



Vervoerplan 2021

Versie 7

Maxim Meijers

27-10-2020



PROVINCIE  UTRECHT

Syntus Utrecht 



Inhoud

1. Inleiding	4
2. Lijnenruil Syntus en Qbuzz/U-OV	6
3. Analyses en aanpassingen per corridor	7
<i>Kalender vervoerplan 2021</i>	8
<i>Algemeen</i>	10
<i>Amersfoort</i>	10
<i>Amersfoort – Utrecht Science Park – Vianen</i>	22
<i>Oost</i>	26
<i>West</i>	34
<i>Nachtlijnen</i>	41
<i>Buurtbussen</i>	44
4. Conclusies	45
Bijlagen	48



1. Inleiding

Het dienstregelingproces 2021 kan gerust worden beschreven als “interessant” en “ingewikkeld”. Door de Corona-pandemie is het reguliere vervoerplanproces in de eerste helft van 2020 uitgesteld, tot er meer duidelijkheid zou zijn over het verloop van de pandemie, maar ook over de financiering en de bezetting van het OV in 2021.

Inmiddels is er – iets – meer duidelijkheid. We zien het aantal reizigers in het OV weer wat stijgen, maar tegelijk zijn op het moment van schrijven de woorden “tweede golf” ook gevallen vanuit het RIVM. Dat maakt de verwachtingen qua OV-gebruik voor 2021 nog steeds erg onzeker.

Wat we wel weten, is dat er het eerste halfjaar van 2021 een vorm van beschikbaarheidsvergoeding door de Rijksoverheid zal worden bijgedragen. Hoe precies is op moment van schrijven nog onduidelijk, wel is aangegeven dat na deze periode de vervoerbedrijven de eigen broek weer moeten kunnen ophouden. Tegelijkertijd wordt landelijk verwacht dat, bij een gemiddeld scenario, zo’n 22% van de eerder verwachte reizigersopbrengsten gemist moet worden in 2021. Met het oog op de laatste ontwikkelingen lijkt dit zelfs nog erg ambitieus.

Alles bij elkaar opgeteld hebben vervoerder(s) en concessieverlener(s) geconcludeerd dat er moet worden gezocht naar mogelijkheden om de kosten te verminderen, om het OV voor nu en in de toekomst betaalbaar en bereikbaar te houden voor iedereen. Er wordt op verschillende manieren gezocht naar mogelijkheden om de kosten te verlagen, met de intentie om zo min mogelijk in de dienstregeling te snijden.

De gezamenlijke NOVB-partners hebben aan de decentrale concessiehouders en concessieverleners meegegeven dat de vervoerplannen 2021:

- Inspelen op de reizigersontwikkeling in de concessie (omvang, spreiding)
- Het zodanig is opgebouwd dat er na de corona-situatie weer op passende wijze uitbouw kan plaatshebben (conform de doelstellingen van het Toekomstbeeld OV40)
- De concessiehouder zicht geven op een financieel gezonde concessie
- Flexibiliteit inbouwen om, waar aan de orde, tussentijds snel te kunnen opschalen en afschalen.
- Vooralsnog uitgaat van dezelfde maandelijks omvang van de overheidsbijdrage (rijk en concessieverlener) als ten tijde van de Beschikbaarheids Vergoeding OV 2020 (met wat aangepaste bijbehorende voorwaarden in de BVOV21 tov de BVOV20, volgens Kamerbrief d.d.15/9/20)

Samen met de provincie Utrecht proberen we naar eer en geweten in te schatten waar we volgend jaar staan. In deze inschatting verwachten we, naast andere maatregelen om het OV betaalbaar te houden, met ingang van **3 januari 2021** ongeveer **8%** te moeten besparen op inzet (dienstregelingen). In dit vervoerplan is de 8% vermindering van de inzet uitgewerkt.

100% zeker is dat met 8% besparen niet alle reizigers eenzelfde bediening kan worden geboden als voor de pandemie. Toch hebben we gepoogd zo veel mogelijk grote verslechtingen te voorkomen, en waar mogelijk ook verbeteringen in het netwerk door te voeren. Het totaal aantal dienstregelingen en het verschil van vervoerplan 2021 t.o.v. 2020 (voor afschaling) is in de conclusie van dit vervoerplan te vinden.

Een persoonlijke noot in dit verhaal: het is (voorlopig) het laatste vervoerplan voor Utrecht dat door mij is geschreven. Ik wil de provincie Utrecht, ROCOV Utrecht, OR Syntus Utrecht, de gemeenten, Qbuzz en alle andere betrokkenen bedanken voor de leuke en interessante tijd!

Maxim Meijers

27-10-2020



2. Lijnenruil Syntus en Qbuzz/U-OV

Een van de manieren om minder kosten te maken, is door bus-omlopen en chauffeursdiensten efficiënter te kunnen plannen. Dan gaat het niet om het inperken van de rijtijd van de bus of van de pauzetijd van de chauffeur, maar bijvoorbeeld om minder stilstaande bussen op eindpunten, meer mogelijkheden om ritten te combineren in een chauffeursdienst of om buslijnen dichter langs garages/vestigingen te rijden.

In dit kader hebben Qbuzz/U-OV en Syntus naar het eigen netwerk gekeken, én naar het netwerk van de ander. Vervolgens is gezamenlijk onderzocht of bepaalde Syntuslijnen misschien beter door Qbuzz gereden kunnen worden, en andersom. Aan de hand daarvan is gezamenlijk een voorstel gemaakt, waarmee lijnen worden uitgeruild zodat naar verwachting de exploitatiekosten zullen dalen.

Deze “lijnenruil” is onderdeel van de vervoerplannen van beide vervoerders. Dat wil zeggen dat een lijn die nu nog door Qbuzz gereden wordt, maar in het voorstel in 2021 door Syntus, wordt besproken in het Syntus vervoerplan. Uitzondering daarop is de corridor Amersfoort (- Soesterberg/Zeist) – Utrecht Science Park – Vianen: deze bundel wordt in beide vervoerplannen beschreven, omdat dit een zéér samenhangend geheel is. De lijnen van de andere vervoerder (in dit geval Qbuzz) op deze corridor zijn in dit vervoerplan ter informatie benoemd. Andersom geldt dat in het U-OV vervoerplan de Syntuslijnen op deze corridor ter informatie zijn benoemd.

De lijnen die worden uitgeruild tussen te twee vervoerders:

Van Syntus naar Qbuzz/U-OV:

- Lijn **56** Wijk bij Duurstede – Doorn – Driebergen-Zeist – Soesterberg – Amersfoort. De buslijn rijdt langs de Qbuzz vestigingen in Zeist en Wijk bij Duurstede en past daardoor goed in de Qbuzz-diensten.

Van Qbuzz/U-OV naar Syntus:

- Lijn **43** Driebergen-Zeist – Kerckebosch – Zeist Busstation. Reizigers op dit lijndeel kunnen in het vervolg reizen met lijn 58 (zie hieronder). Het resterende deel van lijn 43 tussen station Driebergen-Zeist en Houten blijft onderdeel van het U-OV lijnennet.
- Lijn **58** Hilversum – Maartensdijk – Bilthoven – Zeist. Vermindert het aantal stilstaande bussen in Hilversum en rijdt in Zeist verder naar het station via Kerckebosch.
- Lijn **59** Hilversum – Lage Vuursche – Den Dolder – Zeist. Vermindert het aantal stilstaande bussen in Hilversum en vergroot de combinatiemogelijkheden voor chauffeursdiensten aldaar.
- Lijn **33** Utrecht Science Park – Vianen. Wordt gecombineerd met Syntuslijn 202 Amersfoort – USP, waardoor minder busbewegingen over het Science Park ontstaan. Het traject kan zonder aanpassingen gereden worden met langere 15-meter bussen.

In dit vervoerplan worden lijn 58, 59 en de nieuwe lijn 202 (inclusief lijn 33) verder beschreven.



3. Analyses en aanpassingen per corridor

Zoals in de inleiding van het vervoerplan al is beschreven, de aanloop naar en de opzet van dit vervoerplan is anders dan gebruikelijk in de afgelopen jaren. Dat heeft ook effect op de wijze waarop de aanpassingen zijn beschreven. Zo zijn de provincie, de OR van Syntus en het ROCOV al in grotere mate van detail bijgepraat over de plannen, zodat opmerkingen direct kunnen worden meegenomen. Daar moet bij worden aangetekend: 8% besparen doet op bepaalde plaatsen pijn, dus niet alle bezwaren zullen worden weggenomen.

Extra ingewikkeld is de analyse: hoeveel mensen verwachten we? Hoeveel rijtijd is er noodzakelijk? We hebben voor de **capaciteit** de basis genomen: 75-80% van de reizigers die in januari 2020 met ons reisde, moet ook in 2021 verwacht worden in de bussen. Daarbij wordt wel getoetst aan de hand van de gegevens die in september 2020 zijn verzameld. Is dit meer (bijvoorbeeld lijn 123 met veel scholieren) of minder (bijvoorbeeld lijn 70 waar forensen minder snel terugkeren), dan houden we daar rekening mee.

Bij frequentieverlagingen is het ons doel om altijd voldoende zitplaatsen beschikbaar te stellen, of staanplaatsen alleen in enkele ritten of in uitzonderlijke gevallen zoals een zeer regenachtige dag.

In de voorstellen is de basisgedachte dat opschalen ook altijd weer mogelijk is: blijkt een lijn weer (snel) te groeien, dan moet het mogelijk zijn om (in overleg met de provincie en betrokken partijen) in de zomer van 2021 de dienstverlening weer uit te breiden of anderszins aan te passen.

Het analyseren van de **rijtijd** is nu ook erg ingewikkeld: wordt de rijtijd korter omdat het rustiger is op de weg én in de bus? Of omdat mensen meer thuiswerken? Wordt de rijtijd langer omdat er meer mensen kiezen voor de auto en er daardoor meer files staan? We durven hier nu onze hand niet voor in het vuur te steken. Daarom is ervoor gekozen om in principe géén rijtijden aan te passen, tenzij er zeer overtuigende redenen zijn om dat te doen. Twee voorbeelden:

- Lijn 87 in Veenendaal: nieuwe lijn met te weinig ingeschatte rijtijd, correctie nodig om hoe dan ook op tijd te kunnen rijden.
- Lijnen rond de busbaan tussen Papendorp en Utrecht CS: deze is (bijna) klaar en daardoor hebben buslijnen er tijd teveel die niet kan worden afgewacht op de busbaan.

Waar mogelijk hebben we in dit vervoerplan de **aansluitkwaliteit** verbeterd, zoals op de treinen in Amersfoort, op station Driebergen-Zeist en bij Veenendaal-De Klomp. Ook hebben we waar mogelijk de **routevoering** versimpeld, zoals op lijn 80 door Leusden. Meer informatie hierover is te lezen bij de beschrijving per lijn op de volgende pagina's.

Kalender

Op de volgende pagina is de jaarkalender toegevoegd, waarin exact te zien is welke dienstregeling wanneer geldig is. Tot 3 januari wordt de 2020-dienstregeling gereden. Belangrijkste data:

- Kerstvakantiedienstregeling: 20-12-2020 t/m 02-01-2021. Op Kerstavond kunnen buurtbusverenigingen beslissen eerder de dienstregeling te beëindigen.
- Oudejaarsdag: 31-12-2020, de dienstregeling wordt dan gereden tot 20:00 uur, de laatste bussen vertrekken om 19:59. Buurtbussen kunnen afwijken.
- Zomervakantiedienstregeling: 11-07-2021 t/m 28-08-2021.
- Feestdagen: dienstregeling als op zondag.
- Koningsdag valt op een dinsdag, dienstregeling als op zaterdag inclusief nachtlijnen.
- Koningsnacht valt op maandag, speciale dienstregeling (onder voorbehoud Corona-maatregelen).

Kalender vervoerplan 2021 PU

December 2020

Nr.	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
48							
49							
50							13
51	14	15	16	17	18	19	20
52	21	22	23	24	25	26	27
1	28	29	30	31			

Ingang nieuwe dienstregeling: zondag 3 januari 2021
Tot en met 2 januari dienstregeling 2020 met corona-aanp.

Januari 2021

Februari 2021

Maart 2021

Nr.	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Nr.	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Nr.	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
53					1	2	3	5	1	2	3	4	5	6	7	9	1	2	3	4	5	6	7
1	4	5	6	7	8	9	10	6	8	9	10	11	12	13	14	10	8	9	10	11	12	13	14
2	11	12	13	14	15	16	17	7	15	16	17	18	19	20	21	11	15	16	17	18	19	20	21
3	18	19	20	21	22	23	24	8	22	23	24	25	26	27	28	12	22	23	24	25	26	27	28
4	25	26	27	28	29	30	31									13	29	30	31				

April 2021

Mei 2021

Juni 2021

Nr.	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Nr.	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Nr.	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
13				1	2	3	4	17						1	2	22		1	2	3	4	5	6
14	5	6	7	8	9	10	11	18	3	4	5	6	7	8	9	23	7	8	9	10	11	12	13
15	12	13	14	15	16	17	18	19	10	11	12	13	14	15	16	24	14	15	16	17	18	19	20
16	19	20	21	22	23	24	25	20	17	18	19	20	21	22	23	25	21	22	23	24	25	26	27
17	26	27	28	29	30			21	24	25	26	27	28	29	30	26	28	29	30				
								22	31														

Juli 2021

Augustus 2021

September 2021

Nr.	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Nr.	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Nr.	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
26				1	2	3	4	30							1	35			1	2	3	4	5
27	5	6	7	8	9	10	11	31	2	3	4	5	6	7	8	36	6	7	8	9	10	11	12
28	12	13	14	15	16	17	18	32	9	10	11	12	13	14	15	37	13	14	15	16	17	18	19
29	19	20	21	22	23	24	25	33	16	17	18	19	20	21	22	38	20	21	22	23	24	25	26
30	26	27	28	29	30	31		34	23	24	25	26	27	28	29	39	27	28	29	30			
								35	30	31													

Oktober 2021

November 2021

December 2021

Nr.	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Nr.	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Nr.	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
39					1	2	3	44	1	2	3	4	5	6	7	48			1	2	3	4	5
40	4	5	6	7	8	9	10	45	8	9	10	11	12	13	14	49	6	7	8	9	10	11	
41	11	12	13	14	15	16	17	46	15	16	17	18	19	20	21	50							
42	18	19	20	21	22	23	24	47	22	23	24	25	26	27	28	51							
43	25	26	27	28	29	30	31	48	29	30						52							

- Maandag-vrijdag Schoolperiode
- Maandag-vrijdag Kerstvakantie
- Maandag-vrijdag Zomervakantie
- Maandag-vrijdag kleine vakantie (geen scholierenlijnen)
- Maandag-vrijdag Schoolperiode-zomer (Lijnen 603, 695 en spitsrit 106 rijden niet)
- Maandag-vrijdag afwijkende schooltijden
- Extra nachtbusen
- Oudejaarsdag (Dienstregeling tot 20:00 uur)
- Zaterdag
- Koningsdag (zaterdagdienstregeling)
- Zondag

ALGEMEEN

Lijnen die niet worden genoemd, wijzigen niet ten opzichte van het vervoerplan 2020 en de reguliere aanpassingen die in 2020 zijn doorgevoerd. Tijdelijke corona-uitbreidingen of beperkingen in de huidige dienstregeling worden niet meegenomen als uitgangspunt voor de dienstregeling 2021. Op lijnen waar de huidige Corona-dienstregeling wordt doorgezet in 2021, wordt dit expliciet beschreven.

