science Park v.v.	-2.500	Vervalt
33 Vianen - Science Park v.v.	-9.500	Wordt overgenomen <i>door</i> Syntus
34 Westraven - Amersfoort v.v.	-1.900	- Doortrekken naar Handelscentrum, rijden via Soesterberg-Dorp - Frequentieverlaging Westraven - Zeist naar '10-minutendienst in de spits - Frequentieverlaging Zeist - Amersfoort naar halfuurdienst in de spits
35 Driebergen-Zeist - Lunetten v.v.	-	Geen wijzigingen
38 Utrecht CS - Maarssen v.v.	-	Geen wijzigingen
41 Wijk bij Duurstede - Utrecht CS v.v.	1.200	- Rijden winterdienst-frequenties in de vakantiedienst
43 Zeist- Houten v.v.	-5.800	- Traject Zeist-Centrum - Driebergen-Zeist wordt overgenomen <i>door</i> Syntus - Opheffen ritten op wekdagen na 19.00 en in het weekend
44 Vianen - Houten v.v.	-	Geen wijzigingen
46 Nieuwegein Stadscentrum - Het Klooster v.v.	-	Geen wijzigingen
47 Utrecht CS - Houten v.v.	-2.600	- Rijden via De Rede (maatregel vervoerplan 2020) - Opheffen ritten op wekdagen na 19.00 en in het weekend
48 Maarssen - Houten v.v.	-1.900	Opheffen ritten Leidsche Rijn - Nieuwegein op wekdagen na 19.00 en in het weekend
50 Utrecht CS - Wageningen / Veenendaal v.v.	-7.400	- Frequentieverlaging Utrecht - Zeist naar een '7,5-minutendienst in de spits - Frequentieverlaging Zeist - Heuvelrug naar kwartierdienst in de spits - Frequentieverlaging Utrecht - Zeist naar een '10-minutendienst in de daluren - Frequentieverlaging Utrecht - Zeist naar kwartierdienst op zondag overdag - Opheffen ritten met vertrek en aankomst op Utrecht CS na 1.00
55 Utrecht CS - Maartensdijk v.v.	-	Geen wijzigingen
56 Wijk bij Duurstede - Amersfoort v.v.	28.500	- Wordt overgenomen <i>van</i> Syntus - Spitsverdichting opheffen

Lijn	Mutatie DRU	Verklaring
58 Zeist – Hilversum v.v.	-7.400	Wordt overgenomen door Syntus
59 Zeist – Hilversum v.v.	-5.500	Wordt overgenomen door Syntus
60 Utrecht CS – Nieuwegein v.v.	-	Geen wijzigingen
61 Utrecht CS – IJsselstein v.v.	-	Geen wijzigingen
63 Utrecht CS – Vianen v.v.	-13.900	- Opheffen traject Vianen Lekbrug - Utrecht CS - Frequentieverlaging tegenspits naar halfuurdienst - Resterend lokaal traject Vianen wordt overgenomen door lijn 74
64 Vianen Lekbrug - De Biezen v.v.	1.500	Nieuwe lijn, neemt lokaal traject in Vianen over van lijn 65
65 Utrecht CS – Vianen v.v.	-3.500	- Lokaal traject in Vianen inkorten tot halte Ing. D.S. Tuijnmanweg - Lokaal traject in Vianen opheffen in de tegenspits - Resterend lokaal traject Vianen wordt overgenomen door lijn 74 - Frequentieverlaging in de spits(richting) naar '10-minutendienst tussen Nieuwegein en Utrecht - Extra vroege rit Vreeswijk - Utrecht op weekdagen
73 Maarssen - Zeist - Soesterberg v.v.	-6.900	- Opheffen traject Zeist-Centrum - Soesterberg - Frequentieverlaging naar '10-minutendienst in de spits
74 Nieuwegein - Zeist v.v.	6.600	- Overnemen lokaal traject lijn 63 in Vianen - Frequentieverlaging in de spits(richting) naar '10-minutendienst tussen Nieuwegein en Utrecht - doortrekken laatste ritten van de dag naar Vianen
77 Nieuwegein – Bilthoven v.v.	-3.900	- Frequentieverlaging naar '10-minutendienst in de spits
78 Ringlijn Bilthoven	-	Geen wijzigingen, DRU's gereserveerd voor mogelijk U-flex-project
(2)85 Leerdam - Utrecht v.v.	-100	- Routewijziging in Leerdam - Routewijziging Utrecht - Frequentieverlaging naar kwartierdienst in de spits - Opheffen verdichtingsritten van / naar Papendorp in de vakantieperiodes
94 Ameide - Utrecht v.v.	-3.000	Wordt opgeheven
111 Vleuten – Kasteel De Haar v.v.	-1.200	Wordt opgeheven
122 Nieuw-Loosdrecht – Overvecht v.v.	-900	Opheffen spitsverdichting
127 Kockengen – Vleuten v.v.	-100	- Routewijziging in Vleuten - Opheffen ritten na 19.00
241 Wijk bij Duurstede – Utrecht CS v.v.	-4.000	Vervalt
247 Houten – Utrecht CS v.v.	-1.100	Vervalt
281 Houten - Science Park v.v.	-1.300	Vervalt
Nachtnet	-200	Vervalt
FC Utrecht Express	-100	Vervalt
	+/- 0	Rijtijdmutaties
	2.200	Afwijkende kalender 2021
<b>Totaal</b>	<b>-78.000</b>	
Taakstelling	-78.300	-
<b>Resterend budget</b>	<b>+/- 0</b>	

## **Bijlage 2: Frequenties en exploitatietijden per lijn**

## Winterdienst 1 en 2 2021

Lijn en (deel)traject	Frequenties							Globale exploitatietijden			
	Standaard materieeltype	Ma-vr ochtendspits	Ma-vr overdag	Ma-vr avondsplits	Avond	Zaterdag overdag	Zondag overdag	Ma-vr eerste rit	Zaterdag eerste rit	Zondag eerste rit	Laatste rit
1 Hoograven – Overvecht v.v.	E12m	6	6	6	4	6	4	06.00	06.30	07.30	00.30
2 Utrecht CS – Museumkwartier v.v.	E10m	2	2	2	-	4	4	06.30	07.00	08.00	19.00
3 Utrecht CS – Zuilen / Overvecht v.v.	E18m	6	6	6	4	6	4	06.00	06.30	07.30	01.00
4 Terwijde - Utrecht CS v.v.	12m	4	4	4	2	4	2	06.00	06.30	07.30	00.30
4 Utrecht CS - Voordorp v.v.	12m	4	4	4	2	4	4	06.00	06.30	07.30	00.30
5 Utrecht CS - Terwijde v.v.	12m	2	2	2	-	2	2	06.00	06.30	07.30	19.00
5 Utrecht CS - Terwijde v.v.	15p	-	-	-	2	-	-	19.00	19.00	19.00	00.30
5 Terwijde - Maarssen v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	06.30	-	-	19.00
6 Galgenwaard - Utrecht CS v.v.	18m	4	4	4	-	-	-	06.00	-	-	19.00
7 Kanaleneiland – Zuilen v.v.	E18m	6	6	6	4	6	4	06.00	06.30	07.30	00.30
8 Lunetten – Wilhelminapark v.v.	E18m	6	6	6	4	6	4	06.00	06.30	07.30	00.30
10 Lunetten - Leidsche Rijn v.v.	15p	2	2	2	-	-	-	6.00	-	-	19.00
11 Overvecht – Maarssen v.v.	15p	2	2	2	-	-	-	07.00	-	-	19.00
12 Utrecht CS – Maarssen v.v.	12m	2	2	2	1	2	1	06.00	07.00	08.00	00.30
22 Utrecht CS - Science Park v.v.	tram	12	12	12	4	-	-	06.00	-	-	21.30
24 Utrecht CS – De Meern	18m	4	-	-	-	-	-	06.30	-	-	10.00
24 De Meern – Utrecht CS	18m	-	-	4	-	-	-	15.00	-	-	18.30
27 Zuilen – Science Park v.v.	18m	4	4	4	-	-	-	07.00	-	-	19.00
28 Vleuten – Science Park v.v.	24m	8	6	8	-	6	-	06.00	06.30	-	19.00
28 Vleuten – Science Park v.v.	18m	-	-	-	4	-	6	19.00	19.00	07.30	00.30
29 Vleuten – De Meern v.v.	12m	2	2	2	2	-	-	06.30	-	-	21.30
29 Vleuten – De Meern v.v.	15p	-	-	-	-	2	2	-	08.00	09.00	19.00
29 De Meern – Science Park v.v.	12m	6	4	6	2	-	-	06.30	-	-	21.30
29 De Meern – Science Park v.v.	15p	-	-	-	-	2	2	-	08.00	09.00	19.00
30 Overvecht – Science Park v.v.	18m	4	4	4	-	-	-	07.00	-	-	19.00
31 IJsselstein – Nieuwegein	18m	8	-	-	-	-	-	06.00	-	-	09.30
31 IJsselstein – Nieuwegein v.v.	12m	-	2	-	-	-	-	09.30	-	-	15.00
31 Nieuwegein - IJsselstein	18m	-	-	4	-	-	-	15.00	-	-	19.00
31 Nieuwegein – Bithoven v.v.	18m <sup>1</sup>	8	2	4	-	-	-	06.30	-	-	19.00
34 Westraven - Zeist Handelscentrum v.v.	E12m	6	6	6	4	-	-	06.30	-	-	21.00
34 Zeist Handelscentrum - Amersfoort v.v.	E12m	2	2	2	2	-	-	07.00	-	-	19.30
34 Westraven - Zeist Handelscentrum v.v.	E12m	-	-	-	-	2	2	-	07.00	10.30	18.30
34 Zeist Handelscentrum - Amersfoort v.v.	E12m	-	-	-	-	2	2	-	07.30	10.30	18.30
35 Driebergen-Zeist - Lunetten v.v.	18m	2	-	2	-	-	-	07.00	-	-	18.00
38 Utrecht CS- Maarssen	18m	4	2	2	-	-	-	06.00	-	-	18.30
38 Maarssen – Utrecht CS	18m	2	2	4	-	-	-	06.00	-	-	18.30
41 Utrecht CS – Wijk bij Duurstede	15m	4	4	6	2	4	4	06.30	07.00	08.00	01.00
41 Wijk bij Duurstede – Utrecht CS	15m	8	4	4	2	4	4	06.00	07.00	08.00	00.30
43 Houten – Driebergen-Zeist v.v.	15p	2	2	2	-	-	-	06.30	-	-	19.00
44 Vianen - Houten v.v.	15p	2	2	2	-	-	-	06.30	-	-	19.00
47 Utrecht CS – Houten	12m	4	2	2	-	-	-	06.30	-	-	19.00
47 Houten – Utrecht CS	12m	2	2	4	-	-	-	06.30	-	-	19.00
48 Houten – Nieuwegein v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	06.30	-	-	19.00
48 Houten – Nieuwegein v.v.	15p	-	-	-	1	1	1	19.00	9.00	11.00	00.00
48 Nieuwegein – Maarssen v.v.	12m	4	2	4	-	-	-	06.30	-	-	19.00
50 Utrecht CS – Driebergen-Zeist v.v. <sup>2</sup>	12m	8	6	8	4	6	4	05.30	06.30	07.30	01.00
50 Driebergen-Zeist - Doorn v.v. <sup>2</sup>	12m	4	4	4	2	4	4	05.30	06.30	07.30	00.30
55 Utrecht CS – Maartensdijk v.v.	12m	2	2	2	1	2	1	06.30	08.00	10.00	00.00
56 Wijk bij Duurstede – Driebergen-Zeist v.v.	12m	2	2	2	1	1	1	06.30	08.00	9.00	00.00
56 Driebergen-Zeist - Amersfoort v.v.	12m	2	2	2	2	2	2	06.30	07.30	8.30	00.00
60 Utrecht CS – Nieuwegein v.v.	Tram	4	4	4	2	4	2	06.00	06.30	08.00	00.00

## Winterdienst 1 en 2 2021

Lijn en (deel)traject	Frequenties							Globale exploitatietijden			
	Standaard materieeltype	Ma-vr ochtendspits	Ma-vr overdag	Ma-vr avondsplits	Avond	Zaterdag overdag	Zondag overdag	Ma-vr eerste rit	Zaterdag eerste rit	Zondag eerste rit	Laatste rit
61 Utrecht CS - IJsselstein v.v.	Tram	4	4	4	2	4	2	05.30	06.30	07.30	00.30
64 Vianen Lekbrug - De Biezen	12m	2	2	-	-	-	-	06.00	-	-	14.30
64 Vianen De Biezen - Lekbrug	12m	-	2	2	-	-	-	10.00	-	-	18.30
65 Utrecht CS - Plettenburg	18m <sup>3</sup>	4	2	2	-	-	-	06.00	-	-	18.30
65 Plettenburg - Utrecht CS	18m <sup>3</sup>	2	2	4	-	-	-	06.00	-	-	18.30
65 Utrecht CS - Vianen v.v.	12m	2	2	2	-	2	-	06.00	07.00	-	19.00
65 Utrecht CS - Vianen v.v.	15p	-	-	-	2	-	2	19.00	19.00	08.00	00.30
73 Maarssen - Utrecht CS v.v.	18m	6	6	6	4	4	4	06.00	06.30	07.30	19.00
73 Utrecht CS - Zeist-Centrum	18m	4	6	6	4	4	4	06.00	06.30	07.30	19.00
73 Utrecht CS - Zeist-Handelscentrum	18m	2	-	-	-	-	-	06.00	-	-	09.00
73 Zeist-Centrum - Utrecht CS	18m	6	6	4	4	4	4	06.00	06.30	07.30	19.00
73 Zeist-Handelscentrum - Utrecht CS	18m	-	-	2	-	-	-	15.30	-	-	18.00
74 Vianen De Hagen- Lekbrug	12m	4	2	2	2	2	2	06.00	07.00	08.00	00.30
74 Vianen Lekbrug - De Hagen	12m	2	2	4	2	2	2	06.00	07.00	08.00	00.30
74 Vianen Lekbrug - Nieuwegein-Centrum v.v.	12m	4	4	4	2	4	2	06.30	07.30	08.30	00.30
74 Nieuwegein-Centrum - Utrecht CS	12m	6	4	4	2	4	4	06.00	07.00	08.00	00.30
74 Utrecht CS - Nieuwegein-Centrum	12m	4	4	6	2	4	4	06.00	07.00	08.00	01.00
74 Utrecht CS - Zeist-Centrum v.v.	12m	2	2	2	2	2	2	06.30	07.00	08.00	01.00
74 Utrecht CS - Driebergen-Zeist v.v.	12m	2	2	2	2	2	2	06.00	10.00	11.00	21.30
77 Nieuwegein - Bilthoven v.v.	18m	6	6	6	4	4	4	06.00	06.30	07.30	19.00
78 Ringlijn Bilthoven	8p	2	2	2	-	2	-	06.30	8.00	-	19.00
(2)85 Leerdam - Utrecht v.v.	12m	4	2	4	1	2	1	06.00	07.00	08.30	01.00
122 Nieuw-Loosdrecht - Overvecht v.v.	15p	1	1	1	-	-	-	07.00	-	-	19.00
127 Kockengen - Vleuten v.v.	15p	1	1	1	-	1	1	07.00	8.00	9.00	19.00
258 Bilthoven - Berg en Bosch v.v.	8p	2	-	2	-	-	-	07.30	-	-	17.30

<sup>1</sup> rijdt in de spits met een gelede bus en in de daluren met een standaardbus.

<sup>2</sup> betreft de frequenties van ritten gereden door Syntus en U-OV samen.

<sup>3</sup> doorgaande ritten naar Vianen rijden met 12m.

## (Voor)zomerdienst 2021

Lijn en (deel)traject	Frequenties							Globale exploitatietijden			
	Standaard materieeltype	Ma-vr ochtendspits	Ma-vr overdag	Ma-vr avondsplits	Avond	Zaterdag overdag	Zondag overdag	Ma-vr eerste rit	Zaterdag eerste rit	Zondag eerste rit	Laatste rit
1 Hoograven – Overvecht v.v.	E12m	4	4	4	4	4	4	6:00	6:30	7:30	0:30
2 Utrecht CS – Museumkwartier v.v.								Geen afwijkende bediening			
3 Utrecht CS – Zuilen / Overvecht v.v.	E18m	4	4	4	4	4	4	6:00	6:30	7:30	1:00
4 Terwijde – Utrecht CS v.v.	12m	4	2	4	2	2	2	6:00	6:30	7:30	0:30
4 Utrecht CS – Voordorp v.v.	12m	4	4	4	2	4	4	6:00	6:30	7:30	0:30
5 Utrecht CS – Maarssen v.v.								Geen afwijkende bediening			
6 Galgenwaard – Overvecht v.v.								Geen afwijkende bediening			
7 Kanaleneiland – Zuilen v.v.	E18m	4	4	4	4	4	4	6:00	6:30	7:30	0:30
8 Lunetten – Wilhelminapark v.v.	E18m	4	4	4	4	4	4	6:00	6:30	7:30	0:30
10 Lunetten - Leidsche Rijn v.v.								Geen afwijkende bediening			
11 Overvecht - Maarssen v.v.								Geen afwijkende bediening			
12 Utrecht CS – Maarssen v.v.								Geen afwijkende bediening			
22 Utrecht CS - Science Park v.v.	tram	8	8	8	4	-	-	6:00	-	-	21:30
24 Utrecht CS – De Meern v.v.								Geen afwijkende bediening			
27 Zuilen – Science Park v.v.								Rijdt niet in de zomerdienst			
28 Vleuten – Science Park v.v.	24m	6	6	6		6		6:00	6:30	7:30	19:00
28 Vleuten – Science Park v.v.	18m	-	-	-	4	-	6	19:00	19:00	7:30	0:30
29 Vleuten – De Meern v.v.	12m	2	2	2	2	-	-	6:30	-	-	21:30
29 Vleuten – De Meern v.v.	15p					2	2	-	08.00	09.00	19.00
29 De Meern – Science Park v.v.	12m	4	4	4	2			06.30	-	-	21.30
29 De Meern – Science Park v.v.	15p					2	2	-	08.00	09.00	19.00
30 Overvecht – Science Park v.v.	18m	2	2	2	-	-	-	07.00	-	-	19.00
31 IJsselstein – Nieuwegein	12m	2	2	-	-	-	-	6:00	-	-	15:00
31 Nieuwegein - IJsselstein	12m	-	2	2	-	-	-	9.30	-	-	19:00
31 Nieuwegein – Bilthoven v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	6:00	-	-	19:00
34 Westraven - Amersfoort v.v.								Geen afwijkende bediening			
35 Driebergen-Zeist - Lunetten v.v.								Rijdt niet in de zomerdienst			
38 Utrecht CS – Maarssen v.v.								Geen afwijkende bediening			
41 Utrecht CS – Wijk bij Duurstede v.v.								Geen afwijkende bediening			
43 Houten – Driebergen-Zeist v.v.								Geen afwijkende bediening			
44 Vianen - Houten v.v.								Geen afwijkende bediening			
47 Utrecht CS – Houten v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	6:30			19:00
48 Houten – Maarssen v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	6:30	-	-	19:00
50 Utrecht CS – Driebergen-Zeist v.v.								Geen afwijkende bediening			
50 Driebergen-Zeist - Doorn v.v.								Geen afwijkende bediening			
55 Utrecht CS – Maartensdijk v.v.								Geen afwijkende bediening			
56 Wijk bij Duurstede – Amersfoort v.v.								Geen afwijkende bediening			
60 Utrecht CS – Nieuwegein v.v.								Geen afwijkende bediening			
61 Utrecht CS – IJsselstein v.v.								Geen afwijkende bediening			
64 Vianen Lekbrug – De Biezen v.v.								Geen afwijkende bediening			
65 Utrecht CS – Plettenburg v.v.	18m <sup>1</sup>	2	2	2	-	-	-	6:00	-	-	19:00
65 Utrecht CS – Vianen v.v.	12m	2	2	2	-	2	-	6:00	7:00	-	19:00
65 Utrecht CS – Vianen v.v.	15p	-	-	-	2	-	2	19:00	19:00	8:00	0:30
73 Maarssen - Zeist v.v.								Geen afwijkende bediening			
74 Vianen – Nieuwegein-Centrum v.v.								Geen afwijkende bediening			
74 Nieuwegein-Centrum - Utrecht CS v.v.	12m	4	4	4	2	4	4	6:00	7:00	8:00	0:30
74 Utrecht CS - Zeist v.v.								Geen afwijkende bediening			
77 Nieuwegein – Bilthoven v.v.								Geen afwijkende bediening			
78 Ringlijn Bilthoven								Geen afwijkende bediening			
(2)85 Leerdam - Utrecht v.v.	12m	2	2	2	1	2	1	6:00	7:00	8:30	0:30
122 Loosdrecht – Overvecht v.v.								Geen afwijkende bediening			



**(Voor)zomerdienst 2021**

Lijn en (deel)traject	Frequenties							Globale exploitatietijden			
	Standaard materieeltype	Ma- vr ochtendspits	Ma- vr overdag	Ma-vr avondsplits	Avond	Zaterdag overdag	Zondag overdag	Ma-vr eerste rit	Zaterdag eerste rit	Zondag eerste rit	Laatste rit
127 Kockengen – Vleuten v.v.											
258 Biltoven – Berg en Bosch v.v.											

Geen afwijkende bediening

Geen afwijkende bediening

<sup>1</sup> doorgaande ritten naar Vianen rijden met 12m.

## **Bijlage 3: Advies ROCOV / Reactie op advies ROCOV**

# ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties  
openbaar vervoer

Provincie Utrecht  
t.a.v. de heer D. Eerdmans  
U-OV / Qbuzz  
t.a.v. de heer J. Bekedam  
Keolis / Syntus  
t.a.v. de heer M. Meijers  
per mail

Betreft: advies vervoerplannen 2021 Keolis en U-OV  
Utrecht, 14 oktober 2020

Geachte heer Eerdmans, Bekedam en Meijers,

Op 16 september 2020 was een informele bespreking over de ideeën voor de dienstregelingen 2021 van de vervoerders U-OV / Qbuzz en Keolis / Syntus. Dit op verzoek van de provincie Utrecht. We hebben hierop een eerste reactie per brief gegeven dd. 21 september 2020. Daaropvolgend is een tweede informele bespreking geweest op 8 oktober 2020, waarin wij met u de reactie van Keolis en U-OV op onze eerste reactie hebben besproken. Beide besprekingen verliep in een goede en constructieve sfeer.

Hierbij ontvangt u ons advies op beide vervoerplannen 2021. Ons advies valt in twee delen uiteen omdat het twee vervoerplannen betreffen. Het eerste deel betreft het vervoerplan 2021 van Keolis (vanaf blz. 2) en het tweede deel het vervoerplan 2021 van U-OV (vanaf blz. 8). Echter vanwege de bijzondere situatie vanwege de corona-pandemie en omdat samenwerking nodig is om het openbaar vervoer in de provincie Utrecht in stand te houden, ontvangt iedereen ons advies.

We verwachten hiermee een constructieve bijdrage te leveren aan het openbaar vervoer in de provincie Utrecht.

Als u vragen heeft over onze inbreng, kunt u contact opnemen met het secretariaat. Wij verwachten uw schriftelijke reactie uiterlijk vier weken na dagtekening van deze brief.

Met vriendelijke groet,



drs. J. van Leijenhorst  
Voorzitter ROCOV Utrecht

Aan ROCOV Utrecht nemen deel: COSBO, Utrechts Fietsoverleg (UFO), provinciale vertegenwoordiging van de Fietzersbond in de provincie Utrecht, Hogeschool Utrecht, Natuur- en Milieufederatie Utrecht, ROVER, SOLGU, Universiteit Utrecht, VIDDIUS Studentenuitvoering, Kracht van Utrecht, Vervoer UMC, Diakonessenhuis, SBO, SRA, Onbepakt Amersfoort, SOL en SGLA

## VERVOERPLAN 2021 (Keolis / Syntus)

*Dit document kan dublures bevatten met het advies op het Vervoerplan van U-OV. Onze beide documenten vullen elkaar aan.*

Eerst opmerking van persoonlijke aard. Dit is het laatste Vervoerplan van de hand van Maxim Meijers. Als die mededeling onderdeel van de adviesaanvraag zou zijn geweest, zouden wij daarop vanuit onze invalshoek negatief adviseren. Het ROCOV kijkt terug op een bijzonder prettige samenwerking en wensen Maxim veel succes in zijn nieuwe functie.

### Vooraf

Het ROCOV maakt graag gebruik van de gelegenheid te adviseren op het Vervoerplan. Wij hebben begrip voor de bijzondere omstandigheden waaronder dit tot stand moest komen en de sterk verkorte adviesprocedure. Consultatie van andere stakeholders is beperkt (gemeenten) of achterwege gebleven (publieksconsultatie). Het ROCOV is zich bewust van zijn bijzondere positie.

Sinds maart 2020 zijn op diverse momenten afschalingen in frequenties en bedieningsuren doorgevoerd en later voor een deel hersteld. Het ROCOV heeft daarover niet kunnen adviseren. Wij vinden dat dat proces desondanks zorgvuldig heeft plaatsgevonden en hebben er geen behoefte aan op die fase terug te komen.

Wel heeft het ROCOV behoefte aan een evaluatie van de wijzigingen die in december 2019 zijn ingevoerd. Alleen op basis daarvan kunnen wij zinvol adviseren. Het Vervoerplan 2021 bevat elementen die soms nog een stap verder gaan dan het Vervoerplan'20. Wij komen hier bij de afzonderlijke lijnen op terug.

Het ROCOV worstelt met de naweeën van de procedure waarmee de Vervoerplannen '20 zijn vastgesteld. Over voor het ROCOV verrassende keuzes (o.a. invoering U-Link) en een groot aantal wijzigingsvoorstellen kon niet meer effectief worden geadviseerd.

Het ROCOV waardeert dat de vervoerbedrijven ons in de aanloop naar de adviesaanvraag voor 2021 wel intensief heeft geconsulteerd. Wij herkennen onze inbreng op een aantal punten (niet alle) terug.

Het ROCOV waardeert de intensieve samenwerking tussen Syntus en U-OV. Een van de hoofdstukken is in beide Vervoerplannen zelfs identiek. Een lijnenruil tussen beide concessies biedt beide vervoerders gelegenheid om de exploitatie efficiënter te maken.

Het Vervoerplan 2021 van Syntus bevat elementen die invulling geven aan of vooruitlopen op verdere uitvoering van beleid dat al eerder is ingezet. Andere elementen geven invulling aan de actuele en financiële ontwikkelingen ten gevolge van de corona-crisis en zijn hopelijk van tijdelijke aard. Niemand weet nu hoelang tijdelijk zou kunnen duren, een einddatum kan door niemand worden genoemd. Dat hoeft ook niet voor elk van die maatregelen dezelfde datum te zijn.

Dat heeft een gevolg voor onze advisering. Behalve een positief of negatief advies kunnen er ook elementen zijn die wij “onder de gegeven omstandigheden op in dit stadium” wel of zelfs in dit stadium niet acceptabel vinden. Dat zullen wij ook op die manier formuleren. Ook zullen we aangeven of een maatregel volgens ons zo snel mogelijk “gerepareerd” zou moeten worden.

### 1. Uitgangspunten

Het ROCOV heeft kennisgenomen van de onzekerheid over voortzetting van de beschikbaarheidsvergoeding door het Rijk na 1 juli 2021 en van de voorwaarden die het rijk aan die vergoeding tot die datum heeft gesteld. Op 29 september jl. heeft GS besloten dat in de Vervoerplannen voor 2021 de ov-voorzieningen moeten leiden tot een kostenreductie van 8%.

Het is niet ondenkbaar dat in de loop van '21 verdere aanpassingen in het Vervoerplan nodig zijn. Dat kan een verdere afschaling zijn maar ook een opschaling waar dat nodig en mogelijk blijkt.

Het ROCOV heeft er daarnaast kennis van genomen dat voor het project "HOV Amersfoort-USP" een begin wordt gemaakt met een variant die een "lichtere" versie is van het oorspronkelijke plan. We komen daar hieronder op terug.

Het ROCOV vindt bereikbaarheid belangrijker dan frequentie. Ook als het om kleine aantallen reizigers gaat. Dat betekent dat lijnen alleen zouden mogen vervallen of bedieningsuren worden beperkt als er een alternatief voorhanden is.

Verlaging van frequenties is acceptabel, mits er voldoende capaciteit is. Als reizigers bij de halte moeten achterblijven moet een opschaling snel mogelijk zijn. Dat kan ook in de vorm van versterkingsritten.

Hieronder gaan we per cluster van lijnen in op de voorgestelde wijzigingen.

## Lijnenruil

Het ROCOV staat in principe positief tussen een lijnenruil tussen beide concessies. Daarbij is het uitgangspunt dat beide vervoerders er exploitatief voordeel mee kunnen behalen (kortere buffertijden, overgang naar een andere lijn in een omloop) zonder dat de gebruikers daarvan negatieve gevolgen ondervinden.

Dat werkt op U-OV-lijn 43 tussen Zeist Busstation en station Driebergen-Zeist (wordt Syntus 58) en op U-OV-lijn 59 (Zeist -Hilversum via Den Dolder, vervalt op zaterdag) toch niet naar onze verwachtingen.

De lijnenruil is een behoorlijke ingreep in de bestaande concessies en kan zeker onder de huidige omstandigheden tot een efficiëntere exploitatie leiden

### *Advies van het ROCOV:*

Het ROCOV gaat vooralsnog alleen akkoord met de lijnenruil op voorwaarde dat de huidige bedieningsuren van de betrokken lijnen behouden blijven.

## 2. Stadsnet Amersfoort / Leusden (1, 2/202, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 17/217, 19)

### *Voorgenomen wijzigingen*

Het ROCOV is opgelucht dat de plannen met lijn 1 (ver-Flexing) zijn geparkeerd. Handhaving van de status quo is acceptabel. (Het ROCOV vindt echter dat het Soesterkwartier uiteindelijk ook 's avonds en in het weekend, dus ook op zondag, bereikbaar moet blijven.)

De voorgestelde frequentieverlagingen op de lijnen 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 17 en 217 in de spits, daluren, 's avonds en/of in het weekend ziet het ROCOV op dit moment als tijdelijk. Van geval tot geval zal moeten worden bekeken wanneer weer kan of moet worden opgeschaald.

### *Advies van het ROCOV:*

Het ROCOV vindt deze voorstellen op dit moment acceptabel.