AMERSFOORT

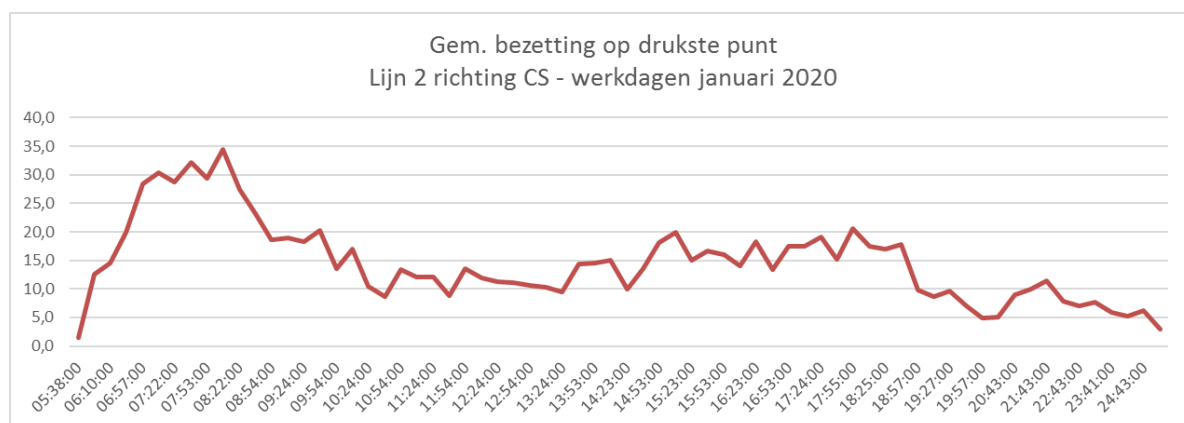
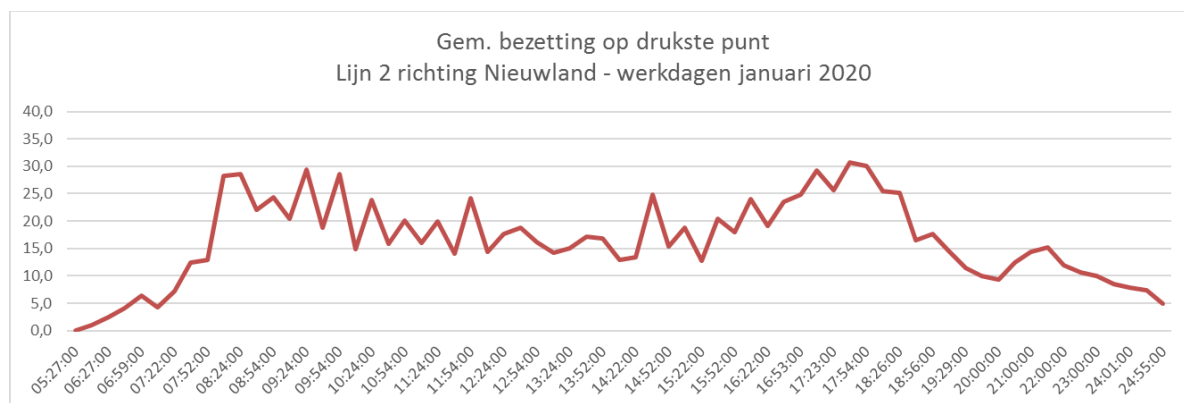
Lijn 2 Centraal Station - Nieuwland

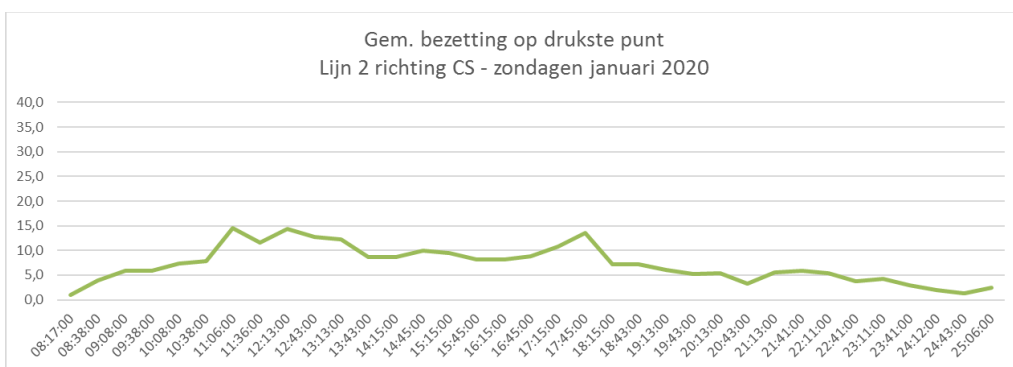
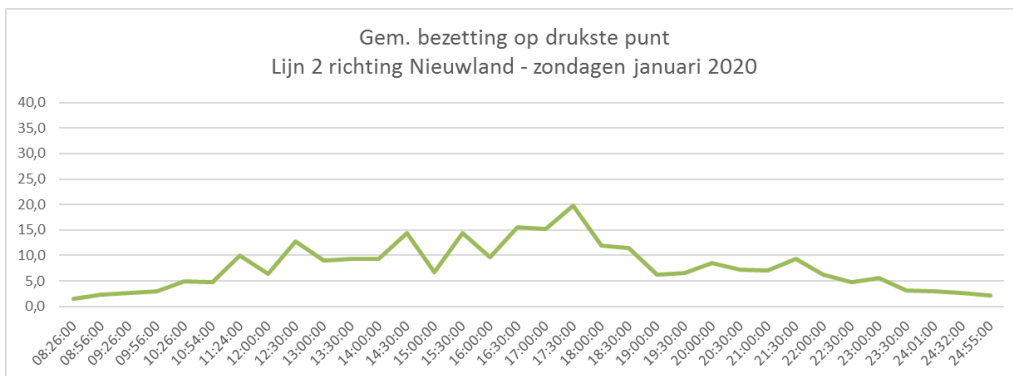
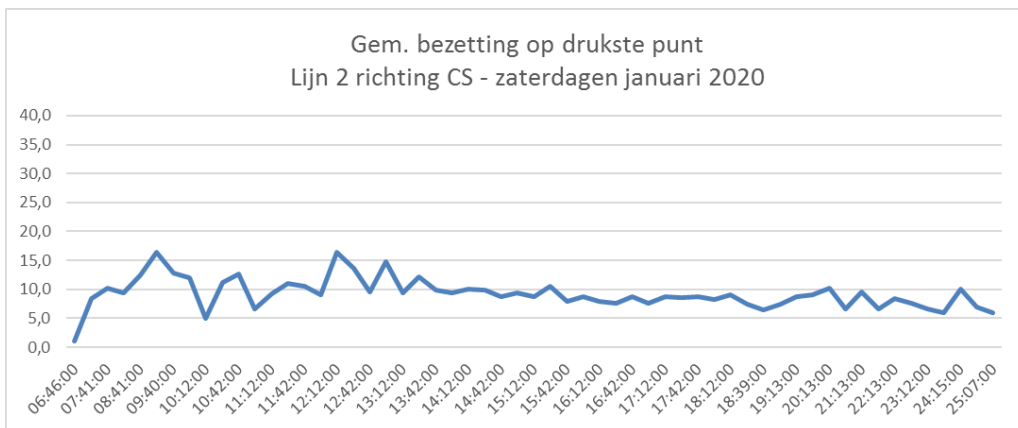
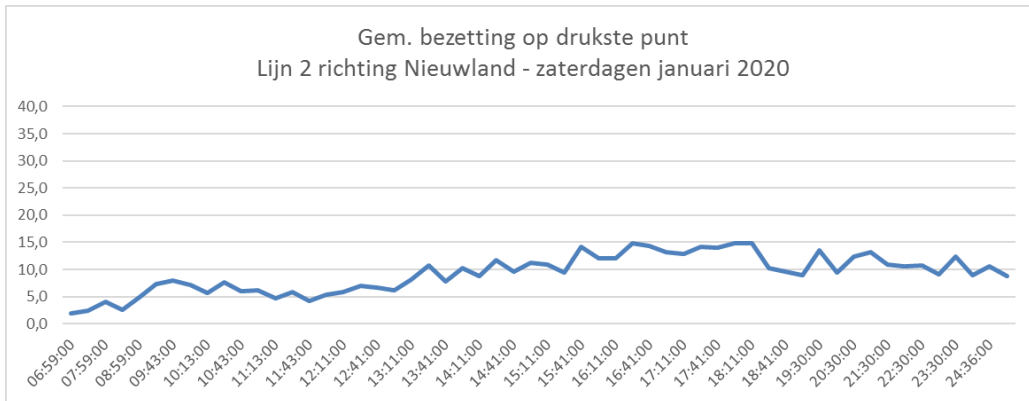
Analyse



Bezetting

Lijn 2 is de drukst bezette stadslijn van Amersfoort. Natuurlijk is ook daar in de Coronaperiode het gebruik ingestort, maar de verwachting is wel dat de reizigersaantallen hier weer het snelst zullen toenemen.





Dienstregeling 2021

Wijzigingen

We wijzigen de vertrektijden van lijn 2 op maandag t/m vrijdag overdag. Daardoor rijdt in de spits(richting) van/naar station Amersfoort CS door de samenloop van lijn 2 met lijn 202 op alle werkdagen in het jaar afgestemd, gezamenlijk zesmaal per uur, óók in de vakanties. Daarmee herstellen we de bezuiniging van enkele jaren geleden op de drukste momenten. In de tegenspits leidt dit tot een 10/20 patroon, maar we denken dat de voordelen van elke 10 minuten een bus in de spitsrichting hier ruimschoots tegenop wegen. Blijkt er in de toekomst noodzaak of wens om de tegenspits uit te breiden, dan kan dat relatief gemakkelijk als er meer dienstregelingen beschikbaar zijn.

Door de wijziging op lijn 202 (zie verderop) ontstaat er een sterk verbeterde verbinding tussen Nieuwland en het Utrecht Science Park. In de spits kan zesmaal per uur worden gereisd, waarvan 2x direct en 4x met overstap. In de daluren kan viermaal per uur worden gereisd met een vlotte overstap op Amersfoort CS. In de avond doordeweeks tweemaal per uur en in het weekend 1x per uur.

Lijn 3 Centraal Station - Vathorst via Meander MC

Lijn 4 Centraal Station - Kattenbroek

Lijn 5 Centraal Station - Vathorst via Schothorst

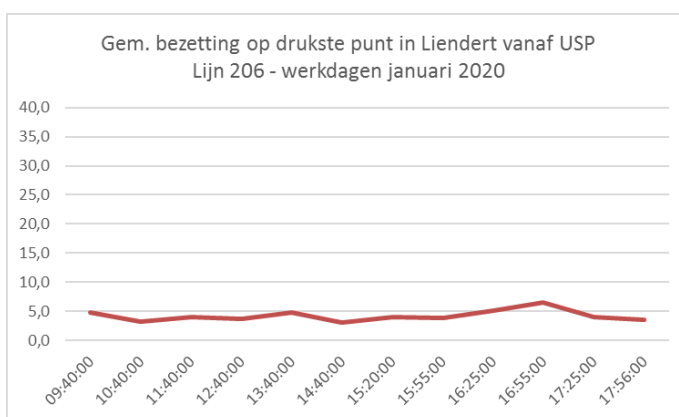
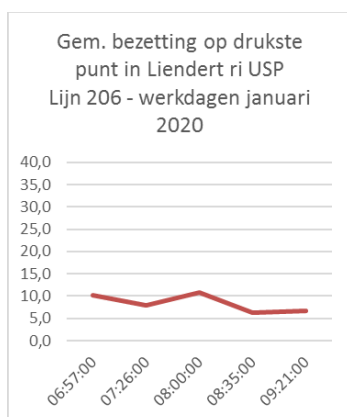
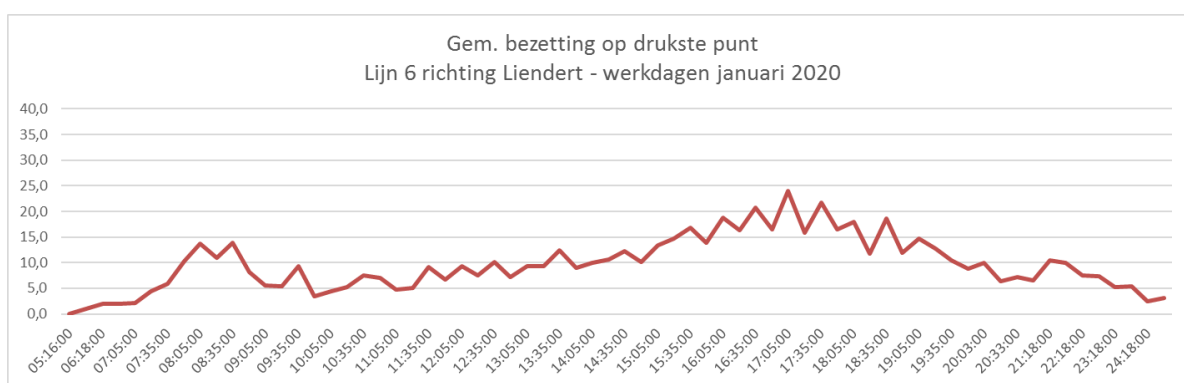
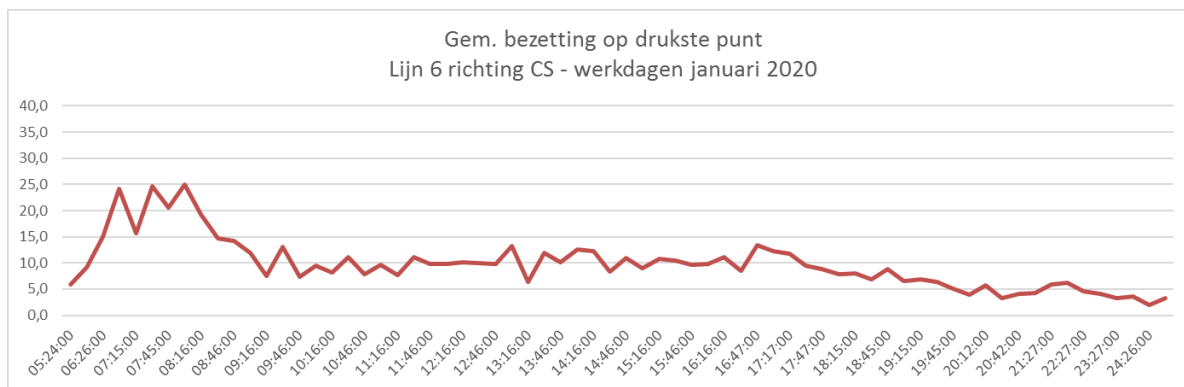
Lijn 6 Centraal Station - Liendert en Rustenburg

Analyse

Bezetting

De lijnen 3, 4, 5 en 6 zijn gemiddeld bezet op werkdagen, maar de bezettingen op zaterdag zijn relatief mager. Als er bespaard moet worden, kan op de zaterdag met een lagere frequentie worden gereden. Dit zou wat ons betreft een tijdelijke maatregel zijn, want na Corona willen we zo snel mogelijk de winkelende en recreatieve Amersfoorter op zaterdag weer in de bus begroeten.

Op de route van lijn 6 door Liendert en Rustenburg rijdt in de dienstregeling 2020 ook lijn 206. Lijn 206 komt echter te vervallen door het aanpassen van het USP lijnennet (zie verderop). In het verleden is onder andere door het ROCOV aangegeven dat lijn 206 ook compenseert voor de lagere frequentie van lijn 6 die enkele jaren geleden is doorgevoerd (4x per uur in plaats van 6x). Echter zien we in de wijken Liendert en Rustenburg op lijn 6 voor Corona geen gemiddelde bezetting in de bus van meer dan 15 reizigers. Ook in lijn 206 zitten in de wijken gemiddeld niet meer dan circa 10 reizigers. Dat betekent dat er in lijn 6 voldoende ruimte is om ook de reizigers uit lijn 206 mee te nemen, zonder de frequentie van lijn 6 aan te hoeven passen. Daarnaast rijdt lijn 5 op een groot deel van het traject dezelfde route als lijn 6, en bedient de nieuwe lijn 8 ook een deel van de wijken met de halte Amerena.



Dienstregeling 2021

👉😊 Wijzigingen

We stellen voor om, behalve noodzakelijke rijtijdaanpassingen, lijn 6 op werkdagen niet te wijzigen in de dienstregeling 2021. Daarnaast stellen we voor om, als maatregel in deze Coronatijd en de nasleep daarvan, op zaterdag op de lijnen 3, 4, 5 en 6 tweemaal per uur te rijden in plaats van viermaal per uur. Daarmee wordt de zaterdag vergelijkbaar met de zondag qua frequentie.