Het ROCOV waardeert de medewerking van het Hoornbeeckcollege m.b.t. de spreiding van de schooltijden. Zo kan hier met lijn 10 optimaal op worden aangesloten.

### *Lijn 19*

Het laten vervallen van **lijn 19** in de avonden en weekends is voor het ROCOV niet acceptabel. De halte Curaçaoaan is sinds december '19 ingesteld als vervanging van vervallen haltes aan de Surinamelaan en op de Kapelweg. Het is niet gewenst deze mensen naar het Borneoplein te laten lopen waar lijn 9 (lusroute) in één richting langskomt en vooral richting CS, maar ook in de andere richting flink wordt omgereden. Het lage gebruik van de halte Curaçaoaan buiten de schooluren is wellicht een indicatie dat deze halte voor een deel van de buurt op te grote loopafstand ligt.

### *Advies van het ROCOV:*

Het ROCOV adviseert negatief over dit voorstel.

## **Alternatief voorgenumen wijziging lijn 9:**

Als het voorgestelde rondje Borneoplein van lijn 9 op deze uren kan worden uitgebreid (via Hugo de Grootlaan, Surinamelaan, Curaçolaan en Kapelweg) kan de halte Curaçolaan bediend blijven.

In dat geval is het voorstel voor het ROCOV als tijdelijke maatregel acceptabel.

## **3. Verbindingen Amersfoort – USP – Vianen (~~33, 34, 201, 202~~, 202, 203, 204, 206)**

### *Voorgenomen wijzigingen*

Het ROCOV is verheugd dat aan de jarenlange blokkade (door NS) een einde is gekomen: een rechtstreekse bus Amersfoort CS – USP is nu mogelijk. De route van lijn 202 loopt voortaan langs Amersfoort CS en wordt dagdekkend aangeboden waardoor lijn 201 (avonden en weekends) kan vervallen.

Het ROCOV begroet dat de halte Warande door 202 en 34 wordt bediend. Dit is een (weliswaar schrale) compensatie voor de eind 2019 vervallen halte Treublaan. Mensen uit Berg-Noord kunnen nu weer naar Soesterberg en voortaan ook naar USP.

Lijn 202 zal doorrijden naar Vianen via de route van de huidige U-OV-lijn 33. Dat heeft consequenties voor de frequenties in de spitsen. Door de inzet van 15-meterbussen zou er voldoende capaciteit zijn.

Het vervallen van lijn 204 en 206 leidt tot “pijn” in Kattenbroek, Hoogland, Liendert en Rustenburg. Daar vervallen de rechtstreekse USP-verbindingen, die in Kattenbroek en Hoogland al tientallen jaren bestaan. Met een overstap van lijn 4 resp. 6 op de frequente lijnen 202 of 203 blijft USP uit deze wijken wel vlot bereikbaar.

### *Advies van het ROCOV:*

Het ROCOV adviseert positief over deze voorstellen met de opmerking dat we Syntus oproepen de capaciteit van lijn 202 tussen USP en Vianen te monitoren en zo nodig de capaciteit aan te passen.

Het ROCOV wijst wel op enkele consequenties in het Amersfoortse:

- Door de wijziging van lijn 202 is de route tussen Nieuwland en Amersfoort CS dezelfde als die van stadslijn 2. Dat maakt integratie van de dienstregeling van beide lijnen aantrekkelijk. Op de drukste momenten kan dat leiden tot capaciteitsproblemen. Voorkomen moet worden dat USP-gangers op de halte moeten achterblijven omdat lijn 202 al vol zit met lokale reizigers.
- Mede door het wegvallen van 202 (op de Leusderweg), 204 en 206 gaat lijn 203 vaker rijden. Deze blijft als enige USP-lijn over bij de drukke haltes aan de Leusderweg (Van Stolbergpark en Timorstraat) waarvan veel USP-gangers gebruik maken (de fietsstallingscapaciteit bij die haltes staat onder druk). Ook hier moet ervoor worden gewaakt dat er geen mensen op de halte achterblijven. Dat geldt evenzeer in de omgekeerde richting.

Het ROCOV roept Syntus op de capaciteit goed te monitoren.

### **Lijn 203**

Terzijde, maar wel belangrijk: De route van 203 is voor Vathorster reizigers omslachtig. Van de laatste halte in Vathorst (Finse Mark) heeft de bus 31 minuten nodig tot P&R Soesterberg, waarvan er 25 ‘door Amersfoort wordt gekronkeld’; per auto zijn hier 16 minuten voor nodig. Als de route van 203 wordt versneld (via A1 en A28) is voor Zielhorst, Schothorst en Kruiskamp een vervangende lijn nodig die ook Kattenbroek weer kan aansluiten (via de van vóór 2016 bekende route van de toenmalige 296). Daardoor zou ook de directe verbinding Kattenbroek - station Schothorst worden hersteld.

### *Wens van het ROCOV:*

Het ROCOV spreekt de wens uit dat zodra daarvoor middelen beschikbaar zijn de route van 203 wordt versneld en een aparte lijn (Kattenbroek-)Zielhorst-station Schothorst-Kruiskamp-Zonnehof-Leusderweg-USP wordt ingesteld.

Op de USP-verbindingen 34, 207, 272, 298 en 299 gaan we bij de betreffende clusters in.



Over lijn 35 (Driebergen-Zeist nonstop USP – station Lunetten) hebben we geen opmerkingen.

#### 4. Eemland (Soest / Bunschoten)

*Voorgenomen wijziging:*

Voor het vervallen van lijn 74 op zaterdag hebben de reizigers een alternatief met de trein of lijn 575.

*Advies van het ROCOV:*

Het ROCOV vindt dit voorstel acceptabel.

*Voorgenomen wijziging:*

Voor het vervallen van lijn 272 tussen Spakenburg en Baarn hebben de reizigers een alternatief met lijn 76 en overstap op 202.

*Advies van het ROCOV:*

Het ROCOV adviseert positief over dit voorstel.

Gezien de lokale functie van lijn 70 in Hilversum tussen Arenapark en station Hilversum verwachten wij dat provincie en Syntus over de lagere frequentie in de spits contact hebben met Noord-Holland resp. Connexxion.

#### 5. Zeist – Lage Vuursche – Hilversum (59)

*Voorgenomen wijziging:*

Voor het vervallen van lijn 59 (Zeist-Den Dolder-Lage Vuursche-Hilversum) op zaterdag hebben reizigers uit Lage Vuursche, Huis-ter-Heide (noord, o.a. halte Park Rodichem) geen alternatief en kunnen reizigers uit Den Dolder slechts met een omweg via naar Zeist of Hilversum.

*Advies van het ROCOV:*

Het ROCOV adviseert negatief op het voorstel lijn 59 op zaterdag niet meer te rijden. We adviseren nader onderzoek te doen naar een Flex-systeem in dit gebied en de bestaande voorzieningen en de zaterdagdienst op 59 vooralsnog te behouden. (Zie ook hieronder bij Zeist.)

TERZIJDE van dit advies: Het 'netwerk' tussen Zeist en Hilversum bestaat thans uit een aantal noord-zuidverbindingen: 58/138 (Hilversum-Maartensdijk-Utrecht), 58 (Hilversum-Maartensdijk-De Bilt-Zeist), 59 (Hilversum-Lage Vuursche-Den Dolder-Huis ter Heide (noord)-Zeist Busstation en (volgens Vervoerplan'21) 34 Huis ter Heide (zuid-Vollenhove en verder) en 56 (Huis ter Heide (zuid)-Zeist Busstation en verder).

Bosch en Duin wordt geheel niet bediend en dwarsverbindingen ontbreken. In de jaren '70 was er een inmiddels vervallen directe busverbinding Zeist-Bosch en Duin-Den Dolder-Maartensdijk. Sindsdien zijn deze dorpen per OV alleen nog met grote omwegen onderling verbonden. Dit gebied leent zich bij uitstek voor een SyntusFlex-concept, waardoor meer vertrekmogelijkheden per uur en ook kriskras weer directe verbindingen mogelijk zijn.

#### 6. Soesterberg (34, 56, 73, 575)

*Voorgenomen wijziging:*

Het ROCOV vindt de voorstellen voor 2021 evenwichtiger dan die in het Vervoerplan '20. Soesterberg (dorp, 't Zwaantje) krijgt er een directe verbinding met USP bij en de directe verbindingen met Soest (575), Amersfoort CS (34, 56), Vollenhove (34), Zeist Handelscentrum (34, 56) en Zeist Busstation (56, 575) blijven behouden. Lijn 73 is in Soesterberg niet meer nodig, waardoor DRU's worden bespaard. De functie van de halte Soesterberg-West (met oversteken van de N237) voor de overstap Soesterberg – USP is niet meer nodig.

*Advies van het ROCOV:*

Het ROCOV adviseert positief over deze voorstellen.

## 7. NAT. MILITAIR MUSEUM (356, 575)

*Voorgenomen wijziging:*

Het NMM verliest lijn 356 vanaf Amersfoort CS op weekend- en vakantiedagen en is voortaan alleen met 575 bereikbaar, maar niet op zondag.

*Advies van het ROCOV:*

Het ROCOV adviseert hierover positief maar roept belanghebbenden (NMM en/of Soest) op om op den duur op als co-financier op te treden op dagen dat 575 niet rijdt.

## 8. ZEIST (34, 43, 50, 56, 58, 59, 73, 74, 298)

*Door de ligging op het snijvlak van de Syntus- en U-OV-concessies is hier volgens het ROCOV bijzondere aandacht nodig (op Den Dolder, Huis ter Heide, Bosch en Duin en Austerlitz gaan we zo nodig in dit advies elders in).*

*Extra complicerend is het ontbreken van één knooppunt in het lijnennet in Zeist: zowel station Driebergen-Zeist, Het Rond, Busstation, Handelscentrum, De Dreef / Panweg als Utrechtseweg / Jordanlaan zijn knooppunten en vervullen essentiële functies in het netwerk als overstap- en aansluitpunten. Op de oorzaken daarvan (best een vervoerhistorisch onderzoek waard) kunnen we hier niet ingaan, wel op de consequenties in de Vervoerplannen '21.*

*Voorgenomen wijziging:*

De lijnenruil tussen beide concessies leidt in Zeist tot enkele consequenties.

- U-OV 43 wordt tussen Zeist Busstation en station Driebergen-Zeist overgenomen door **Syntus 58**. In een uurdienst, die echter niet 's avonds en niet op zondag rijdt. Een alternatief voor die momenten wordt niet gegeven.

*Advies van het ROCOV:*

Het ROCOV vindt de uurdienst acceptabel maar adviseert over het vervallen lijn van de avond- en zondagdiensten op dit traject negatief. Het ROCOV vindt bediening in de avond en op zondag essentieel.

*Voorgenomen wijziging:*

- **Lijn 59** (voortaan Syntus, zie ook hierboven bij Zeist-Lage Vuursche-Hilversum) zou op zaterdag vervallen. Hierdoor wordt de halte Vrijheidsplein dan niet meer bediend. Voor behoud van deze halte is enkele jaren geleden (toen met succes) door de buurt gestreden.

*Advies van het ROCOV:*

Het ROCOV adviseert negatief over dit voorstel

*Voorgenomen wijziging:*

- De dienstregeling in de daluren, met kwartierdiensten oostelijk van station Driebergen 10-minutendiensten westelijk van station Driebergen, veroorzaakt stilstand van 5 minuten extra op station Driebergen voor een deel van deze ritten.

*Advies van het ROCOV:*

We adviseren voor de daluren op weekdays overdag en voor zaterdag en zondag overdag tussen Utrecht en station Driebergen:

- ofwel het in stand houden van een 7,5-minutendienst, waardoor de helft van de ritten zonder oponthoud bij station Driebergen door kan rijden
- ofwel een 15-minutendienst, waarbij pieken eventueel opgevangen kunnen worden met versterkingsritten.

Voor dit moment gaat de voorkeur uit naar de 15-minutendienst.

Dit advies met betrekking tot de frequenties geldt voor zolang het verminderde gebruik van deze lijn aanleiding geeft tot deze bezuiniging.

*Voorgenomen wijziging:*

- Wat betreft de laatste ritten.

# ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties  
openbaar vervoer

*Advies van het ROCOV:*

- Het ROCOV is akkoord. Wel verwachten we een laatste rit die op Utrecht centraal om 0.55 aankomt en om 1.00 uur vertrekt.

## 9. HEUVELRUG EN VALLEI (5/83/85, 50, 56, ~~X80~~, 80, 82, 87, 280, 298)

*Voorgenomen wijziging en advies van het ROCOV:*

- Lijn 280: Het ROCOV pleit ervoor ook in avond en weekend een verbinding dóór Rhenen te behouden. Door het geaccidenteerde terrein is de fiets voor velen geen alternatief. Het ROCOV verbaast zich erover dat over de verlenging naar Kesteren nog geen reactie van Gelderland en Arriva is ontvangen.
- Het ROCOV betreurt de inkorting van lijn 298 tot het traject Woudenberg – USP, maar vindt deze ingreep op dit moment acceptabel.
- De beperking van lijn 82 is voor het ROCOV acceptabel.
- Het ROCOV is blij dat als bijvangst van de maatregelen de lijnvoering (en -nummering) in Leusden Zuid en Tabaksteeg overzichtelijker wordt.

## 10. ZUIDWEST EN WOERDEN (3, 4, 5, 102, 107, 123, ~~207~~, Flex)

*Advies van het ROCOV:*

Na de toelichting door Syntus zijn de maatregelen voor het ROCOV acceptabel. Het ROCOV geeft wel in overweging te bekijken of de afstemming tussen 106, 195 en 295 efficiënter kan. Het ROCOV vraagt aandacht voor de sociale veiligheid op de voorgestelde halte van lijn 5.

## 11. RONDE VENEN (120, 121, 122, 123, 126, 130)

*Advies van het ROCOV:*

Na de toelichting door Syntus zijn de maatregelen voor het ROCOV acceptabel. Het ROCOV rekent erop dat de afstemming van lijn 120 met U-OV-lijn 12 in de gaten wordt gehouden.

## 12. NACHTLIJNEN (N2, N3, N7, N8, N17, N20, N26, N50, N70, N76)

*Advies van het ROCOV:*

Het ROCOV vindt de voorgestelde maatregelen op dit moment acceptabel.

===

## Vervoerplan 2021 U-OV

### 1. Inleiding

Enkele opmerkingen over onze visie op openbaar vervoer. Deze dienen ter onderbouwing van de keuzes die we in de advisering op het Vervoerplan 2021 U-OV maken.

Het openbaar vervoer wordt georganiseerd als een markt maar er is geen volledige marktwerking. OV heeft ook een nuts-karakter; overheden stellen maatschappelijke eisen bij de verlening en het beheer van de concessies en wij van de consumentenorganisaties – opererend vanuit het “maatschappelijk middenveld” - hebben wettelijke adviesrechten.

Goed openbaar vervoer moet beschikbaar zijn voor zo veel mogelijk reizigers, ook als ze door beperkingen extra faciliteiten behoeven of als ze niet wonen, werken of studeren binnen het bereik van de hoofdstromen in het verkeer.

Openbaar vervoer moet ook een goed alternatief zijn voor autoverkeer. Daarom moet het op locaties in ontwikkeling, bijvoorbeeld nieuwbouwwijken, van het begin af beschikbaar zijn, ook als dat bedrijfseconomisch nog niet uitkomt. Dat geldt onder meer in de Merwedekanaalzone, Sterrenberg en Hoef en Haag. We moeten bewoners en bezoekers niet auto-afhankelijk maken.

Een OV-bedrijf is een maatschappelijke onderneming. Een kernkwaliteit daarvan is dat zij het maatschappelijk nut in overeenstemming brengt met haar bedrijfseconomische belang. Dat doet ze als ze een aanbieding doet voor een concessie en vervolgens telkens wanneer er wijzigingen in netwerk, dienstregeling en tarieven plaatsvinden. Ze beseft daarbij dat de omstandigheden nooit ideaal zullen zijn: er zal altijd sprake zijn van pieken in de vraag en van matig bezette voertuigen of lege materieelritten.

Wij van het ROCOV zoeken het juiste evenwicht tussen het maatschappelijke nut en het bedrijfseconomische belang. Daar zijn onze adviezen op gericht. We hopen onze gesprekspartners daarmee van dienst te zijn.

#### Uitgangspunten

In de inleiding van het vervoerplan geeft u aan welke uitgangspunten u hanteert bij het kiezen van de (besparings)maatregelen:

1. Maatregelen passen binnen het bestaande beleid en waar mogelijk binnen de begin 2020 vastgestelde uitgangspunten voor het vervoerplan 2021,
2. Maatregelen raken een zo beperkt mogelijke groep reizigers,
3. Maatregelen zijn erop gericht het OV-netwerk voor een zo groot mogelijk groep reizigers aantrekkelijk te houden. Sterke verbindende lijnen worden waar mogelijk ontzien. Deze lijnen zijn nodig om reizigers op termijn weer te verleiden gebruik te maken van het openbaar vervoer,
4. Bij het opheffen van lijnen of ritten is niet alleen gekeken naar het gebruik, maar ook naar de beschikbare alternatieven,
5. Maatregelen dragen bij aan een efficiënte(re) inzet van middelen.

Daarbij hebben we de volgende opmerkingen:

- De uitgangspunten (door ons genummerd) 2 en 3 blijken voor u aanleiding veel relatief grote beperkingen door te voeren bij kleinere ontsluitende lijnen. Daartegenover staat dat u in het verbindende netwerk (U-Link) zo weinig bezuinigingen voorstelt dat gedurende de daluren overdag veel bussen met een aanzienlijke overcapaciteit hun routes rijden.
- Dat wordt verklaard met het argument dat u het niet acceptabel vindt dat U-Linklijnen in de daluren van maandag tot en met vrijdag minder dan 6 maal per uur bediend worden.
- Wij zien een aanzienlijke bezuinigingsruimte in het invoeren van kwartierdiensten in de daluren op de lijnen 77, 50 (kort) en 73.

We refereren hierbij aan de R-Netformule, een kwaliteitsproduct waarmee vervoerder, provincies en stadsregio's in de Randstad werken. Bij R-Net wordt een kwartierdienst gehanteerd als minimumnorm voor een aantrekkelijke dienst in de daluren op weekdays. Die

# ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties  
openbaar vervoer

norm wordt bijvoorbeeld toegepast op de R-Netlijnen 488, 489 en 491, die uw onderneming Qbuzz ontwikkeld heeft voor de Drechtsteden.

Voor de regio Utrecht vinden we uiteraard dat die frequentie snel weer omhoog zal moeten gaan als de reizigerstoelooptoe neemt.

- Hiermee menen we uw uitgangspunt genoemd onder 5 – efficiency – ook toe te passen op U-Linklijnen.

## Ons advies:

Gezien deze opmerkingen stellen we voor het uitgangspunt onder 3 anders te formuleren.

- Maatregelen zijn erop gericht de bereikbaarheid in het vervoergebied zoveel mogelijk te behouden en het OV-netwerk voor een zo groot mogelijke groep reizigers aantrekkelijk te houden. Sterke verbindende lijnen houden frequenties en bedieningstijdvensters die passen bij aantrekkelijk OV.

Concreet betekent dat dat we u verzoeken na te gaan welke maatregelen die strekken tot:

- opheffen van ontsluitende lijnen,
- beperken van de bedieningsdagen van ontsluitende lijnen,
- beperking van het tijdvenster van ontsluitende lijnen,

voorkómen kunnen worden door de door ons aangegeven bezuinigingen op U-Linklijnen.

Zelf kunnen we dat niet opmaken uit het vervoerplan doordat de maatregelen niet afzonderlijk gespecificeerd zijn in aantallen DRU's maar alleen gebundeld per lijn opgegeven zijn.

## 2. Aanpassingen vervoeraanbod

### 2.1. Tram. Lijn 22, 60 (20?) en 61 (21?)

#### *Voorgenomen wijzigingen:*

De voorgenomen frequentieverhoging naar 16x/u op de Uithoflijn wordt uitgesteld tot na 2021. Gevolg is dat wanneer de vervoerkundige koppeling tussen de SUNIJ- en Uithoflijn tot stand komt, de helft van de doorgaande trams naar Nieuwegein / IJsselstein in de winterdienst 2 – 3 minuten extra stilstaan op Utrecht CS Centrumzijde.

#### *Advies van het ROCOV:*

Akkoord. Rekening is gehouden met ons verzoek de stilstand op Utrecht Centraal zo kort mogelijk te houden.

We adviseren de koppeling tussen de tramlijnen zo spoedig mogelijk tot stand te brengen, bij voorkeur vanaf de begindatum van het vervoerplan.

### 2.2. U-Link

#### 2.2.1. Lijn 28

##### *Voorgenomen wijzigingen:*

De ritten van lijn 28 die 's nachts na 1.00 aankomen en vertrekken van Utrecht CS komen te vervallen,

##### *Advies van het ROCOV:*

Akkoord. Wel verwachten we een laatste rit die op Utrecht centraal om 0.55 aankomt en om 1.00 uur vertrekt.

#### 2.2.2. Lijn 34

##### *Voorgenomen wijzigingen:*

- De korte ritten van lijn 34 worden in Zeist doorgetrokken naar Handelscentrum. De doorgaande ritten naar Amersfoort gaan ook via Handelscentrum en krijgen een meer ontsluitende route in Soesterberg. In Zeist worden die ritten via Handelscentrum gereden.
- De frequentie van lijn 34 wordt tussen Westraven en Zeist verlaagd naar een '10-minutendienst in de spits en een halfuurdienst in het weekend. Op het traject Zeist – Amersfoort wordt de frequentie in de spits verlaagd naar een halfuurdienst,

##### *Advies van het ROCOV:*

Wat betreft de lijnvoering akkoord in combinatie met de voorgenomen maatregelen op de lijnen 73 en 202. Aan enkele wensen die het ROCOV voor het Vervoerplan 2020 had is nu tegemoet gekomen.

Wat betreft het tijdsvenster: we adviseren dat met het oog op bezoeken van de ziekenhuizen enigszins te verruimen, zodanig dat de laatste ritten Westraven – Amersfoort v.v. het UMC en het WKZ nog bedienen om 20.15.

Wat betreft de frequentie. We gaan akkoord met het verlagen van de spitsfrequentie en het in stand houden van de dalfrequentie van 6x/uur. Deze stellingname houdt verband met onze adviezen de dalfrequentie van de lijnen 50, 73, 74 en 77 wèl te verlagen, nl. tot 4x/uur. Om toch nog vlotte reismogelijkheden met overstap op en van lijn 34 te bereiken is het gewenst dat de 34 een hoge frequentie heeft. Dit advies met betrekking tot de frequenties geldt voor zolang het verminderde gebruik van deze lijn aanleiding geeft tot deze bezuiniging.

#### 2.2.3. Lijn 241

##### *Voorgenomen wijzigingen:*

Lijn 241 vervalt. Lijn 41 rijdt voortaan in de vakantieperioden de winterdienst door,

##### *Advies van het ROCOV:*

We vinden dit bespreekbaar. We kunnen voluit akkoord gaan als er een beter alternatief gecreëerd wordt voor reizigers tussen Wijk bij Duurstede en Kanaleneiland.

Te denken valt bijvoorbeeld aan een combi van de volgende twee maatregelen:



# ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties  
openbaar vervoer

- het leiden van lijn 74 en/of 77 via de Dichtersbaan i.p.v. Van Zijstweg. (Dat kan, want is ook een vlotte omleidingsroute voor deze lijnen.) Dit maakt ook de onderwijslocatie Vondellaan beter bereikbaar vanuit de richting Nieuwegein.
- het plaatsen van een overstaphalte aan de Dichtersbaan nabij de Vondellaan.

## 2.2.4. Lijn 50

### Voorgenomen wijzigingen:

- De frequentie tussen Utrecht en station Driebergen-Zeist in de spits verlagen van een '5-6- naar een '7,5-minutendienst
- In de daluren van een '7,5- naar een '10-minutendienst,
- De frequentie tussen Driebergen-Zeist en de Utrechtse Heuvelrug in de spits verlagen van een '10- minutendienst naar een kwartierdienst, De frequentie op zondag overdag te verlagen van een '10-minutendienst naar een kwartierdienst.
- De ritten met aankomst en vertrek na 01.00 uur schrappen

### Advies van het ROCOV:

- Ontwikkel een alternatieve oplossing  
De dienstregeling in de daluren, met kwartierdiensten oostelijk van station Driebergen 10-minutendiensten westelijk van station Driebergen, veroorzaakt stilstand van 5 minuten extra op station Driebergen voor een deel van deze ritten.  
– ofwel het in stand houden van een 7,5-minutendienst, waardoor de helft van de ritten zonder oponthoud bij station Driebergen door kan rijden  
– ofwel een 15-minutendienst, waarbij pieken eventueel opgevangen kunnen worden met versterkingsritten.  
Voor dit moment gaat de voorkeur uit naar de 15-minutendienst.  
Dit advies met betrekking tot de frequenties geldt voor zolang het verminderde gebruik van deze lijn aanleiding geeft tot deze bezuiniging.
- Wat betreft de frequentie oostelijk van station Driebergen. Hierover adviseren we in het advies op het vervoerplan van Syntus Utrecht
- Wat betreft de laatste ritten; akkoord. Wel verwachten we een laatste rit die op Utrecht centraal om 0.55 aankomt en om 1.00 uur vertrekt.

## 2.2.5. Lijn 73

### Voorgenomen wijzigingen:

- Lijn 73 vervalt tussen Zeist-Centrum en Soesterberg,
- De frequentie van lijn 73 wordt in de spits verlaagd naar een '10-minutendienst.

### Advies van het ROCOV:

- Voor wat betreft bediening Soesterberg: akkoord in combinatie met de voorgenomen maatregelen op de lijnen 34 en 202.
- Voor wat betreft de frequenties. We adviseren voor de daluren op weekdays overdag en voor zaterdag en zondag overdag een kwartierdienst in plaats van een tienminutendienst. We refereren hierbij aan de R-Netformule, een kwaliteitsproduct waarmee enkele buurprovincies werken. Ook daar wordt een kwartierdienst gehanteerd als norm voor de daluren op weekdays.  
Dit advies met betrekking tot de frequenties geldt voor zolang het verminderde gebruik van deze lijn aanleiding geeft tot deze bezuiniging.

## 2.2.6. Lijn 77

### Voorgenomen wijzigingen:

- U geeft onder 2.4.14. een afweging onder andere over de rol en de mogelijkheden van lijn 77 in de straten van De Leijen (gemeente De Bilt). U omschrijft daarbij een "denkrichting" die uitgaat van vervanging van de lijnen 77 (in De Leijen) en 78 door een U-flexvoorziening in Bilthoven Noord.
- De frequentie van lijn 77 wordt in de spits verlaagd naar een '10-minutendienst.

## *Advies van het ROCOV:*

- Wat betreft lijn 77 in De Leijen: uw bevindingen komen overeen met onze verwachting uitgesproken in ons advies over het Vervoerplan 2019: “Bij een hoogfrequente dienst met gelede bussen verwachten we bezwaren van omwonenden in De Leyen.”

Wij hebben in ons advies op het Vervoerplan 2020 een andere denkrichting gegeven.

- De problemen in De Leijen zijn niet zonder meer een motief om de bus hier definitief weg te halen. Laten we vooral met de gemeente De Bilt bezien of de situatie voor bussen en andere verkeersdeelnemers hier veiliger kan worden.  
Als dat het geval is verzoeken we u ons advies van vorig jaar op de agenda te houden – we hebben toen de mogelijkheid genoemd de eindlus van lijn 77 afwisselend in twee richtingen te rijden, waarbij een deel van de route in die wijk in twee richtingen door verschillende straten zou moeten rijden (de Rembrandtlaan richting station en de Jan van Eijcklaan richting Utrecht).  
De kracht van lijn 77 is de rechtstreekse verbinding van veel locaties in de gemeente De Bilt met het stadscentrum van Utrecht. De bedoeling van ons voorstel was die kwaliteit ook te herstellen voor de haltes in De Leijen.
- Naast uw denkrichting staat dus onze denkrichting. En misschien hebben anderen nog andere relevante ideeën. Daar waar u in het Vervoerplan uw denkrichting omschrijft vragen wij u om daarbij uitdrukkelijk te vermelden dat in dit stadium van de ontwikkeling nog ruimte is voor alternatieve oplossingsrichtingen. Nog beter zou u de denkrichting in de volgende versie van het Vervoerplan 2021 onvermeld laten. Dan hebben de vervoerders, de gemeente De Bilt en wij meer kansen om in een open gesprek de beste oplossing of combinatie van oplossingen te vinden.
- Wij spreken hierboven over “de vervoerders”. Omdat door de overdracht van lijn 58 Syntus een belangrijkere partij wordt in de ontsluiting van de gemeente De Bilt (in de kernen De Bilt, Bilthoven en Maartensdijk) verwachten we dat ook deze vervoerder aan tafel zit bij het ontwikkelen van oplossingen voor Bilthoven Noord.
- Voor wat betreft de frequenties. We adviseren voor de daluren op weekdays overdag en voor zaterdag en zondag overdag een kwartierdienst in plaats van een tienminutendienst. We refereren hierbij aan de R-Netformule, een kwaliteitsproduct waarmee enkele buurprovincies werken. Ook bij R-Net wordt een kwartierdienst gehanteerd als norm voor de daluren op weekdays.  
Dit advies met betrekking tot de frequenties geldt voor zolang het verminderde gebruik van deze lijn aanleiding geeft tot deze bezuiniging.

## **2.3. Utrecht stad**

### *2.3.1. Lijn 1*

#### *Voorgenomen wijzigingen:*

Lijn 1 rijdt op weekdays overdag alleen nog in de drukste richting via bedrijventerrein Overvecht Noord,

#### *Advies van het ROCOV:*

Akkoord, Dit advies geldt voor zolang het verminderde gebruik van deze lijn aanleiding geeft tot deze bezuiniging.

### *2.3.2. Lijn 2*

#### *Voorgenomen wijzigingen:*

Lijn 2 vervalt 's avonds na 19.00. Daarnaast wordt de frequentie op weekdays overdag verlaagd naar een halfuurdienst en op zaterdag naar een kwartierdienst,

#### *Advies van het ROCOV:*

Akkoord. Dit advies geldt voor zolang het verminderde gebruik van deze lijn aanleiding geeft tot deze bezuiniging.

## 2.3.3. Lijn 4

### *Voorgenomen wijzigingen:*

De frequentie van lijn 4 wordt tussen Utrecht CS en Voordorp in de avonduren en op zondagochtend verlaagd naar een halfuurdienst,

### *Advies van het ROCOV:*

Akkoord. Dit advies met betrekking tot de frequenties geldt voor zolang het verminderde gebruik van deze lijn aanleiding geeft tot deze bezuiniging.