Lijn 7 Centraal Station - Schothorst - Vathorst

Lijn 8 Centraal Station - Schuilenburg

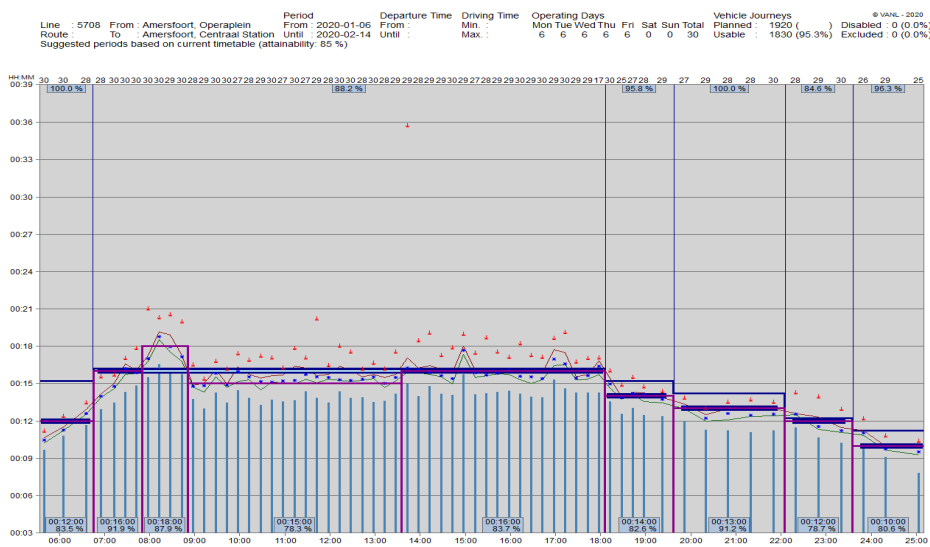
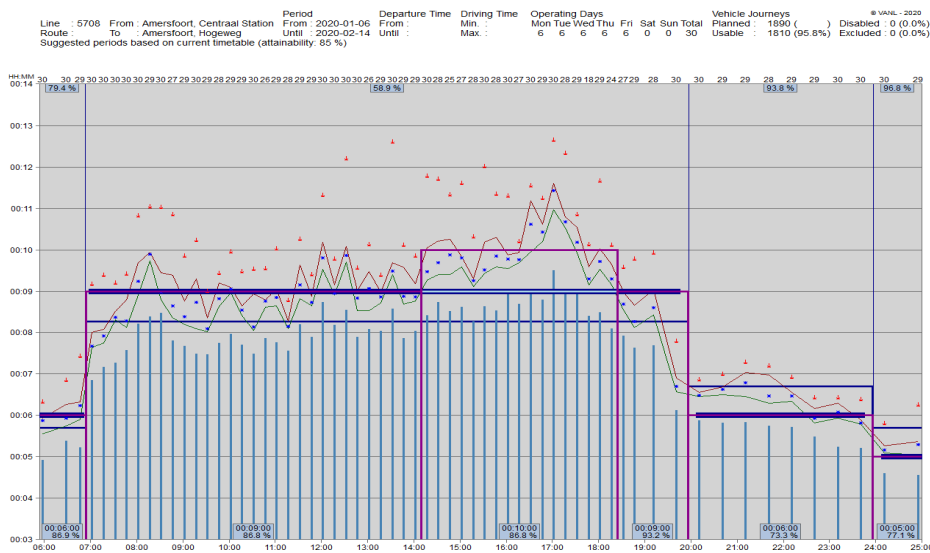
Analyse



De nieuwe route van lijn 8 bevat goed. In de nabije toekomst kan ook de halte Amerena worden bediend, als de bouwwerkzaamheden daar afgerond zijn.

 **Rijtijd en punctualiteit**

Omdat er sprake is van een nieuwe route, is de rijtijd (deels) ingeschat. Waar nodig wordt dit aangepast aan de realiteit die we in januari en februari 2020 gemeten hebben. Te zien in de onderstaande grafiek is dat met name in de middagspits richting Schuilenburg iets meer tijd nodig is.



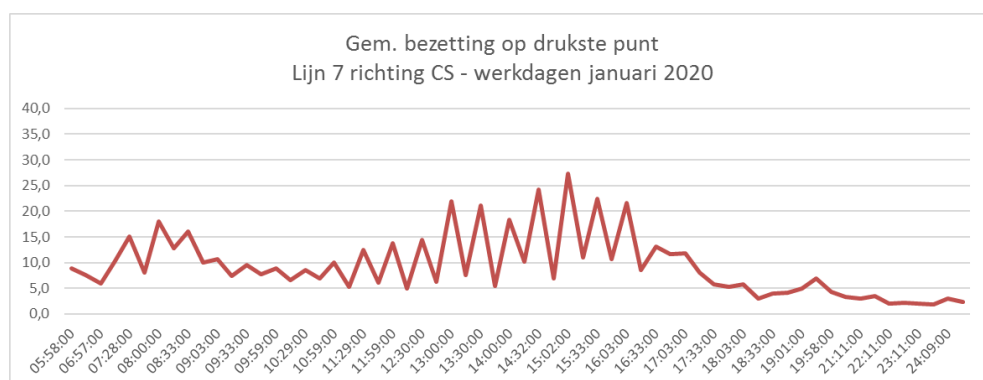
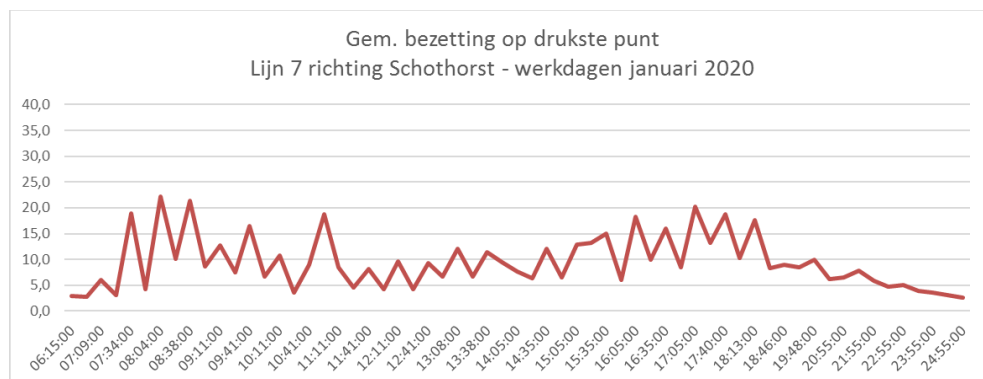
 **Aansluitkwaliteit**

Vanuit reizigers is de vraag gesteld of lijn 8 beter kan aansluiten op de Intercity's in diverse richtingen. We passen de tijden zo aan dat op meer IC's een aansluiting ontstaat.

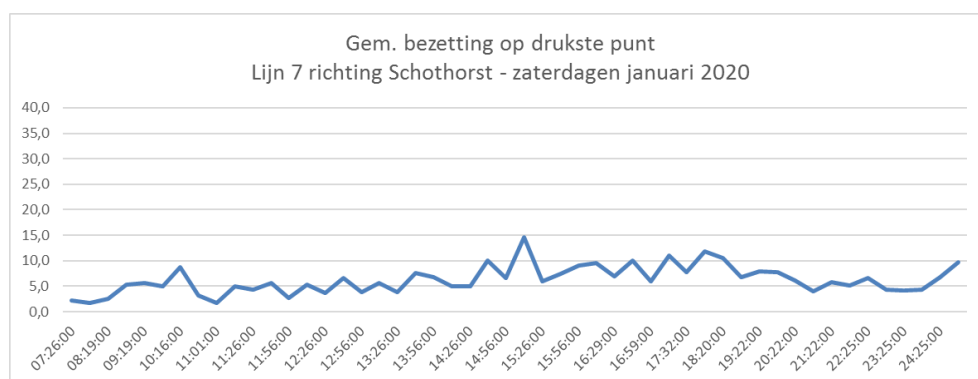


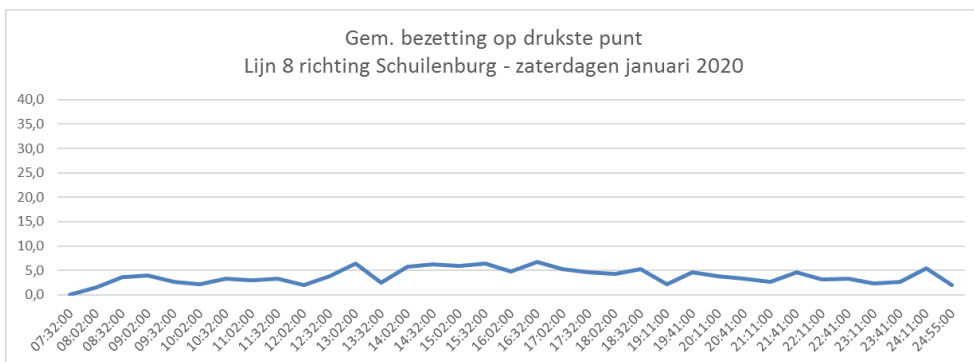
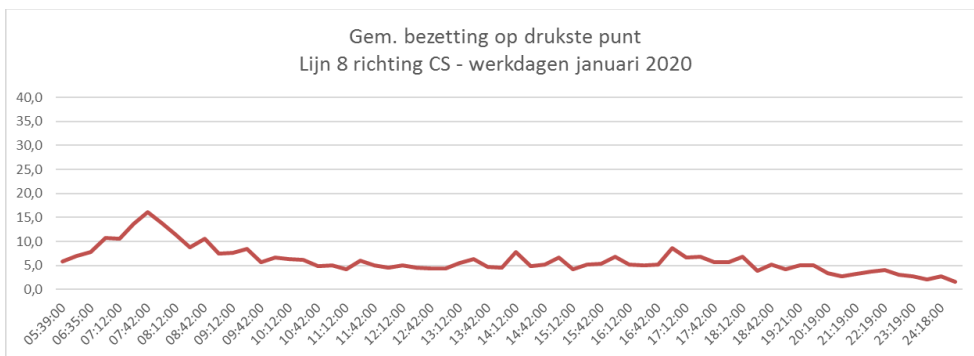
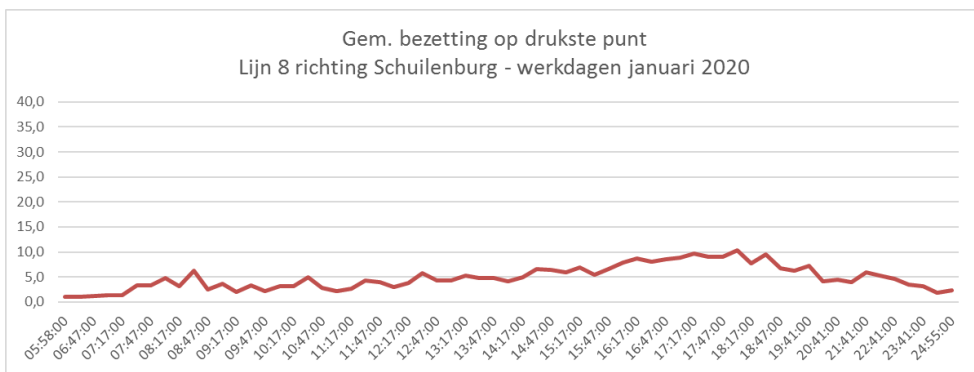
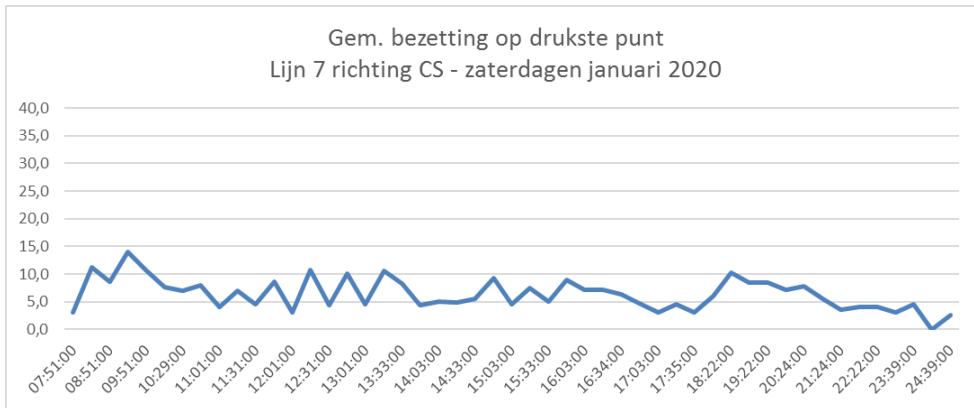
Bezetting

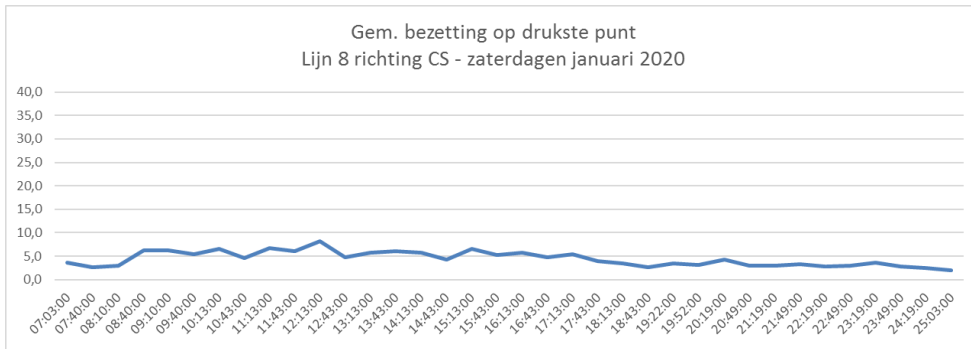
De gemiddelde bezetting in lijn 8 paste in januari goed bij de inzet van onze kleinere voertuigen met ongeveer 20 zitplaatsen en 10 staanplaatsen. In de onderstaande grafieken zijn de gemiddelde bezettingen op de lijnen 7 en 8 in januari/februari te zien. In de daluren en op zaterdag is het wel erg rustig in beide lijnen, in de spits is ook lijn 8 niet drukbezet. Een halfuurdienst zou dan, zeker met de verminderde reizigersaantallen door Corona, ook volstaan.



Noot: In de bovenstaande grafieken is een duidelijke zigzag te zien. De laagste bezettingen worden gemeten in de verdichtingsritten die vanaf CS tot Schothorst rijden en vice versa.







Dienstregeling 2021

Wijzigingen

We stellen voor om, gezien de geringe reizigers aantallen die we verwachten tijdens en in de eerste periode na Corona, de frequentie van de lijnen 7 en 8 op maandag-vrijdag in de daluren en op zaterdag terug te brengen tot tweemaal per uur. In de spits blijft lijn 7 wel viermaal per uur rijden, lijn 8 rijdt dan ook voorlopig 2x per uur. Daarnaast stellen we voor om op lijn 8 en 9 de noodzakelijke rijtijd-aanpassingen door te voeren.

Lijn 9 Centraal Station - Leusderkwartier

Analyse

Route

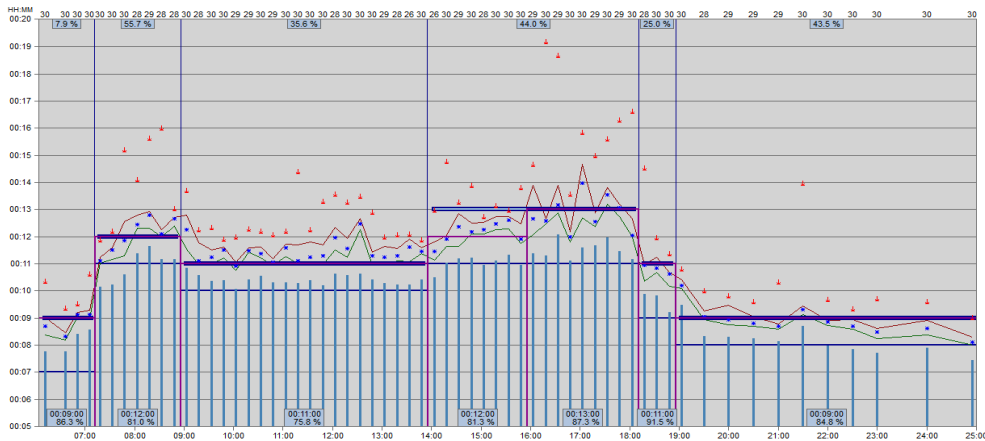
De nieuwe route van lijn 9 bevat goed, al is de drukknop bij de Eemgaarde op het moment van schrijven nog niet in dienst. Het is vervoerkundig wel wenselijk om deze knop zo snel mogelijk te realiseren, zodat de meeste bussen een kortere rijtijd krijgen en bewoners rond de Eemgaarde minder hinder ondervinden.