## 2.3.4. Lijn 5

### *Voorgenomen wijzigingen:*

Op lijn 5 vervallen de verdichtingsritten in de spits(richting) tussen Oog in Al en Utrecht CS. Daarnaast rijdt lijn 5 op zaterdag overdag niet meer tussen Terwijde-Noord en Maarssen,

### *Advies van het ROCOV:*

Akkoord. Dit advies geldt voor zolang het verminderde gebruik van deze lijn aanleiding geeft tot deze bezuiniging.

## 2.3.5. Lijn 6

### *Voorgenomen wijzigingen:*

Lijn 6 vervalt in de avonduren en het weekend tussen Utrecht CS en Galgenwaard. Daarnaast wordt de frequentie in de spits(richting) tussen Utrecht CS en Galgenwaard verlaagd naar een kwartierdienst.

### *Advies van het ROCOV:*

Akkoord. Dit advies geldt voor zolang het verminderde gebruik van deze lijn aanleiding geeft tot deze bezuiniging.

Opmerking. De voorgestelde inzet van gelede bussen op lijn 6 is niet nieuw ten opzichte van het Vervoerplan 2020. In de praktijk worden echter vooral standaardbussen ingezet. Van zulke tussentijdse wijzigingen worden wij graag actief op de hoogte gesteld.

## 2.3.6. Lijn 10

### *Voorgenomen wijzigingen:*

Lijn 10 vervalt

### *Advies van het ROCOV:*

Akkoord. Voor de periode na de coronabeperkingen willen we met u in gesprek over hoe het netwerk hier weer verbeterd kan worden.

## 2.3.7. Lijn 11

### *Voorgenomen wijzigingen:*

- De spitsverdichtingsritten tussen Overvecht en Leidsche Rijn vervallen
- Lijn 11 vervalt in het weekend en wisselt in Vleuten van route met lijn 127

### *Advies van het ROCOV:*

- Wat betreft het vervallen van de spitsverdichtingsritten. Akkoord.
- Vervallen in het weekend. Akkoord. Dit advies geldt voor zolang het verminderde gebruik van deze lijn aanleiding geeft tot deze bezuiniging.
- De routewijziging in Vleuten vinden we voor de uren dat lijn 11 niet rijdt zonder meer een goede oplossing. Daarom hebben we dat ook geopperd. Doordeweeks overdag heeft een aantal reizigers te maken met een frequentieverlaging of een grotere loopafstand doordat de 127 minder vaak rijdt dan de 11.  
Graag zien we dat u de gevolgen voor deze reizigers in de afweging betreft.

## 2.3.8. Lijn 16

### *Voorgenomen wijzigingen:*

Lijn 16 vervalt

*Advies van het ROCOV:*

Akkoord. De verkeersmaatregelen die de laatste jaren in en om Lombok doorgevoerd zijn maken het niet mogelijk om hier een goede buslijn te exploiteren. Helaas ontstaat hier een voor de vooroorlogse stad Utrecht vrij groot gat in het ontsluitende netwerk.

### 2.3.9. Lijn 18

*Voorgenomen wijzigingen:*

Lijn 18 vervalt

*Advies van het ROCOV:*

Akkoord. Als op enig moment de reizigersaantallen zich herstellen willen we graag met u in gesprek over herstel van lijn 18 of een alternatief hiervoor.

### 2.3.10. Lijn 29

*Voorgenomen wijzigingen:*

De pendel lijn 29 die in de avonduren en in het weekend 's ochtends vroeg rijdt tussen station Vleuten en Veldhuizen via Vleuterweide-West, wordt opgeheven.

*Advies van het ROCOV:*

Akkoord. Als op enig moment de reizigersaantallen zich herstellen willen we graag met u in gesprek over herstel van deze voorziening of een alternatief hiervoor.

### 2.3.11. Voorzomerdienst

*Voorgenomen wijzigingen:*

Op lijn 1, 3, 7 en 8 wordt een voorzomerdienst ingevoerd. Dit houdt in dat op deze lijnen in de zes weken voorafgaand aan de reguliere zomerdienst met de zomerdienst-frequenties wordt gereden.

*Advies van het ROCOV:*

Akkoord. Dit advies met betrekking tot de frequenties geldt voor zolang het verminderde gebruik van deze lijnen aanleiding geeft tot deze bezuiniging.

### 2.3.12. Versnellingsmaatregelen

- De halte David van Mollemstraat opheffen voor de lijnen 6, 7 en 27.
- De halte Anton Geesinkstraat opheffen voor de lijnen 7 en 27.
- Halte Balijelaan richting Vleuten (lijn 29) verschuiven tot na de verkeerslichten
- Halte Prins Hendriklaan (lijn 8) opheffen
- Halte Utrechtse Bazaar (diverse lijnen) opheffen.
- Halte Welgelegen (lijn 5) opheffen

*Advies van het ROCOV:*

- De halte David van Mollemstraat: akkoord
- De halte Anton Geesinkstraat: akkoord
- Halte Balijelaan: akkoord
- Halte Prins Hendriklaan: akkoord
- Halte Utrechtse Bazaar: akkoord. Als hier op enig moment weer behoefte ontstaat aan een halte moet die er weer komen. De wegbeheerder zou daar rekening mee moeten houden.
- Halte Welgelegen; akkoord

Opmerking. Al deze maatregelen gezamenlijk zouden een kleine maar meetbare besparing moeten opleveren. We zien die besparing niet begroot in het vervoerplan. U en wij zullen graag willen weten hoe succesvol deze maatregelen zijn qua regelmaat en qua besparing op reistijd en DRU's. Dat maakt de investeringen in de haltes en de soms iets grotere loopafstanden uitlegbaar aan de burgers en de reiziger.

## 2.4. Utrecht streek

### 2.4.1. Lijnenruil

#### 2.4.2. HOV Amersfoort – Sciencepark Park

Hierover adviseren we in het advies op het vervoerplan van Syntus Utrecht.  
Over lijn 34 adviseren we in dit advies onder 2.2.2.

#### 2.4.3. Lijn 31

*Voorgenomen wijzigingen:*

De ophaal- en thuisbrengroute in IJsselstein opheffen. De lijn begint en eindigt dan bij de halte Binnenstad in IJsselstein.

*Advies van het ROCOV:*

Dit is bespreekbaar. Voor de reizigers – en dus voor het behoud van de reizigers– is de kwaliteit van de aansluiting tussen tram en bus van belang. Die is er niet zonder meer. Lijn 31 heeft frequentie van 2 tot 4 maal/uur met in de ochtendspits vanaf IJsselstein een verdichting tot 8 maal. De IJsselstein tramtak lijn 61 heeft een frequentie van 4x/uur.

Om een zo betrouwbaar mogelijke reis te creëren stellen we voor:

- een overstaptijd van 5 minuten in Nieuwegein City en/of in IJsselstein Binnenstad (Deze overstaptijd is ruim en een vertraging bij aankomst van 1 of 2 minuten is zo op te vangen.)
- een wachttijdenregeling: bij vertraagde aankomst wacht het vertraagde voertuig nog minimaal 3 minuten als de aansluiting daarmee alsnog kan worden overgenomen.; die regeling wordt gecommuniceerd via de reisinformatiemedia;
- als bij aanvang van het vervoerplan de tram nog wordt vervangen door een buslijn wordt de ophaal- en thuisbrengroute in de spits(richting) minimaal 2x/uur door lijn 31 bediend; de tramvervangende buslijnen hebben in de praktijk een minder betrouwbare dienstuitvoering.

Als de kwaliteit en de betrouwbaarheid van de reis van de reiziger op deze of een andere manier zo goed mogelijk gegarandeerd wordt kunnen we akkoord gaan met het schrappen van de ophaal- en thuisbrengroute.

Dit advies met betrekking tot de lijnvoering en de frequenties geldt voor zolang het verminderde gebruik van deze lijn aanleiding geeft tot deze bezuiniging.

#### 2.4.4. Lijn 32

*Voorgenomen wijzigingen:*

Lijn 32 opheffen.

*Advies van het ROCOV:*

Akkoord. Als op enig moment de reizigersaantallen zich herstellen willen we graag met u in gesprek over herstel van deze voorziening of een alternatief hiervoor.

#### 2.4.5. Lijn 33

*Voorgenomen wijzigingen:*

Lijn 202 (Syntus) en 33 (U-OV) vormen samen een nieuwe HOV-verbinding tussen Amersfoort CS en Utrecht Sciencepark Park, met een uitloper naar Vianen. De frequenties op het huidige traject van lijn 33 worden aangepast. In Nieuwegein-Zuid wordt de nieuwe halte Fokkesteeg in de route opgenomen. Tegelijkertijd vervalt halte Waterbies. De nieuwe lijn 202 wordt geheel gereden door Syntus,

*Advies van het ROCOV:*

Hierover adviseren we in het advies op het vervoerplan van Syntus Utrecht/

#### 2.4.6. Lijn 35

*Voorgenomen wijzigingen:*

Lijn 35 gaat extra stoppen bij halte Jordanlaan in Zeist en wordt gereden met gelede in plaats van dubbelgelede bussen,

*Advies van het ROCOV:*

Akkoord.

#### 2.4.7. Lijn 43

*Voorgenomen wijzigingen:*

- Lijn 43 rijdt voortaan van Houten tot station Driebergen-Zeist. Het traject Driebergen-Zeist – Zeist Centrum wordt overgenomen door lijn 58 van Syntus,
- Lijn 43 's avonds en in het weekend niet meer rijden. (Betreft Driebergen-Zeist – Odijk)

*Advies van het ROCOV:*

- Over lijn 58 adviseren we aan Syntus.
- Akkoord voor opheffen 43 's avonds en in het weekend. Dit advies geldt voor zolang het verminderde gebruik van deze lijn aanleiding geeft tot deze bezuiniging.

#### 2.4.8. Lijn 47

*Voorgenomen wijzigingen:*

Lijn 47 vervalt 's avonds na 19.00 en in het weekend,

*Advies van het ROCOV:*

Bespreekbaar.

Als alternatief stellen we voor de haltes van de lijnen 47 en 48 in Houten voor de desbetreffende dagen en dagdelen op te nemen in U-Flex Houten. Dat kan het draagvlak voor U-Flex op rustige tijden wat vergroten. Er zijn in het westen van Houten een groot hotel en enkele sport- en recreatievoorzieningen.

#### 2.4.9. Lijn 48

*Voorgenomen wijzigingen:*

Lijn 48 vervalt 's avonds na 19.00 en in het weekend,

*Advies van het ROCOV:*

De tangentiële lijn 48 is een groeimodel. De lijn krijgt stap voor stap meer kwaliteiten en kwantiteiten. Een te grote achteruitgang voor zo'n lijn is onwenselijk.

Als alternatief stellen we voor

- Blijf lijn 48 in ieder geval op zaterdag overdag bedienen
- de haltes van de lijnen 47 en 48 in Houten voor de dagen en dagdelen waarop de lijnen niet rijden op te nemen in U-Flex Houten. Dat kan het draagvlak voor U-Flex op rustige tijden wat vergroten. Er zijn in het westen van Houten een groot hotel en enkele sport- en recreatievoorzieningen.
- Als op enig moment de reizigersaantallen zich herstellen willen we graag met u in gesprek over herstel van de verbinding tussen Houten en Nieuwegein op alle dagen en avonden of een alternatief hiervoor.

#### 2.4.10. Lijn 56

*Voorgenomen wijzigingen:*

U-OV neemt lijn 56 over van Syntus.

Op deze lijn vervallen de drie verdichtingsritten in de ochtendspits, De dan overblijvende drukste rit van Wijk bij Duurstede naar Amersfoort wordt gereden met een gelede bus,

*Advies van het ROCOV:*

Akkoord.

We verzoeken u voor de beloofde “gelede” rit altijd een gelede bus met 52 zitplaatsen in te zetten.

Dit advies geldt voor zolang het verminderde gebruik van deze lijn aanleiding geeft tot deze bezuiniging.

## 2.4.11. Lijn 63

### *Voorgenomen wijzigingen:*

Lijn 63 vervalt tussen Vianen Lekbrug en Utrecht CS. Op het lokale traject in Vianen wordt de frequentie in de tegenspits verlaagd naar een halfuurdienst. De resterende ritten worden geïntegreerd in lijn 74, Reizigers die sneller van en naar Utrecht Centraal willen reizen worden verwezen naar andere directe lijnen.

### *Advies van het ROCOV:*

Onze afweging bij dit voorstel:

- De reis van Vianen stad via de Lekbrug naar Kanaleneiland en Utrecht Centraal wordt 13 minuten langer. Bijvoorbeeld: Vianen Centrum – Utrecht Centraal wordt 46 i.p.v. 33 minuten – in deze relatie gaat de reis dus  $\pm$  40% langer duren.
- Voor Utrecht Centraal zijn er ook reizen mogelijk met overstap bij de Lekbrug, stelt u. Er kunnen verschillende lijnen gebruikt worden die niet steeds even goed aansluiten op de bussen van en naar Vianen stad.  
Bekend is dat reizigers een reis met overstap ervaren als meer dan tien minuten langer dan een overstapvrije reis.  
Daar komt bij dat reizigers voorde terugreis op een andere lijn aangewezen kunnen zijn dan voor de heenreis. Dat komt doordat de meeste aansluitende lijnen qua dienstregeling aansluiten op de MerwedeLingelijn, waarvan het dienstregelingspatroon afwijkt van de rest van het trein- en busnetwerk. Deze afwijking kan pas in 2022 ongedaan worden, als de nieuwe infrastructuur van de MerwedeLingelijn in Geldermalsen beschikbaar is.
- Voor Kanaleneiland is er waarschijnlijk geen snel alternatief in beide richtingen mogelijk.
- Reizigers die kiezen voor overstappen vanuit Vianen stad op een snelle lijn naar Utrecht of omgekeerd kunnen nog een ander probleem tegenkomen. De aansluitende lijn van of naar Utrecht zal meestal tot een andere concessie van een andere concessieverlener behoren, waardoor de Utrechtse abonnementen niet geldig zijn. Dat kan de reis naar werk of school vervelend duur maken.

Ons advies:

- Wij vinden het plan om lijn 63 op te heffen voor het moment onaanvaardbaar. We adviseren deze lijn te behouden met minimaal een halfuurdienst op maandag tot en met vrijdag overdag. Mochten bezuinigingen onontkoombaar zijn behoud dan lijn 63 minimaal als halfuurdienst in de brede spits, met bediening van het lokale traject in Vianen gekoppeld aan lijn 74.
- Wij adviseren in het komende jaar te werken aan een plan om de aansluitingen op het knooppunt Vianen Lekbrug te verbeteren.  
Doel: zo veel mogelijk bestemmingen ten noorden van de Lek: Utrecht Centraal, Kanaleneiland, Papendorp, USP, Nieuwegein, IJsselstein, enzovoorts) zo goed mogelijk verbinden met alle (Utrechtse, Zuid-Hollandse, Brabantse, eventueel Gelderse) bestemmingen ten zuiden van de Lek  
Daarvoor zullen de concessieverleners, vervoerders en consumentenpartijen uit dat hele gebied moeten samenwerken. Wij van het ROCOV Utrecht zullen daartoe alvast contact leggen met de andere betrokken ROCOV's.

## 2.4.12. Lijn 65

### *Voorgenomen wijzigingen:*

- Het lokale traject van lijn 65 in Vianen wordt overgenomen door de nieuwe lijn 64. Het eindpunt van lijn 64 wordt verlegd naar halte Ing. D.S. Tuijnmanweg en alle ritten in de tegenspits vervallen. Op de Lekbrug is lijn 64 exploitatief gekoppeld met lijn 74,
- De spitsfrequentie tussen Utrecht en Plettenburg gaat van 8 naar 6 per uur.
- De vroege rit vanuit Vreeswijk is hersteld

### *Advies van het ROCOV:*

- Wij ontraden de routewijziging in Vianen. We kunnen alleen akkoord gaan met het opnemen van de bedrijventerreinen in Vianen in lijn 74 in plaats van lijn 65.



- Het probleem aan de Duvendoorstraat dat u als aanleiding noemt is ook simpeler op te lossen. En de bezuiniging aan DRU's die uw plan oplevert is niet echt groot.
- In de loop van deze concessie zijn er meerdere malen kleinere en grotere wijzigingen aangebracht in het netwerk in de stad Vianen. Het huidige netwerk is goed doordacht en biedt de reizigers in het algemeen wat ze wensen.  
We verzoeken u dan ook het netwerk in de stad Vianen, bestaande uit de lijnen 63, 65 en 74, gedurende de huidige concessie niet meer te wijzigen.
- Akkoord met het terugbrengen van de spitsfrequentie.  
Dit advies met betrekking tot de frequenties geldt voor zolang het verminderde gebruik van deze lijn aanleiding geeft tot deze bezuiniging.
- Akkoord met de extra vroege rit uit Vreeswijk.

#### 2.4.13. Lijn 74

##### *Voorgenomen wijzigingen:*

De frequentie van lijn 74 tussen Nieuwegein-Centrum en Utrecht CS wordt in de spitsrichting verlaagd naar een '10-minutendienst. Omdat op het overige deel van lijn 74 een kwartierdienst wordt gereden, staat een deel van de doorgaande ritten tot 5 minuten extra stil op Utrecht CS of Nieuwegein Stadscentrum.

Daarnaast worden de laatste ritten van lijn 74 (weer) doorgetrokken van Nieuwegein-Zuid naar Vianen,

Voorts worden in Vianen aanpassingen doorgevoerd die verband houden met maatregelen op de lijnen 63 en 65.

##### *Advies van het ROCOV:*

- Voor de maatregelen in Vianen verwijzen we naar ons advies bij de lijnen 63 en 65.
- De frequentiewijziging tussen Nieuwegein centrum en Utrecht in de spits ontraden we. Deze veroorzaakt stilstand van 5 minuten extra op de toch al krappe busstations in Nieuwegein en Utrecht Centraal voor een deel van deze ritten. Dat maakt de lijn voor doorgaande reizigers minder aantrekkelijk en minder regelmatig.  
We adviseren: :
  - ofwel het in stand houden van een 7,5-minutendienst, waardoor de helft van de ritten zonder oponthoud bij busstation Nieuwegein door kan rijden
  - ofwel een 15-minutendienst, waarbij pieken eventueel opgevangen kunnen worden met versterkings- of verdichtingsritten.Dit advies met betrekking tot de frequenties geldt voor zolang het verminderde gebruik van deze lijn aanleiding geeft tot deze bezuiniging.
- Wat betreft het doortrekken van de laatste (drie) ritten van Waterbies naar Vianen; akkoord. Dit was ook onze wens.

#### 2.4.14. Lijn 77 en 78

##### *Voorgenomen wijzigingen:*

Het voornemen is om lijn 78 om te zetten in een U-flex-project, dat ook een rol kan spelen in de bereikbaarheid van Berg en Bosch in de dal- en avonduren. Deze wijziging hangt samen met maatregelen voor lijn 77.

##### *Advies van het ROCOV:*

- Ook hier ontvouwt u uw “denkrichting” voor de organisatie van het vervoer in Bilthoven noord. Ook hier vragen wij u om daarbij uitdrukkelijk te vermelden dat in dit stadium van de ontwikkeling nog ruimte is voor alternatieve oplossingsrichtingen. Nog beter zou u de denkrichting in de volgende versie van het Vervoerplan 2021 onvermeld laten. Dan hebben de vervoerders, de gemeente De Bilt en wij meer kansen om in een open gesprek de beste oplossing of combinatie van oplossingen te vinden.
- Wij spreken hierboven over “de vervoerders”. Omdat door de overdracht van lijn 58 Syntus een belangrijkere partij wordt in de ontsluiting van de gemeente De Bilt (in de kernen De Bilt, Bilthoven en Maartensdijk) verwachten we dat ook deze vervoerder aan tafel zit bij het ontwikkelen van oplossingen voor Bilthoven Noord.

## 2.4.15. Lijn (2)85

### Voorgenomen wijzigingen:

- De routevariant van lijn (2)85 door Leerdam-Noord vervalst. Hierdoor geeft lijn (2)85 in Leerdam voortaan dagelijks de hele dag in beide richtingen aansluiting op treinen naar Dordrecht en Geldermalsen.
- Daarnaast wordt de frequentie van lijn (2)85 in de ochtendspits verlaagd naar een kwartierdienst en vervallen in de vakantieperioden de korte ritten van lijn 285 tussen Papendorp en Utrecht CS,

### Opmerkingen:

- Wij stellen vast:
  - dat een aantal haltes in Leerdam noord en west voor de reiziger beperkte mogelijkheden heeft. Twee haltes in noord hebben niet in twee richtingen een verbinding met Utrecht en met het station Leerdam. Vier haltes in west hebben weliswaar een volledige verbinding in twee richtingen met Utrecht maar hebben bij het station geen goede overstap op de MerwedeLingeLijn.
  - Door uw voorstel worden de reismogelijkheden uitgebreid, behalve voor twee haltes in noord, die opgeheven worden. In west en bij het station kan men altijd vlot van en naar Utrecht reizen. Busreizigers in west hebben nog steeds geen treinaansluiting op station Leerdam.
  - dat er in het verzorgingsgebied van lijn (2)85 in Vijfheerenlanden ook U-Flex geboden wordt. Het tarief daarvan is een eenheidstarief van €3,50, hetgeen U-Flex onaantrekkelijk maakt voor kortere ritten. Een ritje van Leerdam noord of west naar het station om daar over te stappen op de trein is dus vervelend duur. Ook een ritje vanuit die wijken naar het station om daar lijn 85 naar Utrecht is onaantrekkelijk. Misschien bedenkt de calculerende reiziger wel dat het voordeliger is U-Flex te nemen van Leerdam naar Lexmond of Zijderveld en aldaar op de bus naar Utrecht te stappen.

### Advies van het ROCOV:

- Wij adviseren U de voorgestelde routewijziging in Leerdam door te voeren in combinatie met de volgende maatregelen:
  1. Invoering van een lager tarief – het liefst € 1,20, maximaal € 1,50 – voor U-Flexreizen binnen de stad Leerdam. Dit moet niet alleen gelden van en naar noord en west, maar tussen alle haltes, zodat ook bijvoorbeeld reizen van en naar de Lingeполи of het Glasmuseum een redelijke prijs krijgen. (Ter vergelijking. Een enkele rit Pauluskerk – station Leerdam kost met de OV-Chipkaart momenteel € 1.21. Een rit Pauluskerk – Lingeполи € 1,42.)
  2. In het komende jaar werken aan een uitbreiding van het aantal U-flexhaltes in het stadsgebied van Leerdam. Voor Leerdam west zal U-Flex vooral lokale reizigers trekken en overstappers van en op de trein. Voor reizen van naar Utrecht behouden we in west graag lijn (2)85.
- Met de verlaagde ochtendspitsfrequentie en het vervallen van de spitsritten van en tot Papendorp gaan we akkoord. Dit advies geldt voor zolang het verminderde gebruik van deze lijn aanleiding geeft tot deze bezuiniging.

## 2.4.16. Lijn 94

### Voorgenomen wijzigingen:

Lijn 94 vervalst. Voor zover nog niet het geval worden alle haltes van lijn 94 tussen Lexmond en Ameide toegevoegd aan U-flex Vijfheerenlanden,

### Advies van het ROCOV:

Bespreekbaar, mits er voor reizigers tussen Ameide en Lexmond op de tijden dat lijn 90 niet rijdt ('s avonds?) een speciaal tarief toegepast wordt dat in de buurt ligt van het tarief dat ze nu voor de bus betalen. Dat ligt ongeveer op 1 euro exclusief opstaptarief (dat betalen ze al tussen Utrecht of Vianen en Lexmond. Om de tarieven in de uitvoeringspraktijk niet te ingewikkeld te maken kunnen we aansluiten bij het tarief in de stad Leerdam dat we hierboven bij lijn (2)85 voorstellen.

## 2.4.17 Lijn 111 en 127

### *Voorgenomen wijzigingen:*

Lijn 111 vervalt,

Lijn 127 wisselt in Vleuten van route met lijn 11.

Indien mogelijk gaat lijn 127 een andere route rijden tussen Vleuten en Kockengen, waardoor halte Kasteel De Haar bediend blijft.

Daarnaast vervalt lijn 127 na 19.00,

### *Opmerking*

We verbazen ons enigszins over de lage klandiziecijfers van lijn 127. Zijn er veel reizigers weggelopen in de jaren dat deze lijn met ondermaatse taxibusjes geëxploiteerd werd? Zo ja, zijn er reizigers terug te winnen sinds hier midi's ingezet worden, waardoor volmeldingen voorkomen worden?

### *Advies van het ROCOV:*

- Wij adviseren lijn 127 te leiden via de Brink in Haarzuilens en de ingang van kasteel De Haar. Dit kan doordat het pleintje De Brink een keermogelijkheid biedt voor bussen; de bus kan dus even heen en weer rijden naar de Brink. De reizigers van en naar Haarzuilens worden dan bediend met een halte die centraal in de kern ligt in plaats van erbuiten. De meeste doorgaande reizigers zullen onderweg zijn van en naar het kasteel en die zullen het leuk vinden om onderweg vanuit de bus een blik te krijgen op het bijbehorende schilderachtige dorpje. De wandeling van en naar de op te heffen halte Ockhuizerweg wordt wat korter. Alleen de doorgaande reizigers van en naar Kockengen zijn 2 à 3 minuten langer onderweg.
- Als lijn 127 het kasteel aandoet zijn we akkoord met het vervallen van lijn 111.
- We zijn niet akkoord met het vervallen van lijn 127 in de avonduren na 19.00 uur. Ondanks haar kleinschalige karakter vinden we deze lijn een onmisbaar deel van het lijnennet in en om de stad Utrecht. Twee jaar na een verbetering door de inzet van iets groter materieel zien we niet graag dat deze lijn gaat afbrokkelen.

## 2.4.18. Lijn 122

### *Voorgenomen wijzigingen:*

De frequentie van lijn 122 wordt in de spits verlaagd naar een uurdienst. Daarnaast vervalt lijn 122 op zaterdag,

### *Advies van het ROCOV:*

- Akkoord met verlaging van de spitsfrequentie. Dit advies geldt voor zolang het verminderde gebruik van deze lijn aanleiding geeft tot deze bezuiniging.
- We zijn niet akkoord met het staken van lijn 122 op zaterdag. Deze lijn heeft vanouds ook reizigers op zaterdag. Bovendien heeft lijn 122 twee jaar geleden een verbetering ondergaan doordat er midi's in plaats van mini's ingezet worden.

## 2.4.19. Lijn 281

### *Voorgenomen wijzigingen:*

Lijn 281 opheffen.

### *Advies van het ROCOV:*

Akkoord. Dit advies geldt voor zolang het verminderde gebruik van deze lijn aanleiding geeft tot deze bezuiniging.

Opmerking. Deze lijn is in een iets ingekrompen versie in het vervoerplan 2020 behouden naar aanleiding van onder andere ons advies. Om akkoord te gaan met definitieve opheffing zouden we meer gegevens nodig hebben.

## 2.4.21. Nachtnet

### *Voorgenomen wijzigingen:*

Het nachtnet vervalt.

*Advies van het ROCOV:*

Akkoord. Dit advies geldt voor zolang het verminderde gebruik van deze lijnen aanleiding geeft tot deze bezuiniging.

#### 2.4.21. FC Utrecht Express

*Voorgenomen wijzigingen:*

De FC Utrecht Expressen vervallen.

*Advies van het ROCOV:*

Akkoord. Dit advies geldt voor zolang het verminderde gebruik van deze lijnen aanleiding geeft tot deze bezuiniging.

### 3. Infrastructuur

#### 3.1. Vervallen haltes

*Advies van het ROCOV:*

- We adviseren u de haltes van lijn 281 aan de rondweg in Houten op te nemen in U-Flex Houten
- In situaties waarin we op termijn met u in gesprek willen gaan over een alternatieve voorziening is het goed de halte-infrastructuur nog te handhaven.
- U wilt de halte "P+R Papendorp" een andere naam geven en dan onmiddellijk een andere halte "P+R Papendorp" noemen. Dat bij verschillende reizigersgroepen kan verwarring wekken. We adviseren "Papendorp Noord P+R".
- Voor het overige gaan we akkoord met de opheffing van haltes voor zover we in het bovenstaande akkoord gaan met het definitief staken van de bediening van die haltes.





Aan: ROCOV Utrecht  
per e-mail

Betreft: reactie op het ROCOV-advies vervoerplannen 2021

Utrecht, 26 oktober 2020

Geachte leden van het ROCOV,

Dank voor de brief met daarin uw advies op het concept-vervoerplan 2021. We kijken terug op een kort maar goed traject met het ROCOV Utrecht, we bedanken het ROCOV voor de zeer flexibele opstelling en de enorme inzet! Zoals eerder aangegeven willen we voor de komende vervoerplannen graag het gebruikelijke vervoerplantraject doorlopen, maar het is zeer onzeker hoe de crisis zich ontwikkelt en of noodgrepen nodig blijven. ROCOV Utrecht heeft met betrekking tot de vervoerplannen 2021 één advies geschreven voor beide vervoerders. Dat is een logisch gevolg van de steeds hechtere samenwerking tussen vervoerders in de provincie Utrecht. In deze brief reageren we gezamenlijk op de adviezen en beantwoorden eventuele vragen.

#### **Reactie op adviezen vervoerplan Syntus**

Voor Syntus adviseert het ROCOV op de meeste voorstellen met “positief” of “acceptabel”. We begrijpen dat in sommige gevallen wordt gekozen voor “acceptabel”, er zijn immers maatregelen die wij nu nemen en die wij nu ook “acceptabel” vinden, maar die ook wat betreft Syntus van tijdelijke aard zijn. Hoe tijdelijk tijdelijk is, dat moet blijken. Ook zullen we met elkaar te zijner tijd onderzoeken wat de beste aanpassing is als er weer meer bestedingsruimte is. In bepaalde gevallen is er misschien wel een beter scenario mogelijk dan simpelweg herstellen wat er voorheen was. We gaan daar met het ROCOV in een vroeg stadium het gesprek over aan.

#### *Lijnenruil*

Het ROCOV geeft een positief advies voor de lijnenruil, als de bedieningstijden van lijn 43/58 en lijn 59 niet worden aangepast. We begrijpen deze wens, maar we zien toch redenen om op deze lijnen aanpassingen door te voeren.