Vanaf 2021 gaat lijn 9 over de Leusderweg rijden, als daar een halte is gerealiseerd ter hoogte van de Daltonstraat. Het is te overdenken om lijn 9 dan in de (late) avond en in de weekenden via het Borneoplein te rijden, zodat lijn 19 geen korte ritten hoeft te rijden op die tijdstippen.

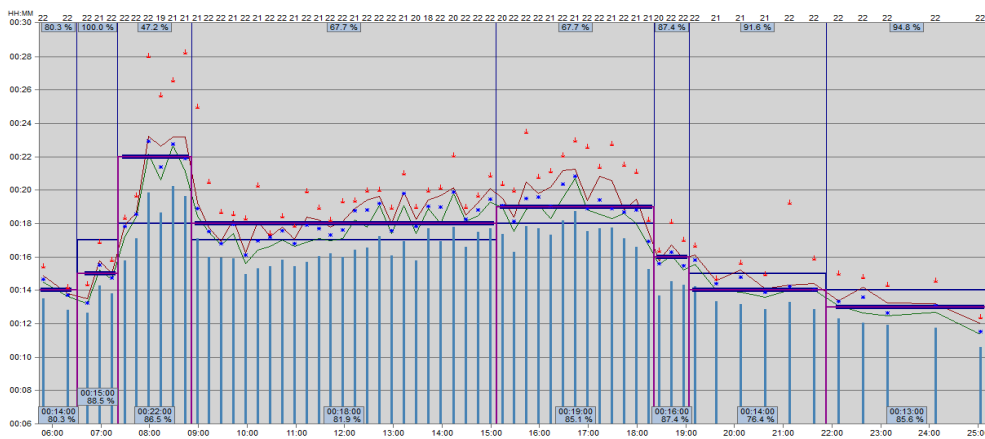
Rijtijd en punctualiteit

Omdat er sprake is van een nieuwe route, is de rijtijd (deels) ingeschat. Waar nodig wordt dit aangepast aan de realiteit die we in januari en februari gemeten hebben. Te zien in de onderstaande grafiek is dat met name in de ochtendspits de rijtijd te kort is. We passen dit aan, maar houden wel rekening met de tijd die vrij komt door het niet meer structureel bedienen van de Eemgaarde.

Line : 5709 From : Amersfoort, Centraal Station Period From : 2020-01-06 Departure Time Driving Time Operating Days Vehicle Journeys
 Route : To : Amersfoort, Amerhorst From : 2020-02-14 Min : Max : Mon Tue Wed Thu Fri Sat Sun Total Planned : 1860 () Disabled : 0 (0.0%)
 Suggested periods based on current timetable (attainability: 85%)

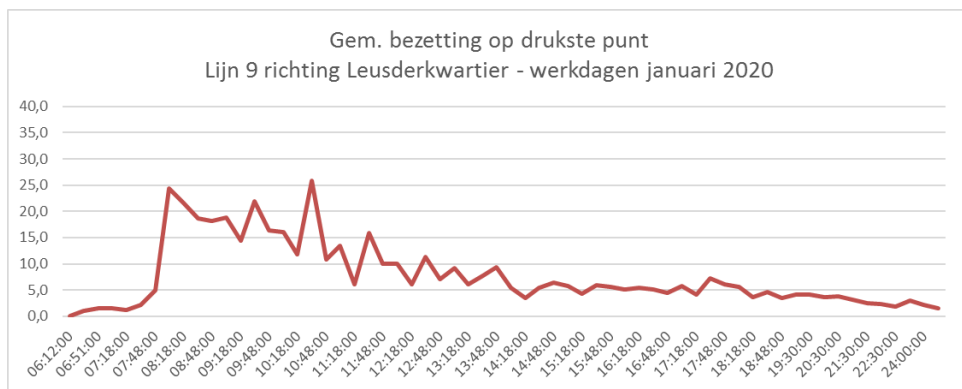


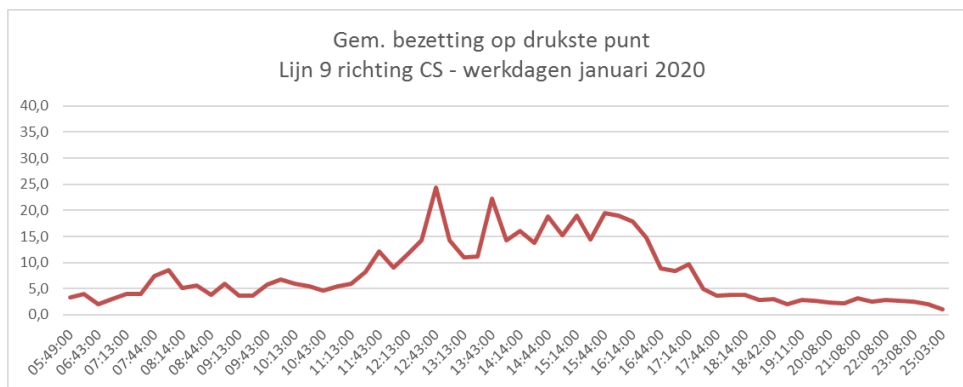
Line : 5709 From : Amersfoort, Amerhorst Period From : 2020-01-06 Departure Time Driving Time Operating Days Vehicle Journeys
 Route : To : Amersfoort, Centraal Station From : 2020-02-04 Min : Max : Mon Tue Wed Thu Fri Sat Sun Total Planned : 1396 () Disabled : 0 (0.0%)
 Suggested periods based on current timetable (attainability: 85%)



Bezetting

Voor de bezetting geldt op lijn 9 hetzelfde op lijn 7 en 8, met als verschil dat de MBO bij het Van Stolbergpark incidenteel zorgt voor hogere bezettingen in de daluren. Daarom is het logisch om overdag op lijn 9 met grotere bussen te rijden, zodat studenten allemaal mee kunnen reizen als er in één keer een klas bij de bushalte staat.





Dienstregeling 2021

Wijzigingen

Voor lijn 9 passen we waar nodig de rijtijd en de maat van het voertuig aan. Verder gaan we uit van een werkende drukknop bij de Eemgaarde.

We stellen voor om lijn 9 's avonds na 21u en op zaterdag en zondag na 18u via het Borneoplein te rijden, ter vervanging van de korte ritten van lijn 19 op die tijdstippen. Daarnaast stellen we voor om lijn 9 overdag altijd met 12 meter bussen te rijden. En net als bij lijn 8 stellen we voor om tijdelijk de frequentie te verlagen van viermaal naar tweemaal per uur.

Lijn 10 Centraal Station - Hoornbeeck/van Lodensteincollege

Analyse

Bezetting

Inmiddels zijn we een aantal weken op weg in het nieuwe schooljaar en we concluderen samen met het Hoornbeeck College dat we erg tevreden zijn. We krijgen geen meldingen van overvolle bussen, terwijl we zien dat het gebruik zich beter verspreidt over de dag en alweer ongeveer 80% van de Hoornbeeck-studenten wordt vervoerd, in vergelijking met de situatie vóór Corona. Dat klinkt erg aannemelijk als er meer gespreid wordt begonnen en geëindigd en een deel van de studenten nog thuis onderwijs krijgt. Het Hoornbeeck College heeft na de eerste dagen ook nog besloten om de helft van de studenten voor het eerste uur 25 minuten later te laten beginnen. Dit werpt z'n vruchten af, de samenwerking is echt een perfect voorbeeld!

Dienstregeling 2021

Wijzigingen

Samen met het Hoornbeeck College stellen we voor om, al voorafgaand aan landelijke afspraken, de huidige dienstregeling door te zetten in 2021.

Lijn 17 Centraal Station - Leusden**Lijn 217** Centraal Station - Leusden (sneldienst)*Analyse**Bezetting*

Gezien de (veel) lagere reizigersaantallen die te verwachten zijn tijdens en na Corona, is het denkbaar om de frequentie van lijn 17 en 217 te verlagen. Het is wel logisch om beide verbindingen in stand te houden, zodat forensen een snelle verbinding houden met De Horst en er in de toekomst snel weer kan worden opgeschaald.

Dienstregeling 2021*Wijzigingen*

We stellen voor om lijn 17 in de spits zesmaal per uur te rijden in plaats van 8x per uur. Logisch gevolg daarvan is dat lijn 217 tweemaal per uur gaat rijden, wat naar verwachting goed aansluit bij de veel geringere vraag op bedrijventerreinen in het komende jaar. In de daluren, 's avonds en in het weekend blijft de frequentie van lijn 17 gelijk.

Lijn 19 Centraal Station - Borneoplein - RHDHV - Rusthof - ISVW*Analyse**Route*

De route van lijn 19 is een compromis tussen de belangen van werknemers bij RoyalHaskoningDHV en bewoners van de wijk Berg Zuid. Dat levert gemengde reacties op, ook van de gemeente Amersfoort, maar we verwachten toch dat de huidige routevoering zo veel mogelijk aansluit bij de wensen van zo veel mogelijk reizigers. Daarnaast verhoogt het de kostendeckingsgraad van lijn 19 aanzienlijk, omdat er nu in twee richtingen reizigers gebruik maken van de lijn.

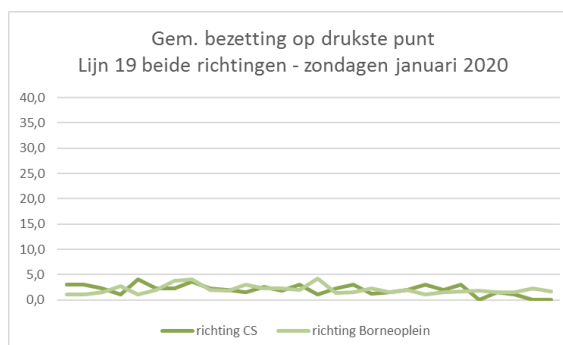
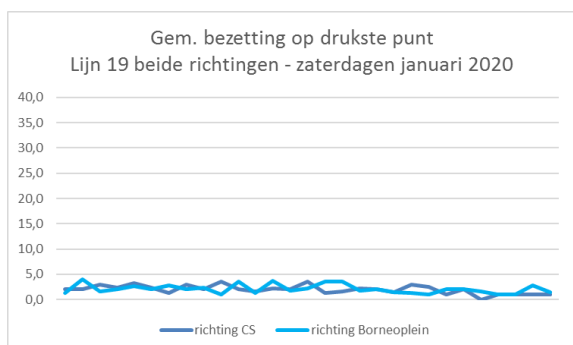
*Rijtijd en punctualiteit*

Momenteel staat de rijtijd van lijn 19 onder druk, omdat er niet met een grote bus (nodig voor RHDHV in de spits) over het terrein van de begraafplaats gereden kan worden. De gemeente Amersfoort en de gemeente Leusden hebben aangegeven dat dit probleem wordt opgelost door een extra halte en keermogelijkheid aan te leggen bij ISVW, iets verderop aan de Dodeweg.

*Bezetting*

Lijn 19 was in de spits aardig bezet, zeker van/naar RHDHV. Er maakten voor Corona dan gemiddeld zo'n 15 per rit gebruik van de lijn. Er is dus nog wel flink wat ruimte voor groei. We verwachten dat een aanzienlijk deel van de reizigers tussen CS en RHDHV gebruikt maakt van de aparte pendelbus die ook nog steeds rijdt. Deze bus wordt ingezet door het adviesbureau zelf en is gratis toegankelijk. We verzoeken de gemeente Amersfoort en RHDHV daarom om dit pendelvervoer af te bouwen, zodat de bezetting en daarmee de kostendeckingsgraad van lijn 19 stijgt, zeker nu er veel meer werknemers van RHDHV thuiswerken. Daardoor wordt de cofinanciering voor de gemeente Amersfoort komend jaar en in de verdere toekomst ook goedkoper.

In de (late) avond en in de weekenden is de bezetting van lijn 19 tussen CS en Borneoplein zeer laag. De gemiddelde bezettingen zijn dan tussen de 1 en 3 reizigers, gemeten voor de Corona-pandemie.



Dienstregeling 2021

👉😊 Wijzigingen

Lijn 19 wordt mede mogelijk gemaakt door de gemeente Amersfoort. Wij hebben voor komend jaar niet het voornemen om lijn 19 van/naar RHDHV en de Rusthofaan te passen, behalve het doortrekken van de lijn naar ISVW. In de spits blijft in ons voorstel een grote bus rijden. Voor de komende jaren kan worden nagedacht over de bediening(speriode) van RHDHV en ook ISVW.

We stellen voor om lijn 9 's avonds na 21u en op zaterdag en zondag na 18u via het Borneoplein te rijden, ter vervanging van de korte ritten van lijn 19 op de hiervoor genoemde tijdstippen. Dat betekent dat lijn 19 's avonds en in het weekend niet meer rijdt. Het aantal instappers/uitstappers in lijn 19 is zeer beperkt op de haltes Curaçaolaan en Hugo de Grootlaan op die tijdstippen, maximaal 1-2 per rit vóór Corona. 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 Curaçaolaan kan bedienen met een extra lus. We zijn echter 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 zal de provincie Utrecht verzoeken om De Berg mee te nemen in de onderzoeken naar maatwerk/pilot "onderkant OV-markt".

De gemeente Amersfoort heeft ook verzocht om een oplossing rond het gebied van de voormalige halte Treublaan. Helaas zien wij geen mogelijkheden om lijn 19 hier langs te laten rijden, omdat de omweg voor andere reizigers daarmee te groot wordt. De oplossing wordt gezocht in lijn 202 (zie verderop) en ook lijn 34 van Qbuzz/U-OV, die de halte Warande gaan bedienen.

AMERSFOORT – UTRECHT SCIENCE PARK - VIANEN

Onderstaande tekst is in het U-OV vervoerplan en het Syntus Utrecht vervoerplan gelijk.

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 Qbuzz-lijnen 33, 34, 73 en Syntus-lijnen 201, 202, 203, 204 en 206 betrokken.

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 Centraal 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 tussen Amersfoort en USP 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 en er meer structuur en herkenbaarheid mogelijk is.