Lijn 58 vervangt lijn 43 in Zeist en zal maandag t/m zaterdag rijden tot ongeveer 20 uur. Dit sluit aan bij de bezoektijden van het ziekenhuis. Het aantal instappers bij het ziekenhuis na die tijd en op zondag is marginaal: op werkdagen en zaterdag gemiddeld minder dan 1 per avond, op zondag stappen er gemiddeld per *dag* tussen de 1 en 2 reizigers in bij het ziekenhuis. Het lijkt ons daarom acceptabel om lijn 58 op die dagen en tijden niet te rijden.



Voor lijn 59 adviseert het ROCOV negatief op het voornemen om op zaterdag niet meer te rijden. Wij begrijpen dit advies, maar denken dat de maatregel toch verantwoord is gezien het lage aantal reizigers. Voor de coronacrisis maakten per zaterdag in totaal zo'n 25 instappers gebruik van lijn 59 op een locatie die niet door ander OV (bus/trein) wordt bediend. Van deze instappers vindt ¼ plaats bij de halte Dorp in Lage Vuursche. Dat waren pré-corona in totaal zo'n 18 instappers per zaterdag op de drukste halte van de lijn, in 22 ritten. We moeten constateren dat dit aantal reizigers zo laag is, dat wij het verantwoord vinden om lijn 59 op zaterdag niet te rijden. Specifiek voor Lage Vuursche kunnen wij reizigers wijzen op de Seniorenbus van de gemeente Baarn. De Seniorenbus is voor 55+'ers en reizigers met een beperking van iedere leeftijd: <https://www.welzijnbaarn.nl/overzicht/9-algemeen/88-seniorenbus>

#### *Lijn 19*

Het ROCOV geeft aan negatief te adviseren over ons voornemen om lijn 19 niet meer te rijden in de avonden en weekenden, waarbij in plaats daarvan lijn 9 op het Borneoplein stopt. Het aantal instappers/uitstappers in lijn 19 is zeer beperkt op de haltes Curaçolaan en Hugo de Grootlaan op die tijdstippen, maximaal 1-2 per rit vóór de coronacrisis. De overige haltes worden bediend met lijn 9 en lijn 56. ROCOV Utrecht heeft gevraagd of lijn 9 's avonds en in het weekend de Curaçolaan kan bedienen met een extra lus. We zijn van mening dat te veel reizigers hier hinder van ondervinden, in tijd maar ook in geld. Een extra lus rijden betekent dat de huidige reizigers in lijn 9 meer kilometers moeten betalen.

Syntus heeft de provincie Utrecht verzocht om het gebied rond De Berg aan te dragen in de onderzoeken naar maatwerk/pilots "onderkant OV-markt". Wat ons betreft zou een pilot voor dit gebied goed uit kunnen pakken, ook bijvoorbeeld ter compensatie van de halte Treublaan, voor het klooster, voor de Lichtenberg, de Indische Buurt en wellicht de begraafplaats.

#### *Lijn 50*

Syntus en U-OV hebben het advies m.b.t. lijn 50 onderzocht. Er wordt voorgesteld om, wanneer er 6x per uur gereden wordt, de frequentie terug te schroeven naar 4x per uur en vervolgens eventueel te versterken. Syntus en U-OV verwachten dat dit een groot negatief effect heeft op de aantrekkelijkheid van lijn 50 als geheel.

De frequentie van 6x per uur komt alleen voor in de daluren en op zaterdag. Het is weliswaar correct dat daardoor twee doorgaande bussen per uur 5 minuten langer stilstaan op station Driebergen-Zeist, maar de hogere frequentie zorgt wat ons betreft voor aantrekkelijkheid van de lijn tussen Zeist en Utrecht. Juist aantrekkelijke hoogfrequente lijnen als lijn 50 moeten ervoor gaan zorgen dat reizigers de bus snel weer weten te vinden, waardoor er weer groei mogelijk gaat zijn op het gehele OV-netwerk. Wat ons betreft zorgt deze tienminutendienst er op termijn dus juist voor dat er minder bespaard hoeft te worden op rustigere lijnen, als reizigers hier snel weer terugkeren.

Ook op Driebergen-Zeist verwachten we volgend jaar een grote verbetering, ondanks dat de bus in de daluren en op zaterdag af en toe iets langer stil staat. De twee vervoerders hebben zeer nauwkeurig naar de vertrek- en aankomsttijden gekeken, waardoor er veel vaker naadloos aangesloten gaat worden op de treinen aldaar. We zijn ervan overtuigd dat deze voordelen opwegen tegen het nadeel van soms iets langer moeten wachten tot de bus weer vertrekt.

#### *Lijn 33/202*

Het ROCOV verzoekt Syntus om de drukte te monitoren, omdat er minder bussen gaan rijden tussen Vianen en USP. We zeggen dat hierbij toe, dat geldt overigens altijd en voor het gehele netwerk.



## Reactie op adviezen vervoerplan U-OV

Met betrekking tot het U-OV-vervoerplan adviseert het ROCOV veelal 'positief, gezien de omstandigheden'. Wij begrijpen die formulering en gaan zodra sprake is van een volgend vervoerplan met meer financiële ruimte graag in gesprek over de invulling daarvan. Voor nu bedanken we het ROCOV voor het meedenken en het advies. Het heeft bijgedragen aan een nog beter afgewogen definitief vervoerplan. In deze brief reageren we op de punten waarop het ROCOV negatief of onder voorbehoud adviseert en beantwoorden eventuele vragen. Daarbij houden we dezelfde volgorde aan als het ROCOV in haar advies.

### *Evaluatie wijzigingen 2019*

Los van dit vervoerplan vraagt ROCOV om een evaluatie van diverse wijzigingen die per december 2019 zijn doorgevoerd. Dit is reeds toegezegd in een overleg met de ROCOV werkgroep dienstregeling in september jl. en volgt zoals aangekondigd eind dit jaar. Graag vernemen we nog welke wijzigingen het ROCOV in ieder geval wil evalueren.

### *Uitgangspunten*

Het ROCOV is van mening dat de uitgangspunten zoals benoemd in de inleiding van het vervoerplan te veel aanleiding geven het aanbod op onrendabele, zwakke lijnen te beperken ten gunste van meer rendabele, sterke lijnen. Het ROCOV adviseert daarom aanpassing van de uitgangspunten zodat meer nadruk komt te liggen op het maatschappelijk belang van het OV. Concreet stelt het ROCOV voor meer te bezuinigen op U-link-lijnen door het verlagen van de frequenties op lijn 50, 73 en 77 in de daluren.

We herkennen ons niet in deze zienswijze van het ROCOV en zijn van mening dat we met het voorliggende vervoerplan juist een goede balans vinden tussen maatschappelijk nut en het bedrijfseconomisch belang. We wijzen erop dat in de uitgangspunten eveneens is opgenomen dat nadrukkelijk rekening wordt gehouden met beschikbare alternatieven en slechts in uitzonderlijke gevallen ritten vervallen waarbij geen alternatief is. In al die gevallen was het gebruik (voor de coronacrisis) vrijwel 0. Voorbeelden daarvan zijn het laten vervallen van ritten op lijn 127 in de avonduren en lijn 122 op zaterdag overdag. Het is wat ons betreft, zeker in de huidige omstandigheden, naast bedrijfseconomisch ook maatschappelijk onverantwoord lege ritten te blijven rijden, hoe nuttig sommige verbindingen op het eerste gezicht ook lijken. Als we die ritten in stand houden, moeten we elders ruimte vinden. Die afweging hebben we zorgvuldig gemaakt.

Bovendien hebben we kritisch gekeken naar het gebruik van *alle* lijnen en leveren - anders dan wordt gesuggereerd - ook de U-link lijnen met 30% van het totaal een aanzienlijke bijdrage aan de bezuinigingsopgave. Zoals toegelicht in het concept-vervoerplan willen we het dragende netwerk (de tram, de U-link-lijnen en de sterke stadlijnen) zoveel mogelijk met aantrekkelijke frequenties blijven rijden, omdat reizigers hiermee op termijn weer worden verleid regelmatig gebruik te maken van het openbaar vervoer. Behoud van een sterk dragend netwerk is in die zin dus in het belang van het OV als geheel.

Met betrekking tot de frequenties van lijn 50, 73 en 77 in de daluren maakt het ROCOV de vergelijking met R-net, waarop in de daluren een minimumfrequentie geldt van vier keer per uur. Toch hanteren we op U-link, zolang de omstandigheden ons dat toestaan, een minimumfrequentie van zes keer per uur. De vergelijking met R-net gaat ons inziens niet op, omdat R-net-lijnen veelal stad en land verbinden. Traditioneel is op dit type verbindingen de vervoervraag in de daluren relatief beperkt waardoor een frequentie van vier keer per uur in de daluren als ondergrens passend is. De trajecten van lijn 50, 73 en 77 daarentegen liggen vrijwel geheel in grootstedelijk gebied en

moeten dus meer als HOV-stadslijnen dan als HOV-streeklijnen worden beschouwd. Een vergelijking met de sterke stadslijnen 1, 3, 7 en 8 is wat ons betreft dus beter. Ook op die lijnen handhaven we de '10-minutendienst in de daluren. De veronderstelling dat lijn 73 en 77 in de daluren met 'aanzienlijke overcapaciteit rondrijden' is ook niet juist. Het gebruik van lijn 73 en 77 ligt in de daluren op vrijwel hetzelfde niveau als de stadslijnen 3 en 7.

Al met al zijn we van mening dat in het vervoerplan een zorgvuldige afweging van belangen is gemaakt. We nemen het advies om de uitgangspunten te herzien en de suggesties voor een andere invulling van de bezuinigingsopgave daarom niet over.

#### *Lijn 28*

Het ROCOV adviseert positief op het voorstel de extra late ritten op lijn 28 te laten vervallen, mits de overblijvende laatste ritten meedoen in het gezamenlijke aankomst- en vertrekmoment om 0.55 resp. 1.00. We kunnen dat bevestigen.

#### *Lijn 34*

Het ROCOV suggereert een extra late rit toe te voegen naar Amersfoort aansluitend op het bezoek in het UMC / WKZ. Het lijkt ons niet nodig extra ritten te rijden op lijn 34, aangezien de nieuwe lijn 202 om deze tijd ook een verbinding met Amersfoort biedt en bovendien sneller is dan lijn 34. Reizigers naar Zeist kunnen gebruik maken van de korte ritten lijn 34, die wel doorrijden tot na het einde van het bezoek.

#### *Lijn (2)41*

Als gevolg van het vervallen van lijn 241 worden reizigers tussen Wijk bij Duurstede / Cothen / Odijk en Kanaleneiland-Zuid geconfronteerd met een extra overstap en een langere reistijd. Het ROCOV adviseert de route van lijn 74 of 77 te verleggen naar de Dichtersbaan en ter hoogte van de kruising Vondellaan / Dichtersbaan een halte te creëren waar tussen lijn 41 en 74 of 77 kan worden overgestapt. Met de extra halte wordt de omreistijd voor reizigers naar Kanaleneiland-Zuid beperkt. Een interessant voorstel, dat helaas praktisch niet uitvoerbaar is. In de directe omgeving van de kruising Dichtersbaan / Vondellaan is geen ruimte om een dergelijke overstaphalte in te passen. Daarnaast kan de route van lijn 74 of 77 niet zonder meer worden verlegd naar de Dichtersbaan, omdat voor de Dichtersbaan een maximum aantal busbewegingen per dag is afgesproken.

#### *Lijn 50*

Het ROCOV adviseert positief op het voorstel de extra late ritten op lijn 50 te laten vervallen, mits de overblijvende laatste ritten meedoen in het gezamenlijke aankomst- en vertrekmoment om 0.55 resp. 1.00. We kunnen dat bevestigen.

#### *Lijn 73 en 77*

Het ROCOV adviseert lagere frequenties op lijn 73 en 77 in de daluren. We nemen dit advies niet over. Voor de motivatie verwijzen we naar het antwoord onder het kopje 'uitgangspunten'.

Met betrekking tot de nader uit te werken alternatieve invulling van het OV in Bilthoven-Noord verwijzen we naar het antwoord onder het kopje 'Bilthoven-Noord'.

#### *Lijn 10*

Het voorstel om lijn 10 te laten vervallen is ingetrokken. Van alle lijnen die in het concept-vervoerplan vervallen wordt lijn 10 het best gebruikt. Bovendien is deze lijn het meest van toegevoegde waarde in het netwerk en willen we verder afbreukrisico voorkomen.

### *Lijn 11*

Het ROCOV merkt op dat in de afweging de routes van lijn 11 en 127 te wisselen, ook de gevolgen voor reizigers op wekdagen overdag zouden moeten worden meegewogen. Op zich een terecht punt, maar het moeilijke in dit geval is dat de verschillende groepen reizigers zeer beperkt zijn en nauwelijks verschillen qua omvang. Een voordeel voor de één betekent direct een nadeel voor de ander en andersom, dus: hoe weeg je dat? Uiteindelijk heeft de doorslag gegeven:

- dat we met de wissel tegemoet komen aan de wens om zoveel mogelijk Vleutense haltes dagelijks overdag te blijven bedienen,
- dat het door versnelling van lijn 11 mogelijk blijft om op station Maarssen in beide richtingen aansluiting te geven op de sprinter naar Uitgeest. Door het wegvallen van lijn 13 als combinatiemogelijkheid voor lijn 11 in Overvecht was dit niet zonder meer mogelijk.

### *Versnellingsmaatregelen*

Het ROCOV adviseert halte Utrechtse Bazaar niet fysiek te verwijderen omdat deze halte in de toekomst mogelijk nog van nut kan zijn. We kunnen bevestigen dat dit zo ook met gemeente Utrecht is afgesproken.

Daarnaast stelt het ROCOV – terecht – dat alle voorgestelde versnellingsmaatregelen samen een kleine, maar meetbare besparing in reistijd (en dus ook DRU's) zouden moeten opleveren. Het overslaan van een halte levert zo'n 20 tot 30 seconden per halte op. De dienstregeling is gebaseerd op hele minuten. We hanteren het uitgangspunt dat we op voorhand geen rijtijd uit de dienstregeling halen als de rijtijdwinst naar verwachting minder is dan een minuut. We lopen dan namelijk het risico de rijbaarheid van de dienstregeling negatief te beïnvloeden. Reizigers zullen in de praktijk direct een klein effect op de reistijd ervaren (de bus rijdt een fractie vroeger). De vertaling in een kortere reistijd op papier (en dus in DRU's) volgt het jaar erop, wanneer we op basis van de nieuwe praktijk een rijtijdanalyse kunnen doen.

### *Lijn 31*

In het concept-vervoerplan wordt voorgesteld om lijn 31 in te korten tot knooppunt IJsselstein Binnenstad. Voor reizigers van / naar IJsselstein-Noord is de tram het alternatief. Het ROCOV adviseert hierover positief, mits een vaste aansluiting met aansluitgarantie wordt geboden tussen bus en tram.