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. Qbuzz en Syntus 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. Op werkdagen in de spits(richting) rijdt lijn 202 elk half uur door van/naar Nieuwland. De dienstregeling van lijn 2 wordt 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:

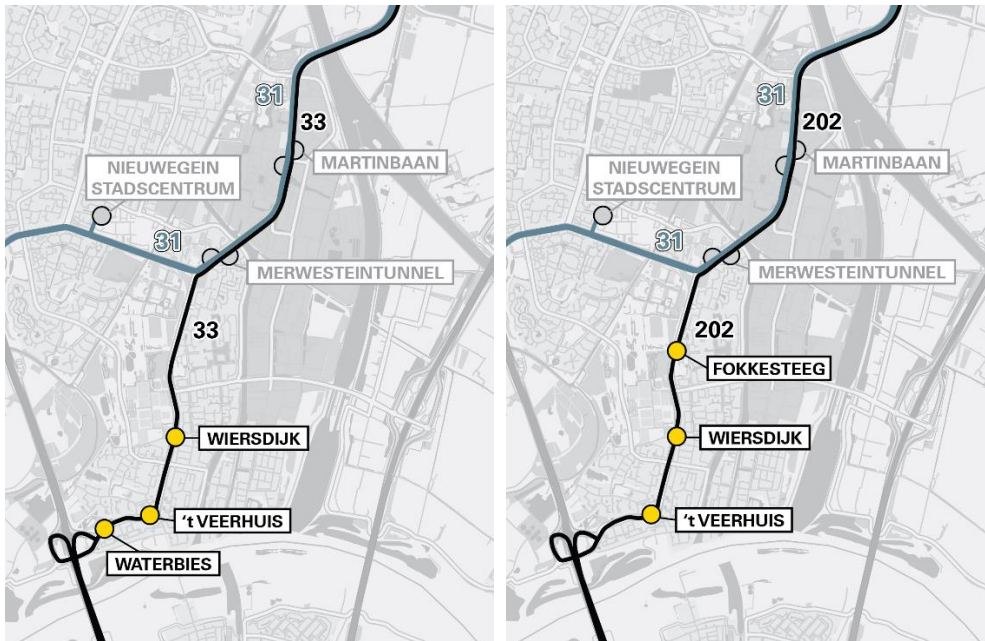
- Vaker en sneller van Amersfoort CS naar USP:

- 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 IC + tram bedraagt de reistijd (exclusief overstaptijd) 23 minuten.
- Meer reismogelijkheden tussen Nieuwland en USP, waarvan in de spits net zo veel directe reismogelijkheden als nu. 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 er met dit voorstel in de spits weer zesmaal per uur gereden tussen Nieuwland en Amersfoort CS.

In de huidige situatie eindigt 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 we ca. 3.000 DRU op jaarbasis. Bovendien ontstaat zo op werkdagen overdag een snelle, directe verbinding tussen knooppunt Vianen Lekbrug, USP en Amersfoort CS buiten Utrecht Centrum/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 het meest wenselijk. Op lijn 202 worden nu (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 meer zitplaatscapaciteit en daarmee een kwaliteitsimpuls op de verbinding Vianen Lekbrug – USP.

Sinds vorig jaar doet lijn 33 ook een drietal haltes in Nieuwegein-Zuid aan. Nieuwegein-Zuid heeft hiermee een snelle verbinding gekregen met USP. Op onderstaand kaartje zijn haltes met directe verbindingen naar USP weergegeven. Hieruit blijkt dat door een matige verdeling van haltes over de route, Fokkesteeg 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.



Links: huidige haltes lijn 33. Rechts: nieuwe haltes lijn 202.

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: frequentieverlaging van 4-8x/u naar 4-6x/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 hoofdstuk 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 naar USP. 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.

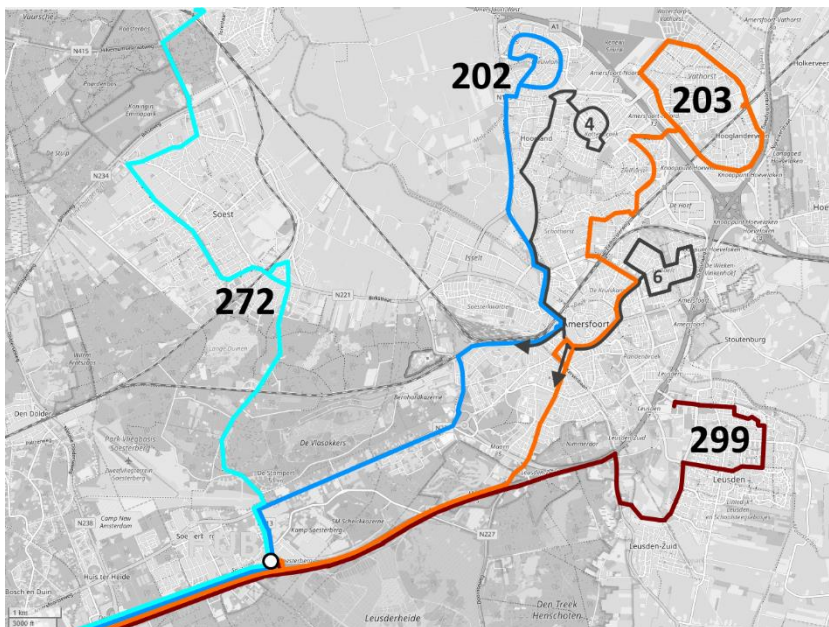
Met de 202 en de aansluitingen op het station is met name de noord/westkant van Amersfoort goed bediend richting USP. Vathorst, het oosten en het zuiden zijn minder gebaat bij deze reismogelijkheden. Daarom breiden we lijn 203 uit, de bus gaat 3-4 keer per uur rijden in de ochtendspits tussen Vathorst 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 Leuserweg 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 en een nieuwe lijn vanaf Kattenbroek via Schothorst naar Amersfoort-centrum en USP, maar daar zijn in deze coronatijd de dienstregelingen 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.



Abbeelding: 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 'snel dienst' 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 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, De Lichtenberg en Warande aangedaan.

Met de route via Zeist 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).

Naast de doorgaande ritten naar Amersfoort worden ook de korte ritten van lijn 34 doorgetrokken naar Zeist 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 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 Dijnselburg voor lijn 34. Voor de gemiddeld 13 reizigers die nu dagelijks gebruik maken van halte Dijnselburg, 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.

OOST

Lijn 50 U-Link Utrecht CS - Zeist - Doorn - Veenendaal/Wageningen

Analyse



Route

De U-Link verbinding in samenwerking met Qbuzz/U-OV bevalt goed. Er is eenduidigheid in de route en reizigers zijn inmiddels langzaam aan gewend aan de verschillende eindbestemmingen. Wel is er een langdurige tijdelijke routewijziging in Veenendaal: vanwege werkzaamheden op de Kerkewijk wordt er daar via de Rondweg West gereden, met een viertal tijdelijke haltes, waarvan één ten noordoosten van het winkelcentrum.



Rijtijd en punctualiteit

Samen met Qbuzz analyseren we de rijtijd, zodat er beter op tijd gereden kan worden dan nu het geval is. Met name tussen Utrecht CS en Driebergen-Zeist is de tijd niet altijd logisch of logisch verdeeld.



Bezetting

De bezetting in de bussen was in januari volgens verwachting, maar door Corona zien we dat het aanbod van iedere 5 of 6 minuten in de spits te veel is. Analyse wijst uit dat ook de bezetting van januari zou passen in de huidige vakantiedienstregeling. Dat is daarom een logische dienstregeling om in 2021 te blijven rijden nu er bespaard moet worden. Op de zondag blijkt zesmaal per uur rijden overdag ook te veel, viermaal is hier ook ruim voldoende en vergelijkbaar met andere U-Link lijnen.

Wel begint lijn 50 in Veenendaal op zondag te laat, het is wenselijk om dat aan te passen. Dit is ook een wens van enkele reizigers.

Dienstregeling 2021

Wijzigingen

We wijzigen op lijn 50 de rijtijd(verdeling) waar nodig. Verder stellen we voor om op werkdagen het hele jaar dezelfde dienstregeling te rijden, die vergelijkbaar is met de huidige vakantiedienstregeling, wat concreet betekent:

- de frequentie tussen Utrecht en station Driebergen-Zeist in de spits verlagen van 10-12 naar 8x/u en in de daluren van 8 naar 6x/u.
- de frequentie tussen Driebergen-Zeist en de Heuvelrug in de spits te verlagen van 6 naar 4x/u.
- de frequentie op zondag overdag te verlagen van 6 naar 4x/u.

Vrijwel alle dagdekkende U-OV-lijnen kennen een gezamenlijk laatste aankomst- en vertrekmoment op Utrecht Centraal, aansluitend op de laatste intercity uit Amsterdam. Alle bussen komen daarbij aan om 0:55 uur en vertrekken weer om 1:00 uur. Lijn 50 heeft momenteel nog een aankomst en vertrek op Utrecht CS ruim na 1:00 uur. Het gebruik van deze extra late ritten is met gemiddeld <2 reizigers per rit zeer beperkt. We stellen daarom voor deze ritten op te heffen.

Tot slot stellen we voor om op zondagen 1,5 uur eerder te beginnen met de dienstregeling van lijn 50 in Veenendaal, dus om 9:00 uur in plaats van 10:30 uur.

Lijn 58 Hilversum - Maartensdijk - Bilthoven - Zeist - Kerckebosch - Driebergen-Zeist

Lijn 59 Hilversum - Lage Vuursche - Den Dolder - Zeist

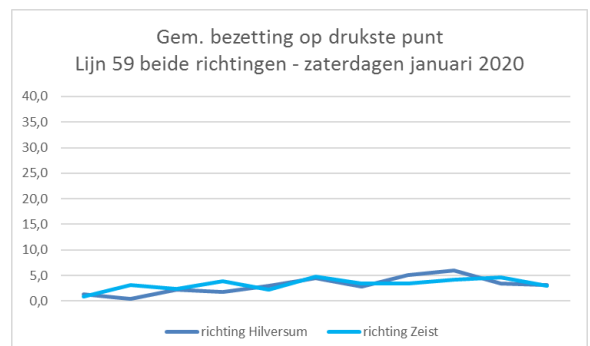
Analyse

Route

De routes van lijn 58 en 59 voldoen aan de verwachting. Op dit moment is de route Zeist Busstation – Kerckebosch – Station Driebergen-Zeist onderdeel van lijn 43. Zoals ook het ROCOV aangeeft is deze verbinding belangrijk in het netwerk, voor de wijk maar ook voor de vestiging van het Diaconessenhuis waar de bus langs rijdt.

Bezetting

Lijnen 58 en 59 worden met name gebruikt door scholieren en studenten met bestemmingen langs de routes. De bezetting van de lijnen is op de spitsperiode na niet hoog, maar het aanbod voldoet wel aan een behoefte. Uitzondering daarop is lijn 59 op zaterdag. De gemiddelde bezetting ligt op het drukste punt tussen de 2 en 6 reizigers (bron: Qbuzz/U-OV). Voor Corona 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 $\frac{3}{4}$ plaats bij de halte Dorp in Lage Vuursche.



Dienstregeling 2021

Wijzigingen

Nu lijn 58 en 59 van Qbuzz/U-OV naar Syntus Utrecht over gaan, is de dienstregeling aangepast. Deels is dit om in Hilversum bussen en chauffeurs meer te kunnen inzetten, maar daarbij is nauwlettend gekeken naar treinaansluitingen en schooltijden. Op lijn 58 schuift de dienstregeling in de ochtendspits ongeveer 12 minuten. Scholieren zijn dan iets eerder op school, maar door deze aanpassing past de lijn in het Syntus-netwerk en bijkomend voordeel is dat de bus in Hilversum de hele dag aansluit op Intercity's van/naar Amsterdam/Schiphol en Amersfoort.

Lijn 58 rijdt vanaf Zeist Busstation door naar station Driebergen-Zeist over de route van lijn 43. Zo blijft de verbinding door de wijk en langs het ziekenhuis, zij het in een uurdienst in plaats van ieder halfuur. Samen met lijn 381 ontstaat echter alsnog tweemaal per uur een verbinding. Vanaf Zeist Busstation is dit in dezelfde reistijd als lijn 58, vanaf station Driebergen-Zeist rijdt lijn 381 via Austerlitz en duurt de reis zo'n 10 minuten langer. Door de verschillende rijtijden en vertrekpatronen is er niet op ieder moment en in beide richtingen sprake van een strakke halfuurdienst, maar er worden wel meerdere vertrekmomenten over het uur geboden.

Lijn 58 rijdt maandag t/m zaterdag overdag, in Zeist tot ongeveer 20:00 uur. Dat sluit aan bij de bezoektijden van het ziekenhuis. Het aantal instappers bij het ziekenhuis na die tijd en op zondag is marginaal: op werkdagen gemiddeld minder dan 1 per dag, 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.

De vertrektijden van lijn 59 wijzigen, maar in de ochtendspits slechts enkele minuten, om ook zo veel mogelijk aansluiting te geven op de Intercity's en overige treinen in Hilversum. We stellen voor om lijn 59 op zaterdag niet meer te laten rijden. Het aantal reizigers is met een bezetting van 2-5 per rit dusdanig laag dat, ook zonder de vermindering van het aantal reizigers door Corona, de toegevoegde waarde van lijn 59 zeer laag is. Dit is vergelijkbaar met de maatregel die Qbuzz neemt op lijn 122, waar met vergelijkbare reizigersaantallen wordt voorgesteld om niet meer te rijden op zaterdag. De meeste reizigers op lijn 59 kunnen gebruik maken van ander OV in de omgeving. Specifiek voor Lage Vuursche kan ook gedacht worden aan de Seniorenbus¹ van de gemeente Baarn.

Lijn 70 Hilversum - Soest - Amersfoort

Lijn 74 Centraal Station - Birkhoven Park

Analyse

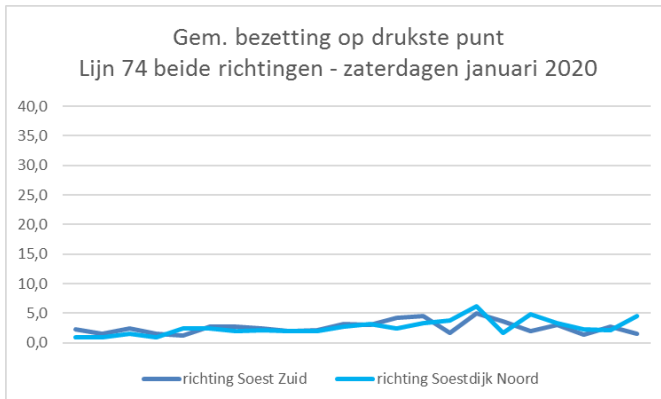
Aansluitkwaliteit en Bezetting

Vanuit reizigers krijgen we opmerkingen dat lijn 74 op Busstation Soestdijk Noord niet altijd meer aansluit op lijn 70 naar Hilversum. Dat is correct, omdat de rijtijd op lijn 74 is toegenomen. Aanpassingen om deze aansluiting te herstellen zijn gewenst, in de analyse blijkt dat er mogelijkheden zijn om aan te sluiten zonder dat andere cruciale aansluitingen vervallen.

¹ De Seniorenbus is voor 55+'ers en reizigers met een beperking van iedere leeftijd: <https://www.welzijnbaarn.nl/overzicht/9-algemeen/88-seniorenbus>

Welke aansluiting ook hersteld wordt, is de treinaansluiting op station Baarn. 's Morgens gaan Sprinters vanuit Soest aansluiten op de Sprinter naar Hilversum en Amsterdam. 's Middags andersom. Dat zal zorgen voor veel minder drukte in lijn 70 naar Hilversum 's morgens.

Met de na Corona te verwachten aantallen is het ook niet noodzakelijk om op lijn 70 zesmaal per uur te rijden in de spits. Ook zien we dat lijn 74 op zaterdag zeer minimaal gebruikt wordt. De trein en buurtbus 575 zijn daar goede alternatieven.



Dienstregeling 2021

Wijzigingen

We stellen voor om op lijn 70 tussen Soestdijk Noord en Amersfoort in de spits tijdelijk 4 in plaats van 6 bussen per uur te rijden. In de toekomst zien we mogelijkheden om juist bussen toe te voegen en die vanaf Soest Zuid door te laten rijden als lijn 74, maar daar zijn nu de dienstregelinguren niet voor beschikbaar.

Richting Hilversum rijdt lijn 70 in dit voorstel weer tweemaal per uur in de ochtendspits, de extra ritten komen te vervallen. We zorgen ervoor dat er ruimte ontstaat om lijn 74 en lijn 70 op busstation Soestdijk Noord in de spitsrichting weer altijd op elkaar te laten aansluiten.

Op zaterdag vervalt de bediening met lijn 74, maar de trein en buurtbus 575 zijn hier goede vervangers. Buurtbus 575 zal op verzoek van de vereniging ook stoppen bij de haltes Albert Cuyplaan en Kerkplein.

Lijn (x)80 Amersfoort - Veenendaal-De Klomp

Lijn 82 Amersfoort - Maarn - Doom

Lijn 280 Amersfoort - Veenendaal - Rhenen

Analyse

Route

Op dit moment is er nog sprake van een "ingewikkelde" bediening van Leusden. Op maandag tot vrijdag overdag rijdt lijn 82 door de kern Leusden, en lijn X80 langs Leusden. 's Avonds rijdt lijn 80 door de kern Leusden. Lijn 280 rijdt altijd langs Leusden over de Arnhemseweg. Achtergrond van dit

model is dat de gemeente Leusden niet meer dan 2 bussen per uur per richting door Tabaksteeg wenste.

De wijk Tabaksteeg is als het om OV gaat een wijk met veel potentie. Daarom hebben we aangedrongen op het loslaten van de maximale frequentie van 2x per uur. Tegelijkertijd is er tijdens en in de eerste periode na de Corona-pandemie naar verwachting minder vervoervraag op deze routes. Een frequentie van tweemaal per uur op de lijn 80-corridor en een frequentie van 1x per uur in de daluren op lijn 82 zal ruim voldoende zijn, als er bespaard moet worden op dienstregelingen.

Tussen Veenendaal en Rhenen rijdt nu lijn 280. In de daluren en in de weekenden rijdt deze lijn alleen tussen Station Veenendaal Centrum en het Dierenpark in Rhenen. Vanuit reizigers is de wens geuit om op die momenten door te rijden tot het centrum van Veenendaal, maar helaas past dit niet in de busomlopen zonder een extra bus (met chauffeur) hiervoor te laten rijden. Ook is er vanuit reizigers en chauffeurs de wens om de doorgaande ritten van/naar Amersfoort tijdens de werkzaamheden aan de Kerkewijk wel langs station Veenendaal Centrum te rijden. Daarnaast leeft nog steeds onze wens om vanuit Rhenen met lijn 280 naar Kesteren te kunnen rijden.

Bezetting

We zagen vóór Corona in de bezetting van lijn 280 tussen Veenendaal en Amersfoort een stijgende lijn, nu deze lijn doorrijdt naar Rhenen. Ook zijn er wensen van reizigers om de bedieningstijd van de lijn van/naar Amersfoort uit te breiden, met name in de daluren. Ook vanuit de provincie is lijn 280 aangemerkt als toekomstige HOV-lijn, alhoewel dat pas echt een vlucht zal krijgen als de spoortunnel bij Maarsbergen gereed is.

Dienstregeling 2021

Wijzigingen

Voor de lijnen 80, X80, 82 en 280 stellen we een scala aan maatregelen voor:

- Lijn 80 gaat **altijd** door Leusden rijden, in eerste instantie de hele dag tweemaal per uur. Zodra er weer meer dienstregelingen beschikbaar zijn na de Corona-pandemie, kan dit in de spits weer worden uitgebreid naar 4x per uur. De X voor het lijnnummer vervalt, aangezien de route de hele dag gelijk blijft.
- Lijn 82 gaat **niet** door Leusden rijden maar over de Arnhemseweg, afgestemd met lijn 280 in de spits gezamenlijk 4x per uur tussen Maarsbergen en Amersfoort. In de daluren rijdt lijn 82 tijdelijk éénmaal per uur om dienstregelingen te besparen in de Coronatijd.
- Lijn 280 gaat in de daluren **nog niet** 1x per uur doorrijden van/naar Amersfoort, maar dat is voor de toekomst na Corona wel een logische volgende stap, zeker zodra de tunnel bij Maarsbergen gereed is. De bus rijdt vanaf 3 januari altijd langs station Veenendaal Centrum en gaat de hele week veel beter aansluiten op de treinen aldaar, zonder dat de aansluiting op lijn 50 in Rhenen verslechtert.
- We zien nog steeds graag lijn 280 van/naar Kesteren rijden, we wachten hiervoor op antwoord van de provincie Gelderland en Arriva.

Lijn **5/83/85** Rondje Veenendaal - Ede

Analyse



Route

De route van lijn 83 bevat nog steeds prima, en het combineren aan met name lijn 85 is echt een grote toevoeging. Met Gelderland is afgesproken dat in de tijdelijke noodconcessie IJssel-Vecht de routevoering “het rondje Veenendaal-Ede” in stand blijft.



Rijtijd en punctualiteit

Met name op lijn 83 is in de spits de rijtijd krap, dit kan worden aangepast.



Aansluitkwaliteit

De aansluiting van lijn 83 op de trein en vice versa wordt in de huidige dienstregeling niet altijd gerealiseerd. Dit verdient aandacht, aangezien hier ook meerdere klachten van reizigers over zijn ontvangen. Zij kunnen dan wel de andere richting op reizen met lijn 85 en in Ede overstappen, maar dat zorgt wel voor extra reistijd.

Dienstregeling 2021



Wijzigingen

Let op! De noodconcessie IJssel-Vecht gaat van start op 13 december 2020. De wijzigingen op lijn 5, 83 en 85 gaan daarom op deze datum al in.

Op lijn 5, 83 en 85 wijzigen we de rijtijd en verbeteren we de aansluiting op station Veenendaal-De Klomp. Door de aanpassingen in de IJssel-Vecht concessie worden de ritten tussen RRReis en Syntus Utrecht anders verdeeld, maar dat heeft voor de reizigers geen (negatief) effect.

Lijn **87** Veenendaal-De Klomp - Veenendaal Oost - Petenbos

Analyse



Route

De route van lijn 87 is tijdelijk aangepast door de werkzaamheden op de Kerkewijk. Daardoor kan de lijn niet langs station Veenendaal Centrum rijden. Zodra de werkzaamheden zijn afgerond (naar verwachting eind 2021) kan de lijn weer via de gebruikelijke route rijden.



Rijtijd en punctualiteit

De rijtijd(verdeling) van de nieuwe lijn 87 is verkeerd ingeschat. Daardoor rijden de bussen vaker dan gewenst te laat. Dit moet worden aangepast zodat de betrouwbaarheid toeneemt.

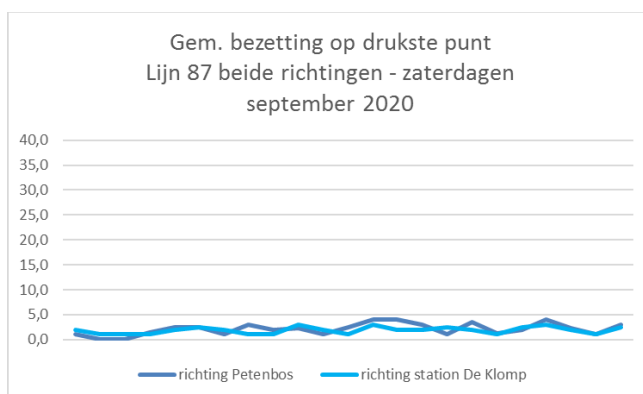
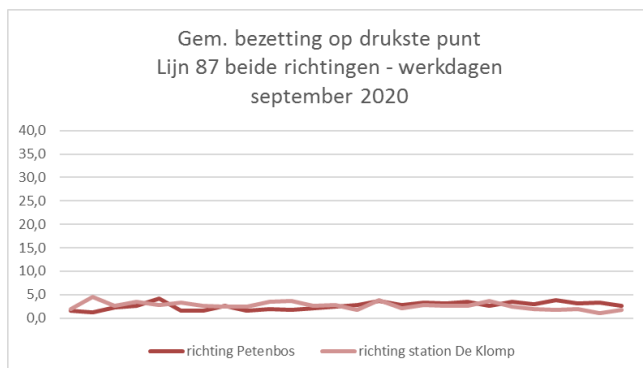


Aansluitkwaliteit

Lijn 87 sluit nu niet in alle gevallen aan op de treinen van/naar Utrecht in de spitsrichting. Het heeft de voorkeur om dit waar mogelijk aan te passen, zodat meer reizigers de bus kunnen gebruiken als volwaardig alternatief.

Bezetting

Lijn 87 is, als beginnende lijn, natuurlijk niet direct overbezet. Dat is logisch, er is gerekend met een ingroeiperiode. Echter, nu met de Coronapandemie en de nasleep daarvan, zien we dat de bezetting in de daluren en op zaterdag erg achterblijft bij de verwachting. Logisch ook: keuzereizigers kiezen nu vaak even niet voor het OV, en een nieuwe lijn leren kennen is dan nog een stapje lastiger.



Dienstregeling 2021

Wijzigingen

We stellen voor om de dienstregeling van lijn 87 zo aan te passen, dat in de spitsrichting en in de daluren altijd aangesloten wordt op treinen van en naar Utrecht. Verder stellen we voor om in de daluren en op zaterdag éénmaal in plaats van tweemaal per uur te rijden, totdat er weer meer dienstregelinguren beschikbaar zijn na de Corona-pandemie.

Lijn **272** Baarn - Soest - USP - Rijnsweerd Noord

Analyse

Route

Het inkorten van de route van lijn 272, op de momenten dat buurtbus 572 rijdt, bevalt. Er zijn geen klachten over binnengekomen en de bezetting van de buurtbus blijft binnen de perken en is hierdoor zelfs op een gewenster niveau. Met de Corona-pandemie en de verwachte gevolgen voor het komende jaar, zou het in het geheel niet noodzakelijk zijn om met lijn 272 van/naar Bunschoten-Spakenburg te rijden. Reizigers uit Bunschoten en Spakenburg reizen sneller en frequenter via station Amersfoort.

 **Aansluitkwaliteit**

Reizigers hebben gevraagd om lijn 272 ook een halfuur eerder te rijden, zodat wordt aangesloten bij de werktijden in de ziekenhuizen.

Dienstregeling 2021 **Wijzigingen**

We stellen voor om lijn 272 komend jaar in Baarn te laten starten en eindigen. Reizigers uit Bunschoten en Spakenburg kunnen reizen met de buurtbus of via station Amersfoort. Verder gaat lijn 272 eerder rijden, zodat ziekenhuismedewerkers met vroege dienst er gebruik van kunnen maken. Ook stellen we voor om de halte Paleis Soestdijk toe te voegen aan lijn 272 richting Utrecht.

Lijn 298 Woudenberg - USP - Rijnsweerd Noord**Analyse** **Route**

De route van lijn 298 voldoet aan een behoefte tussen met name Scherpenzeel, Woudenberg en het Utrecht Science Park. Wel is er door reizigers uit Zeist gevraagd of een halte ten noorden van de kern te maken. Wij staan hier positief in, als de gemeente en provincie dit ook als een nuttige toevoeging zien.

 **Aansluitkwaliteit**

Vanuit reizigers is gevraagd om nog eens te kijken naar de vertrektijden in de ochtend. Hoewel de universiteit om 9:00 begint, starten sommige opleidingen ook al om 8:30. Het verzoek is om hier beter bij aan te sluiten.

 **Bezetting**

De bezetting van lijn 298 is relatief laag, met bezettingen tussen de 6 en 12 reizigers op het drukste deel van de lijn tussen Woudenberg en UMC. Met name in de ochtend zijn er een aantal goed bezette ritten, waarbij de drukste rit 20-25 reizigers bedient. De frequentie is laag: 1x per uur tot 1x per 1,5 uur in de spits en 1x per twee uur in de daluren. Daardoor is de verbinding relatief onaantrekkelijk. Tegelijkertijd is het gebruik van/naar De Klomp minimaal met 1 tot 5 reizigers per rit.

Dienstregeling 2021 **Wijzigingen**

We stellen voor om lijn 298 in de ochtendspits beter af te stemmen op reizigers die al om 8:30 op het Utrecht Science Park moeten zijn. Dit houdt wel in dat reizigers die om 9:00 hier moeten zijn, mogelijk eerder zullen moeten vertrekken. Verder stellen we voor om lijn 298 niet meer te laten rijden tussen station Veenendaal-De Klomp en Woudenberg, om in deze tijd te besparen op dienstregelinguren waar weinig reizigers gebruik van maken. Vanaf Woudenberg kan men gebruik maken van lijn 80 naar Scherpenzeel en Renswoude, en van lijn 280 naar Veenendaal. Vanaf Woudenberg rijdt lijn 298 dan vaker naar USP en Rijnsweerd, beter afgestemd op school- en werktijden.

Lijn 356 Amersfoort - Soest Nationaal Militair Museum

Analyse



Bezetting

Op de museumlijn 356 is de bezetting erg laag. De meeste bussen rijden leeg rond, of met enkele reizigers. Slechts een enkele rit heeft een bezetting van rond de 5 reizigers.

Dienstregeling 2021



Wijzigingen

We stellen voor om lijn 356 op te heffen, gezien de beperkte animo voor de lijn en de beschikbare dienstregelingen in 2021. Reizigers kunnen gebruik maken van lijn 34 en 56 en uitstappen bij 't Zwaantje in Soesterberg. Vanaf daar is het ongeveer 20 minuten lopen over het terrein van het voormalig vliegveld. Ook kan men gebruik maken van lijn 575. Deze buurtbus blijft het museum voor de deur bedienen.

WEST

Lijn 102 Utrecht- Harmelen- Woerden

Analyse



Rijtijd en punctualiteit

Lijn 102 maakt gebruik van de busbanen tussen De Meern en Utrecht CS via Papendorp. Nu de werkzaamheden daar bijna zijn afgerond, is duidelijk dat de rijtijd er behoorlijk te ruim is. Tegelijkertijd is er op de busbaan geen ruimte om de tijd af te wachten. Daarom is het gewenst om de tijden aan te passen.

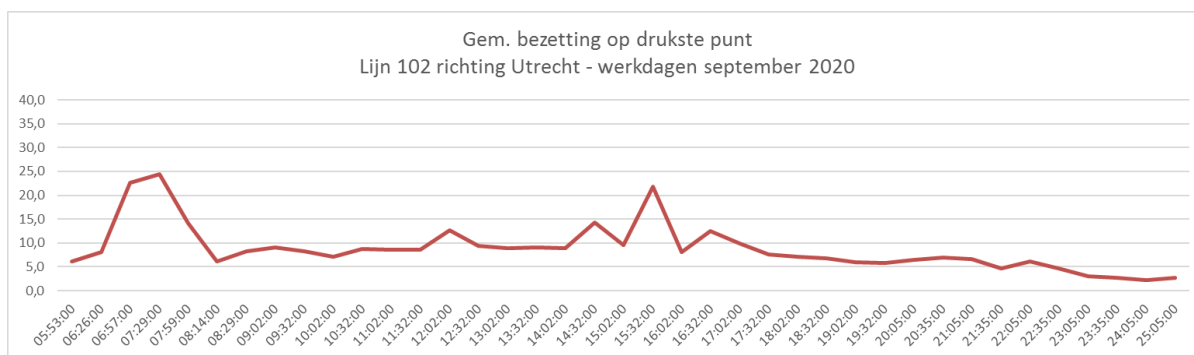


Bezetting

Tijdens en na de Corona-pandemie zal de bezetting op alle lijnen voorlopig lager zijn. Dat geldt ook voor lijn 102, waardoor de spitsritten minder noodzakelijk zijn. Allen van/naar Woerden is het in de spits druk met scholieren, de verwachting is dat dit blijft. Tussen De Meern en Utrecht rijden voldoende andere bussen van bijvoorbeeld lijn 28, 29 en 107.

Onderstaande grafieken laten de bezetting van lijn 102 zien op werkdagen in september 2020. In de afgeslankte Corona-dienstregeling wordt een halfuurdienst gereden met een enkele extra spitsrit.





Dienstregeling 2021

Wijzigingen

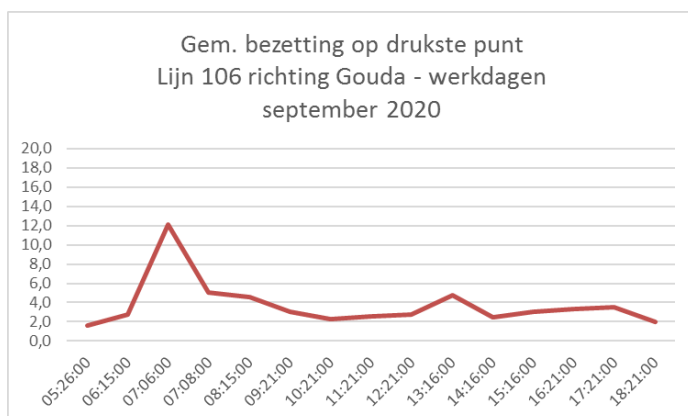
Gezien de besparingsopgave in deze Coronatijd stellen we voor om op lijn 102 in de spits tweemaal per uur te rijden, op enkele ritten van en naar Woerden na. Waar nodig zal langer materieel worden ingezet om de lagere frequentie op te vangen, maar dit zal naar verwachting ook alleen nodig zijn op een enkele rit met scholieren van/naar Woerden. De rijtijd wordt aangepast, met name tussen De Meern en Utrecht CS. De halte P+R Papendorp wordt hernoemd naar Papendorp-Midden, omdat de P+R inmiddels is verplaatst naar Papendorp-Noord.