De dienstregeling van lijn 31 wordt bepaald door aansluitingen in Bilthoven (op de sprinter van / naar Zwolle) enerzijds en aansluitingen in IJsselstein (op lijn 295) anderzijds. Deze aansluitingen zijn voor de grootste groep reizigers van belang en willen we niet loslaten. Bovendien is het voor de tram niet mogelijk een vertraagde bus af te wachten. De gevraagde aansluitingen en aansluitgarantie kunnen we dan ook niet bieden. Wat ons betreft zijn bus en tram ook zonder aansluitgarantie een voldoende alternatief voor de beperkte groep reizigers die nu gebruik maakt van het lokale traject in IJsselstein. Zowel bus als tram rijden minimaal elk kwartier en overstappen is mogelijk bij Nieuwegein Stadscentrum en IJsselstein Binnenstad. Hierdoor is er altijd wel een aansluiting die past. We nemen het advies daarom niet over.

Tot slot adviseert het ROCOV om lijn 31 niet in te korten in het geval de werkzaamheden op de SUNIJ-lijn uitlopen en de tram op 3 januari nog niet rijdt. Gezien de onzekerheden omtrent de planning zou dat betekenen dat we lijn 31 in de dienstenpakketten moeten isoleren, of dat twee verschillende volledig afgewerkte dienstenpakketten moeten worden gemaakt. Dit meerwerk staat niet in verhouding met het aantal reizigers dat gebruik maakt van de doorgaande verbinding naar IJsselstein-Noord. Bovendien constateren we dat het tramvervangend vervoer ook voordelen biedt

ten opzichte van de tram. Zo rijdt het tramvervangend vervoer de lus Nieuwegein – IJsselstein – Nieuwegein in twee richtingen, waardoor feitelijk dubbele frequenties worden geboden, én vertrekt de tramvervangende bus van dezelfde haltes als lijn 31, waardoor de looptijd van bus- naar tramhalte vervalt bij een overstap. Gezien het voorgaande nemen we dit advies niet over.

#### *Lijn 47*

In het concept-vervoerplan wordt voorgesteld om lijn 47 's avonds na 19.00 en in het weekend niet meer te rijden. Het ROCOV kan hiermee instemmen mits de haltes van lijn 47 's avonds en in het weekend worden toegevoegd aan U-flex Houten. Dit advies nemen we over.

#### *Lijn 48*

In het concept-vervoerplan wordt voorgesteld om lijn 48 's avonds na 19.00 en in het weekend te laten vervallen. Het ROCOV adviseert hierop negatief en stelt voor om lijn 48 in elk geval op zaterdag overdag te behouden en de haltes van lijn 48 op de overige momenten toe te voegen aan U-flex Houten. Dit voorstel trekken we deels terug. Lijn 48 blijft met de huidige bedieningstijden en frequenties rijden tussen Houten en Nieuwegein Stadscentrum. Voor wat betreft het traject tussen Nieuwegein Stadscentrum en Leidsche Rijn wijzigt het voorstel niet. Dit traject vervalt 's avonds na 19.00 en in het weekend.

#### *Lijn 63 en 85*

Het ROCOV adviseert negatief op het voorstel om het snelwegtraject van lijn 63 niet meer te rijden en het resterende lokale traject in Vianen te integreren in lijn 74. Redenen voor het negatieve advies zijn de langere reistijd met lijn 74, het feit dat op de Lekbrug geen vaste aansluiting op een alternatieve 'snelweglijn' wordt geboden én dat op de meeste alternatieve lijnen geen U-OV-abonnementen geldig zijn.

Zoals aangegeven in het concept-vervoerplan, reizen dagelijks 200 reizigers met lijn 63 tussen haltes in Vianen en Utrecht. Dit komt neer op gemiddeld vijf reizigers per rit. Met dergelijke aantallen is het niet reëel een lang traject parallel met andere lijnen over de snelweg te blijven rijden. Aan de andere kant zijn we het met het ROCOV eens dat reizigers in het oorspronkelijke voorstel een onvoldoende passend alternatief werd geboden.

Het is mogelijk gebleken om met kleine aanpassingen in de dienstregeling van lijn 74 en 85, op weekdays van aanvang dienst tot 19.00 (dus gelijk aan de periode waarin lijn 63 nu doorrijdt van / naar Utrecht) altijd een directe aansluiting op de Lekbrug te bieden tussen lijn 74 van / naar Vianen en lijn 85 van / naar Utrecht. De overstaptijd bedraagt altijd 2 minuten. Bovendien zijn alle abonnementen die geldig zijn op lijn 63, ook geldig op lijn 85 tussen Vianen en Utrecht.

In het definitieve vervoerplan is bovendien toegevoegd, dat de route van lijn 85 wordt verlegd van de Weg der Verenigde Naties naar de Europalaan. Reden hiervoor is dat ook wijzigingen zijn voorzien op lijn 81 van DMG, de enig resterende lijn tussen de Lekbrug en Kanaleneiland-Zuid. Door de route van lijn 85 te verleggen naar Kanaleneiland-Zuid blijft de verbinding tussen de Lekbrug en Kanaleneiland-Zuid op peil en biedt lijn 85 voor alle reizigers uit Vianen-Stad een volwaardig alternatief met korte overstap op de Lekbrug. Lijn 85 heeft op dit moment geen haltes tussen de Lekbrug en Utrecht CS, dus voor de huidige gebruikers van lijn 85 heeft de routewijziging geen gevolgen, behalve dan dat de route via Kanaleneiland-Zuid +/- 2 minuten trager is dan de huidige route via de A2 / Weg der Verenigde Naties.

We verwachten hiermee voldoende tegemoet te komen aan de bezwaren van het ROCOV en handhaven het voorstel, met toevoeging van de routewijziging op lijn 85 en de vaste aansluiting tussen lijn 74 en 85 op de Lekbrug.

#### *Lijn 65*

Het ROCOV adviseert negatief op het voorstel om de eindhalte van lijn 65 één halte terug te leggen naar halte Ing. D.S. Tuijnmanweg, omdat het inkorten nauwelijks DRU's oplevert en het probleem met wachtende bussen bij de van Duvenvoordestraat simpeler is op te lossen. Wat die simpeler oplossing is, wordt niet verder toegelicht.

Het inkorten van het bedrijventerrein-traject in Vianen levert inderdaad nauwelijks DRU's op. Het voorstel is ook niet bedoeld als bezuinigingsmaatregel, maar om het probleem met wachtende bussen bij halte van Duvenvoordestraat op te lossen. Zoals toegelicht in het concept-vervoerplan, heeft de verbinding Tuijnmanweg – van Duvenvoordestraat nauwelijks toegevoegde waarde, omdat bussen bij de huidige begin- en eindhalte van Duvenvoordestraat enige tijd stilstaan in verband met onderlinge aansluitingen op de Lekbrug. Er wordt hier dus geen aantrekkelijke doorgaande verbinding geboden. Voor reizigers van / naar de bedrijventerreinen in Vianen heeft het dan ook geen zin via halte van Duvenvoordestraat naar de Lekbrug te reizen. Voor hen is het altijd sneller om lijn 65 de andere kant op te nemen.

Bij gebrek aan een wachtmogelijkheid bij halte van Duvenvoordestraat rijden bussen nu rondjes door Vianen om de tijd vol te maken. Dit is geen gewenste situatie. Met het laten vervallen van het traject Tuijnmanweg – van Duvenvoordestraat, vervalt de verplichting voor ritten van lijn 65 om na halte Tuijnmanweg direct door te rijden naar de van Duvenvoordestraat c.q. bij halte van Duvenvoordestraat te wachten op vertrek richting halte Tuijnmanweg. Hierdoor kan elders de tijd worden afgewacht en is het niet meer nodig rondjes te rijden of ander verkeer in de weg te staan. We zien dan ook geen reden om dit voorstel in te trekken.

#### *Lijn 74*

Het ROCOV adviseert negatief op het voorstel de frequentie van lijn 74 in de spits(richting) tussen Nieuwegein Stadscentrum en Utrecht CS te verlagen naar een '10-minutendienst, omdat een deel van de doorgaande ritten hierdoor 5 minuten extra stilstaat op Utrecht CS of Nieuwegein Stadscentrum.

We zijn het met het ROCOV eens dat extra stilstand op doorgaande ritten nooit ideaal is. De mogelijkheden waren een '10-minutendienst met extra wachttijd op een deel van de doorgaande ritten, of een kwartierdienst die twee keer per uur verder werd verdicht. We hebben gekozen voor het eerste. De overwegingen hierbij zijn en waren:

- Met een strakke '10-minutendienst wordt bij Kanaleneiland-Zuid op alle ritten van lijn 34 aansluiting geboden. Bij andere dienstregelingvarianten is dat niet mogelijk. Om van lijn 34 een succes te maken zijn goede aansluitingen van / naar lijn 74 en 77 essentieel.
- Een strakke '10-minutendienst is aantrekkelijker dan een kwartierdienst aangevuld met versterkings- of verdichtingsritten. Circa driekwart van de reizigers tussen Nieuwegein en Utrecht stapt in tussen Stadscentrum en de gemeentegrens met Utrecht. Een '10-minutendienst is dus in het belang van de meerderheid van de reizigers.
- In de spits reist slechts 10% van de reizigers over Utrecht CS heen. Deze beperkte groep kan altijd nog twee keer per uur gebruik maken van een rit zonder wachttijd. Hetzelfde geldt voor reizigers tussen Nieuwegein Doorslag en Utrecht. Reizigers uit Vianen kunnen op de

Lekbrug overstappen op lijn 85 en hebben op die manier altijd een snelle verbinding met Utrecht.

- Op Stadscentrum heeft lijn 74 eigen haltes en is het afwachten van de tijd dus mogelijk zonder andere lijnen te hinderen. Op Utrecht CS heeft lijn 74 geen eigen haltes, maar gezien de hiervoor genoemde voordelen en het feit dat het om slechts een hand vol wachtende ritten per dag gaat, zien wij hierin geen reden te kiezen voor een suboptimale oplossing.

#### *Bilthoven-Noord*

Het ROCOV is ontevreden over het feit dat in het vervoerplan een 'denkrichting' wordt genoemd t.a.v. een andere invulling van het openbaar vervoer in Bilthoven-Noord. We hebben bewust gekozen voor deze formulering om alle opties open te houden en toch iets in het vervoerplan op te kunnen nemen om op te reageren. Die intentie is kennelijk niet overgekomen. Wat dit in ieder geval heeft opgeleverd, is dat we nu vast de ideeën hebben verkend voor een andere invulling. We betrekken het ROCOV vanzelfsprekend bij de verdere uitwerking. In het definitieve vervoerplan is de formulering aangepast zodat ook de ideeën van het ROCOV in de 'denkrichting' passen.

#### *Lijn (2)85*

Het ROCOV adviseert positief op de routewijziging in Leerdam mits het mogelijk wordt binnen Leerdam tegen een lager tarief gebruik te maken van U-flex. We nemen dat advies over. Omdat aanpassing van het tarief op een deel van de relaties moeilijk te communiceren is, technische aanpassingen vraagt en een tariefaanpassing op meer locaties als oplossing wordt gezien, voeren we voorlopig een algemene tariefsverlaging door op U-flex. Het tarief gaat daarbij in alle U-flex-gebieden en op alle relaties naar €2,- per rit (inclusief opstaptarief).

Het advies om het aantal U-flex-haltes binnen Leerdam uit te breiden nemen we niet over. Zoals eerder aangeven willen we gebruik van U-flex over korte afstand niet onnodig stimuleren. Specifiek met betrekking tot Leerdam-West willen we nog aangeven, dat met lijn (2)85 in de huidige situatie ook geen treinaansluiting wordt geboden. Wij zien dan ook geen aanleiding om voor Leerdam-West een uitzondering te maken.

#### *Lijn 94*

Lijn 94 vervalt. Voor haltes tussen Lexmond en Ameide is U-flex Vijfheerenlanden het alternatief. Het ROCOV adviseert een aangepast tarief op U-flex. We nemen dit advies over. Het tarief van U-flex wordt voorlopig verlaagd naar €2,- per rit. De aanpassing geldt voor alle U-flex-gebieden en voor alle toegestane relaties.

#### *Lijn 127*

Het ROCOV adviseert positief op het opheffen van lijn 111 mits lijn 127 halte Kasteel De Haar aandoet, zoals voorgesteld in het concept-vervoerplan. Aanvullend daarop wordt geadviseerd om lijn 127 een extra lusje in Haarzuilens-Dorp te geven, zodat halte Brink bediend blijft.

Gemeente Utrecht heeft in reactie op het concept-vervoerplan aangegeven dat de Bochtdijk sinds enige tijd formeel een (brom)fietspad is en bussen hier dus niet zijn toegestaan. Het is daardoor niet mogelijk om met lijn 127 halte Kasteel De Haar te bedienen. Hiermee blijft wel de centrale halte Brink in Haarzuilens bediend.

Zoals toegelicht in het concept-vervoerplan is het gelet op het gebruik niet reëel zowel lijn 111 als lijn 127 te blijven rijden. Gezien de beschikbare alternatieven stellen we voor lijn 111 te laten vervallen en lijn 127 te behouden. Het alternatief voor bezoekers van kasteel De Haar is een wandeling van ca. 15 minuten vanaf halte Eikslaan. Dit vinden we acceptabel gezien het beperkt aantal reizigers en

daarom nemen we het advies om lijn 111 te behouden wanneer halte Kasteel De Haar vervalt niet over.

Verder adviseert het ROCOV negatief op het opheffen van lijn 127 's avonds na 19.00, omdat deze lijn onmisbaar wordt geacht in het lijnennet en om te voorkomen dat het gebruik van lijn 127 verder afbrokkelt. Het gebruik van lijn 127 is de afgelopen jaren vrij stabiel gebleken. Het gros van de reizigers reist echter op weekdays overdag, wat soms volmeldingen opleverde. Om die reden zijn in 2019 de minibussen op weekdays overdag vervangen door midibussen. Het gebruik in de avonduren en het weekend is altijd zeer beperkt geweest. Lijn 127 rijdt al jaren een uurdienst 's avonds na 19.00. Er is dus geen sprake van een nieuwe situatie waaraan reizigers nog moeten wennen. Er is simpelweg geen vervoervraag 's avonds na 19.00 uur. Hoe wenselijk het ook is dat deze verbinding blijft bestaan: de reizigersaantallen rechtvaardigen het opheffen van ritten 's avonds na 19.00. We nemen het advies daarom niet over.

#### *Lijn 122*

Het ROCOV adviseert negatief op het opheffen van lijn 122 op zaterdag, omdat deze lijn vanouds ook reizigers op zaterdag heeft en lijn 122 sinds twee jaar met midi- in plaats van minibussen rijdt.

In het concept-vervoerplan is aangegeven dat op zaterdag gemiddeld <1 reizigers per rit gebruik maakt van lijn 122. In de inleiding van het vervoerplan is aangegeven dat gebruikscijfers zijn gebaseerd op de periode vlak vóór de eerste coronabesmettingen in Nederland. Met deze aantallen reizigers is het is het wat ons betreft onverantwoord lijn 122 op zaterdag te blijven rijden. We nemen het advies daarom niet over.

#### *Infrastructuur*

Met betrekking tot vervallen haltes en gewijzigde haltenamen adviseert het ROCOV:

- de haltes aan de Rondweg in Houten die vervallen als gevolg van het opheffen van lijn 281 op te nemen in U-flex Houten. We nemen dit advies over,
- haltenaam Papendorp-Noord te wijzigen in Papendorp-Noord P+R in plaats van Papendorp P+R. Dit advies nemen we over.

We informeren de provincie Utrecht over onze reactie op de adviezen en bedanken het ROCOV nogmaals voor haar constructieve bijdrage en flexibiliteit.

Met vriendelijke groet,

Jesse Bekedam

Maxim Meijers