Lijn 106 Nieuwegein - IJsselstein - Gouda

Analyse

Bezetting

Lijn 106 is een echte scholierenlijn. In de spits maken er (veel!) scholieren gebruik van richting Gouda en een aantal reizigers richting IJsselstein. In de daluren is het erg rustig in de bussen op lijn 106. Dit was voor Corona al het geval en de verwachting is dat het hier in de komende periode niet drukker wordt. Onderstaand zijn de bezettingscijfers van september 2020 weergegeven, waarin te zien is dat de scholieren de bus wel weer weten te vinden. In de ochtend rijdt een extra rit. Noot: de maximale waarde in de grafiek is 20, vanwege de beperkte grootte van het voertuig.





Dienstregeling 2021

Wijzigingen

We stellen voor om lijn 106 iedere twee uur te rijden, zo veel mogelijk aansluitend bij school- en werktijden. Dit is natuurlijk een on-Nederlandse frequentie, maar past wel goed bij de bezetting op de lijn en draagt behoorlijk bij aan de 8% besparingsopgave. Reizigers kunnen ook reizen met lijn 295 en 497 via Schoonhoven, dit is maar enkele minuten langer en kan ieder kwartier. We trachten met Arriva af te spreken dat Utrecht-abonnementen ook geldig zijn op lijn 497.

Lijn 107 Utrecht- Montfoort - Oudewater - Gouda

Lijn 207 Utrecht Science Park - Montfoort - Oudewater (vervallen)

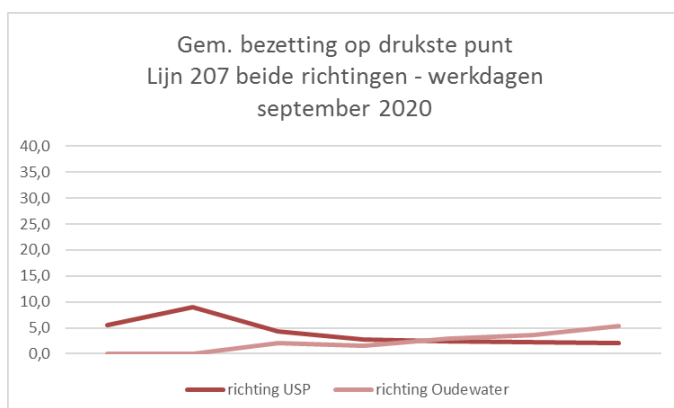
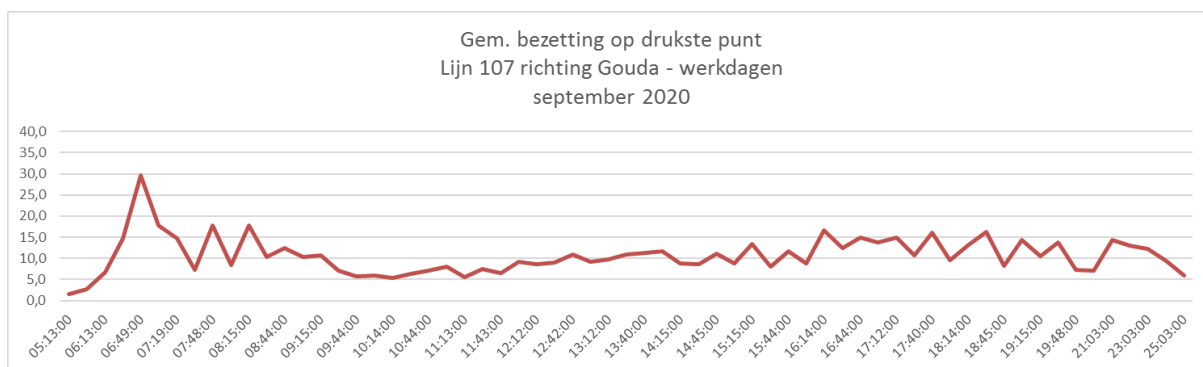
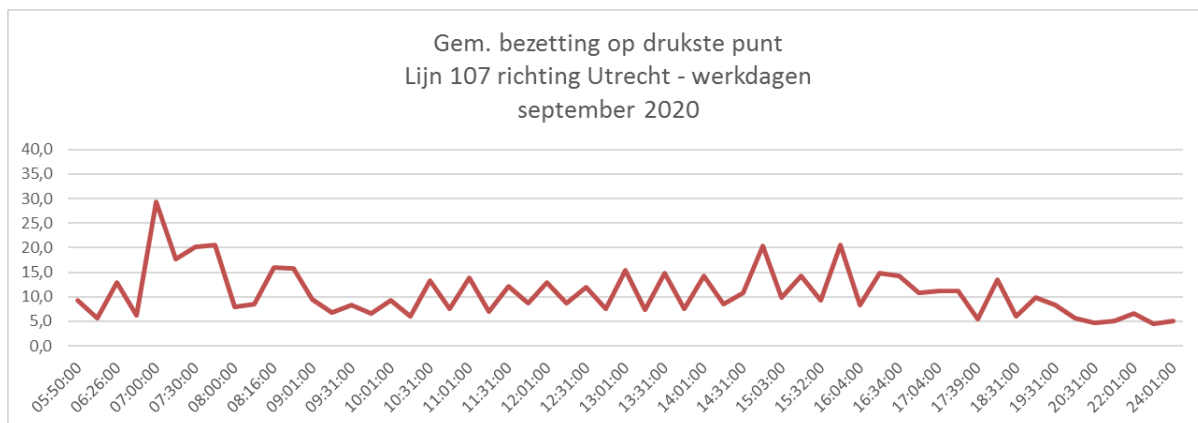
Analyse

Rijtijd en punctualiteit

Lijn 107 maakt gebruik van de busbanen tussen De Meern en Utrecht CS via Papendorp. Nu de werkzaamheden daar bijna zijn afgerond, is duidelijk dat de rijtijd er behoorlijk te ruim is. Tegelijkertijd is er op de busbaan geen ruimte om de tijd af te wachten. Daarom is het gewenst om de tijden aan te passen.

Bezetting

Ook op lijn 107 maken minder reizigers gebruik van het OV. Dat resulteert in minder drukte in de bussen, in de daluren maar ook in de middagspits is dat verschil goed te zien. In de ochtendspits blijven de bussen goed bezet, al is de maximale bezetting ook hier lager. Lijn 207 is op dit moment zeer matig bezet, vermoedelijk door de geldende Coronaregels op hogescholen, universiteiten en bij bedrijven.



Dienstregeling 2021

👉😊 Wijzigingen

We stellen voor om op lijn 107 in de middagspits 4x per uur te rijden in plaats van 6x per uur tussen Utrecht en Montfoort. In de ochtendspits-piek blijven er wel 6 bussen per uur rijden, net als extra bussen naar Gouda.

Lijn 207 is een minder drukke USP-lijn, waar tijdens Corona nog minder gebruik van zou worden gemaakt. Daarom stellen we voor om deze lijn (voorlopig) op te heffen.

In Gouda zal het nieuwe busstation in gebruik worden genomen. Daar is voldoende ruimte gereserveerd voor lijn 107, ook als daar langere bussen rijden.

Lijn 120 Utrecht - Maarssen - Breukelen - Loenen a/d Vecht - Abcoude - Amsterdam

Analyse



Bezetting

Ook op lijn 120 is te zien dat er tijdens de Corona-pandemie veel minder reizigers gebruik maken van de lijn, met name rond Utrecht. Daar is de huidige (september) frequentie van viermaal per uur voldoende, als lijn 12 en 120 bij elkaar worden opgeteld.

Dienstregeling 2021



Wijzigingen

We stellen voor om lijn 120 ook in de spits voorlopig tweemaal per uur te laten rijden, in ieder geval tot er weer meer dienstregelingen beschikbaar zijn. Daarnaast wijzigen we de vertrektijden 's avonds en op zondag, waardoor Qbuzz/U-OV lijn 12 niet 40 minuten hoeft stil te staan bij station Maarssen. Lijn 120 blijft in patroon rijden met lijn 12.

Lijn 195 Utrecht - IJsselstein - Benschop - Schoonhoven

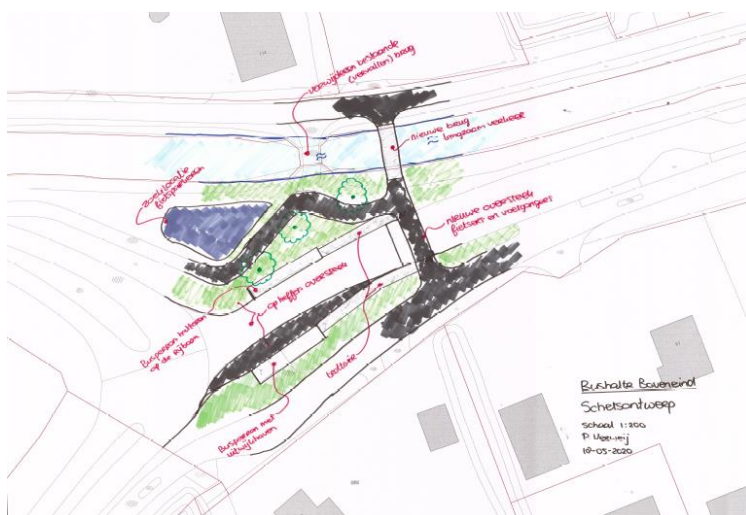
Lijn 295 Utrecht - IJsselstein - Schoonhoven - Rotterdam

Analyse



Route

Vanwege de beperktere OV-bereikbaarheid van Benschop sinds afgelopen december was voor lijn 295 het doel om een halte aan de N210 te realiseren ter hoogte van het dorp. Dat gaat vanwege de hoge kosten en de sociaal onveilige locatie niet lukken. Daarom is er onderzocht of er op een andere locatie dicht bij Benschop een halte gemaakt kan worden, wat gaat lukken op de kruising Dorp – Boveneind Zuidzijde. De halte Halfweg wordt verplaatst naar de andere zijde van de kruising, zodat lijn 295 daar kan stoppen. De bus rijdt dan over Boveneind Zuidzijde en vanaf daar naar de N210, en stopt alleen extra bij de nieuwe halte Halfweg.



Schetsontwerp halte aan Boveneind Zuidzijde. Daadwerkelijke uitvoering kan afwijken, weergave is slechts ter indicatie. Bron: gemeente Lopik

Daardoor hoeft lijn 195 niet meer de hele dag naar Schoonhoven te rijden. De lijn rijdt dan bijna volledig parallel met lijn 295. Vanaf de dienstregeling 2021 kunnen reizigers lopen/fietsen naar de nieuwe halte, of lijn 195, 106 of 504 nemen naar deze halte Halfweg en daar overstappen. Daarmee kunnen we een aanzienlijke hoeveelheid dienstregelingen besparen, terwijl er in Benschop veel reismogelijkheden bij komen.

In de loop van 2021 verdwijnt in Krimpen a/d IJssel het busstation, er komt een halte langs de doorgaande weg. Dat scheelt enkele minuten reistijd.



Rijtijd en punctualiteit

In overleg met Arriva is de rijtijd(verdeling) van lijn 295 aangepast, zodat er punctueler gereden kan worden.

Dienstregeling 2021



Wijzigingen

Lijn 195 blijft in dit voorstel in de ochtend- en middagspits naar Utrecht rijden, en in de ochtendpiekspits nog steeds naar Schoonhoven, om door te rijden als lijn 295 naar Rotterdam. Dat is gelijk aan de huidige situatie. In de daluren en in het weekend rijdt lijn 195 dan tussen Benschop van Iperen en IJsselstein, met aansluitingen in IJsselstein richting Utrecht en bij de halte Halfweg in Benschop richting Rotterdam.

De rijtijd op lijn 295 is dus aangepast, ook om op de nieuwe busbaan in Utrecht niet te veel tijd te hebben terwijl de vertrektijd nergens kan worden afgewacht. Vertrektijden zijn aangepast aan de nieuwe rijtijden.

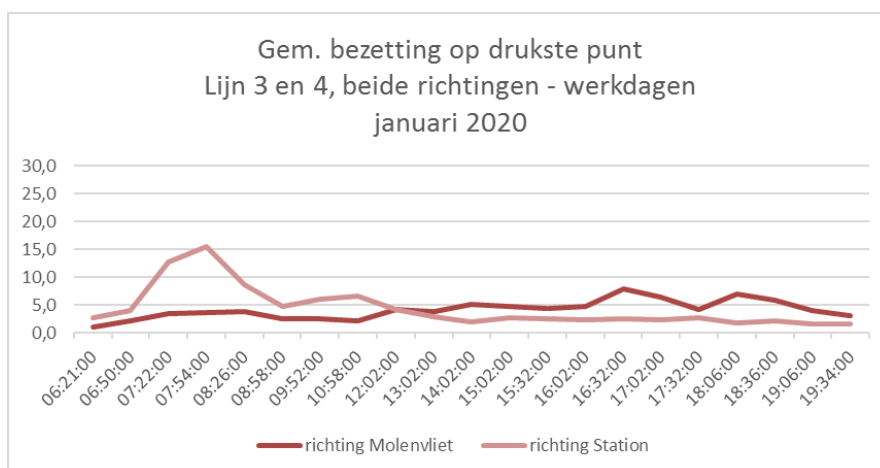
Lijn 3/4 Stadsdienst Woerden

Analyse



Bezetting

Door het in één richting rijden van de stadsdienst, zagen we voor Corona voldoende bezetting ontstaan in de bussen op lijn 3 en 4 in de spits. In de daluren blijft het erg rustig, zowel voor als nu zeker tijdens Corona. Dat is ook te verklaren, in Woerden is veel op fietsafstand en in SyntusFlex zijn nu alle abonnementen ook geldig. Dat maakt de redenen om lijn 3 en 4 te gebruiken gering.



Dienstregeling 2021

👆😊 Wijzigingen

We stellen voor om lijn 3 en 4 in de daluren niet meer te rijden. SyntusFlex is daar nu een volwaardig alternatief.

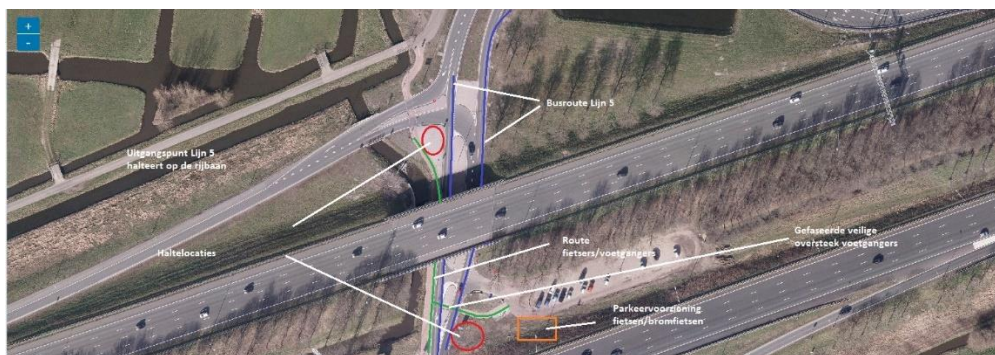
Lijn 5 Oudewater - Woerden - Montfoort

Analyse

🚶 Route

De nieuwe route van lijn 5 bevat, maar het is wel erg druk op het busstation in Woerden. Dit zou op te lossen zijn door lijn 5 aan de zuidzijde te laten stoppen, maar dan kunnen reizigers en chauffeurs minder makkelijk overstappen. Het is mogelijk om lijn 5 (deels) aan een andere lijn te koppelen en/of 30 minuten te verplaatsen zodat het minder druk is op het station, maar dat heeft ook effect op school/werktijden.

Vanuit een reiziger uit Waarder is het verzoek gedaan om een nieuwe halte ter hoogte van de A12 te realiseren. Dat past in de route van lijn 5 en kan gerealiseerd worden als de provincie Utrecht (wegbeheerder) dit aanlegt.



Schetsontwerp halte Waarder bij A12. Daadwerkelijke uitvoering kan afwijken, weergave is slechts ter indicatie. Bron: gemeente Bodegraven-Reeuwijk

Dienstregeling 2021

👆😊 Wijzigingen

We stellen voor om het deel van lijn 5 naar Oudewater te hernoemen naar 123, en dit deel van de lijn te koppelen aan de bestaande lijn 123. Zo ontstaat er ruimte op het busstation, en dat heeft als extra voordeel dat op lijn 123 een meer regelmatige dienstregeling gereden kan worden. Lijn 5 naar Montfoort blijft in dit voorstel ongewijzigd.

In Woerden wordt een busbaantje aangelegd tussen het station en de Polanerbaan. Deze busbaan zou op 3 januari gereed moeten zijn. Dit zal ook een positief effect hebben op de rijtijd van lijn 123, maar ook op lijn 3 en 4. Dit kan vervolgens meegenomen worden bij een herijkingsmoment van de dienstregeling in de loop van 2021.

Flex Woerden

Flex De Ronde Venen

Dienstregeling 2021

Wijzigingen

We stellen voor om SyntusFlex niet te wijzigen. In Woerden zal SyntusFlex in de daluren meer geboekt worden, omdat lijn 3 en 4 niet meer rijden. Omdat alle abonnementen geldig zijn op de flexbus, verwachten we niet dat dit leidt tot problemen.

Op dit moment vervangt SyntusFlex ook tijdelijk buurtbus 526. Als de buurtbus weer rijdt komt deze vervanging te vervallen.

NACHTLIJNEN

Algemeen: bezetting

In de komende periode inventariseren we wanneer nachtlijnen voldoende gebruikt worden om te kunnen rijden, dat wil zeggen dat de kosten en de baten tegen elkaar opwegen. Dat onderzoek is nog niet afgerond. Daarom gaan we er vooralsnog vanuit dat de nachtlijnen blijven rijden. In de herijking van het vervoerplan, die gepland staat voor de zomer van 2021, verwachten we de resultaten hiervan. Aan de hand van die resultaten kan ervoor worden gekozen om het nachtnet anders vorm te geven en te verbeteren.

Het wel of niet rijden van het nachtnet is in deze tijd overigens erg afhankelijk van de maatregelen vanuit de overheid om het virus binnen de perken te houden. Op het moment van schrijven rijden de nachtbusen niet meer, dat zou in 2021 ook het geval kunnen zijn als de situatie daarom vraagt.

Omdat in het vervoerplan van Qbuzz/U-OV wordt aangegeven dat het U-OV nachtnet voorlopig wordt opgeheven, stellen we voor om lijn N8 tussen Utrecht en station Driebergen-Zeist bij alle haltes te laten stoppen.

Lijn **N7** Utrecht- OudewaterLijn **N20** Utrecht- Maarssen

Analyse



Bezetting

Het lijndeel Maarssen – Breukelen – Loenen a/d Vecht van lijn N20 wordt slechts beperkt gebruikt. Bussen rijden hier met enkele reizigers, terwijl de afgelegde afstand groot is. Dat maakt de ritten duur om uit te voeren. In lijn N7 is de middelste rit matig bezet, terwijl het wel één extra bus met chauffeur kost om deze rit te rijden. Ook rijdt deze bus slechts 30 minuten voor de laatste bus.

Gem. bezetting N20 zaterdag	02:00	02:40	04:00
Utrecht, CS Jaarbeurszijde	15,0	2,5	8,8
Utrecht, Vredenburg	17,4	3,8	10,8
Utrecht, Neude	21,0	6,0	17,5
Utrecht, Janskerkhof	23,2	7,5	18,8
Utrecht, Stadsschouwburg	23,2	7,8	20,0
Utrecht, Wittevrouwenbrug	22,0	7,8	20,0
Utrecht, Kleine Singel	21,4	7,8	20,0
Utrecht, Eykmanplein	20,2	7,3	20,0
Utrecht, Juliusstraat	19,4	7,3	20,0
Utrecht, Mr. Tripkade	18,4	6,5	18,8
Utrecht, Station Overvecht	17,6	6,5	18,0
Utrecht, Rubicondreef	17,2	6,5	17,3
Utrecht, Korfoedreef	16,2	6,5	16,5
Utrecht, Theemsdreef	14,2	5,8	15,8
Utrecht, Zamenhofdreef	13,4	4,0	15,5
Utrecht, Carnegiedreef	12,6	4,0	14,0
Utrecht, Sint Maartendreef	12,2	3,7	12,8
Utrecht, Klopvaart	12,2	3,7	12,8
Utrecht, Franciscusdreef	11,2	3,7	12,8
Utrecht, JM de Muinck Keizerlaan	8,4	3,0	10,8
Utrecht, De Bazelstraat	8,4	3,0	10,3
Utrecht, Jan van Zutphenlaan	8,2	3,0	9,8
Utrecht, Oud Zuilen	8,2	3,0	9,5
Utrecht, Zuilensebrug	7,6	2,7	9,5
Maarssen, Driesprong	5,4	1,3	6,5
Maarssen, Dorp	4,4	1,3	5,5
Maarssen, Herteveld	4,4	1,3	5,5
Maarssen, Vredenburg	4,0	1,3	5,5
Maarssen, De Olifant	4,0	1,3	5,5
Breukelen, Slangevagt	4,0	1,3	5,5
Breukelen, Kasteel Nijenrode	3,8	1,3	5,5
Breukelen, Broeckland	3,4	1,0	5,3
Breukelen, Markt	3,4	0,5	2,5
Breukelen, Schepersweg	3,2	1,0	3,0
Breukelen, Karel Doormanweg	2,8	1,0	2,5
Breukelen, G. van Nijenrodestraat	2,8	1,0	2,5
Breukelen, Vrijheidslaan/Straatweg	2,8	1,0	2,5
Nieuwersluis, Over Holland	2,8	1,0	2,5
Nieuwersluis, Dorp	2,6	1,0	2,5
Loenen a/d Vecht, Middenhoek	2,6	1,0	2,5
Loenen a/d Vecht, Bredestraat	2,2	1,0	2,0
Loenen a/d Vecht, Dorp	0,2	0,0	2,0

Gem. bezetting N7 zaterdag	02:39	03:25	03:55
Utrecht, Oorsprongpark	1,0	1,0	3,3
Utrecht, Wittevrouwen	1,0	1,0	3,0
Utrecht, Stadsschouwburg	1,5	1,0	4,7
Utrecht, Janskerkhof	3,7	4,2	5,0
Utrecht, Neude	6,3	8,6	9,8
Utrecht, Vredenburg	9,3	10,0	13,5
Utrecht, CS Jaarbeurszijde	11,6	15,8	26,5
Utrecht, Koningin Wilhelminalaan	11,2	13,4	25,5
Utrecht, Kanaleneiland	11,0	12,8	23,8
Utrecht, P+R Papendorp	11,0	12,8	23,8
Utrecht, Papendorp Noord	11,0	12,8	23,8
Utrecht, Utrechtse Bazaar	11,0	12,8	23,8
De Meern, Sportpark Rijnvliet	11,0	12,6	23,8
De Meern, Strijkviertel-Noord	10,8	12,6	23,8
De Meern, Veldzicht-Noord	10,8	12,6	23,8
De Meern, De Meern Oost	10,0	10,8	23,8
De Meern, Meernbrug	8,6	9,2	22,5
De Meern, Oranjelaan	8,6	8,6	22,0
De Meern, Laan 1954	8,6	8,6	21,8
De Meern, Zuid	8,6	8,6	20,8
De Meern, Reijerscop	8,6	8,6	20,8
Achthoven, Achthoven	8,6	8,6	19,0
Achthoven, Slotlaan	8,6	8,6	19,0
Heeswijk, Achtersloot	8,6	8,0	19,0
Heeswijk, RBB	8,6	7,2	18,8
Heeswijk, Snel	8,6	7,0	18,8
Montfoort, Keizerrijk	8,0	6,2	15,5
Montfoort, Heeswijkerpoort	7,6	5,0	13,3
Montfoort, Kasteelplein	17,0	6,2	12,8
Montfoort, Groen	17,0	6,2	12,3
Willeskop, 't Hemeltje	17,0	6,2	12,3
Willeskop, Nieuweweg	16,8	6,4	12,0
Willeskop, Nieuw Kooilust	16,4	6,4	12,0
Willeskop, Lekkerkerker	16,4	6,4	12,0
Oudewater, Molenwal	0,8	0,8	1,8
Oudewater, J.J. Vierbergenweg	0,0	0,0	0,0

Bezettingen op nachtlijnen N20 en N7, januari 2020

Dienstregeling 2021



Wijzigingen

We stellen voor om lijn N20 te rijden tot de halte Maarssen, Dorp. Vanaf daar keert de bus direct weer terug naar Utrecht CS, waardoor het ook interessanter wordt voor reizigers om in de terugrichting mee te reizen. Daarnaast stellen we voor om de tweede rit van lijn N7 op te heffen, omdat deze relatief weinig gebruikt wordt en de laatste rit slechts 30 minuten later vertrekt.

Lijn N26 Amsterdam - Mijdrecht (- Woerden)

Analyse



Route

Het lijndeel Wilnis - Woerden van lijn N26 wordt slechts beperkt gebruikt. Bussen rijden hier met enkele reizigers, terwijl de afgelegde afstand groot is. Dat maakt de ritten duur om uit te voeren.

Gem. bezetting N26 zaterdag	01:15	03:30
Amsterdam, Leidseplein	2,0	11,8
Amsterdam, Station Bijlmer ArenA	6,2	13,5
Abcoude, Viaduct A2	6,2	12,0
Vinkeveen, Groenlandsekade	5,6	11,3
Vinkeveen, Viaduct	5,2	13,3
Mijdrecht, Hofland	4,6	11,8
Mijdrecht, Dukaton	4,6	10,5
Mijdrecht, Centrum	4,4	9,5
Mijdrecht, Bozenhoven	3,0	5,5
Mijdrecht, Dr. Schaepmanplantsoen	3,8	5,5
Wilnis, Driehuis Kerk	3,5	5,5
Wilnis, Veldzijdeweg	3,0	5,0
Wilnis, Burg. Padmosweg	3,0	5,0
Wilnis, Herenweg	3,0	3,8
Wilnis, Molmlaan	1,3	4,0
Wilnis, Burg. de Voogtlaan	1,3	2,0
Wilnis, Bovendijk	2,0	3,0
Wilnis, Geerkade	2,0	3,0
Teckop, Oortjespad	2,0	3,0
Kamerik, Lindenlaan	2,0	3,0
Kamerik, Sluis	2,0	3,0
Woerden, De Kruijin	2,0	3,0
Woerden, Bethlehemkerk	2,0	3,0
Woerden, Oudelandseweg	2,0	3,0
Woerden, Station	0,0	3,0
Woerden, Plantsoen		
Woerden, Westdam		
Woerden, Ridderstraat		
Woerden, Nicolaas Maesstraat	1,0	
Woerden, Jozef Israelslaan	1,0	
Woerden, Lindenlaan	1,0	
Woerden, Molenvlietbaan	1,0	
Woerden, Kuipersweg	1,0	
Woerden, Wederikveld	1,0	
Woerden, Akkerwindeveld	1,0	
Woerden, Molenvlietbrink	1,0	
Woerden, Akeleiweide	1,0	
Woerden, Waardsedijk	1,0	
Woerden, Polderbaan	1,0	
Woerden, Stroomlaan	1,0	

Dienstregeling 2021



Wijzigingen

We stellen voor om lijn N26 te rijden tot de halte Wilnis, Burg. De Voogtlaan. Vanaf daar keert de bus direct weer terug naar het Leidseplein in Amsterdam, waardoor het ook interessanter wordt voor reizigers om in de terugrichting mee te reizen.

BUURTBUSSEN

Op het moment van schrijven kunnen de buurtbussen niet worden ingezet. Er is nog geen aanpassing van de voertuigen ontwikkeld die door onderzoeksbureau TNO als voldoende beschermend tegen Corona wordt beoordeeld. De hoop is dat per 3 januari de buurtbussen weer kunnen rijden als vanouds, maar of dit gehaald kan worden is onzeker. Lukt het niet om de buurtbussen op 3 januari 2021 weer op de weg te hebben, dan gaan we er in dit vervoerplan vanuit dat de huidige buurtbusvervangende grote bussen blijven rijden.

We stellen voor om aan lijn 572 en 573 richting Soest de halte Paleis Soestdijk toe te voegen. Nu stopt daar alleen lijn 70, wat geregeld voor verwarring zorgt.

Lijn **575** Soest - NMM - Soesterberg - Zeist - Driebergen Wildbaan

Dienstregeling 2021

  *Wijzigingen*

De buurtbusvereniging heeft verzocht om twee haltes toe te voegen aan de route in Soest: Albert Cuyplaan en Kerkplein. We voegen deze haltes toe.



4. Conclusies

De in hoofdstuk 2 voorgestelde wijzigingen zorgen een **besparing van ongeveer 8%** in dienstregelingen. Mede daardoor blijft het OV betaalbaar en is de verwachting dat in de loop van 2021 de beschikbaarheidsvergoeding vanuit de Rijksoverheid kan worden afgebouwd zonder grote verliezen voor vervoerder of provincie. Daarnaast zijn waar mogelijk alsnog zo veel mogelijk **wensen** vanuit stakeholders, de samenleving, provincie en chauffeurs ingewilligd.

Op de volgende pagina's is het totaaloverzicht van de dienstregelingen voor het dienstregelingjaar 2021 weergegeven, in vergelijking met 2020. Dat is wat ingewikkelder dan normaal, omdat de dienstregeling pas op 3 januari in zal gaan. Om een "eerlijk" vergelijk te maken, is gerekend met een dienstregeling **alsof** deze per 13 december ingaat. De werkelijke jaarafrekening zal dus afwijken van de hier getoonde verschillen, kwantiteiten daarvoor zullen apart worden aangeleverd. In de bijlage zal de uitwerking van de dienstregelingen 2021 met uitsplitsing in spits en dal worden meegezonden. In de dienstregeling 2021 is geen rekening gehouden met Oudejaarsdag en het eindigen van de dienst om 20 uur, aangezien de daadwerkelijke ingang 3 januari is.

Gezien de ingewikkelde situatie met Corona moeten onderstaande kwantiteiten gezien worden als de **huidige stand van zaken**. Het is waarschijnlijk dat bij een herijkingsmoment in 2021 de dienstregeling verandert, en daarmee veranderen uiteraard de jaartotalen.

Overzicht verschillen dienstregelingen 2020/2021

Mijdrecht		2021	2020	verschil
Flex	Reservering SyntusFlex Mijdrecht	3.013	3.013	0
Stadsdienst Amersfoort		2021	2020	verschil
1	Station - Soesterkwartier	4.861:28	4.855:12	+6
2	Station - Nieuwland	13.441:30	13.410:10	+31
3	Station - Vathorst	18.580:38	19.230:57	-650
4	Station - Kattenbroek	13.912:00	14:546:10	-634
5	Station - Schothorst - Vathorst	17.415:06	17.780:11	-365
6	Station - Liendert en Rustenburg	11.905:08	11.879:26	+26
7	Station - Schothorst - Vathorst	13.759:34	15.473:45	-1.714
8	Station - Schuilenburg	5.908:50	8.114:41	-2.206
9	Station - Leusderkwartier	5.749:06	8.236:35	-2.487
10	Station - Hoornbeeck / Van Lodenstein	1.561:36	1.053:41	+508
17	Amersfoort - Leusden	18.870:55	19.951:35	-1.081
19	Station - Rusthof via Bergkwartier	2.611:58	2.784:43	-173
217	Amersfoort - Leusden De Horst (sneldienst)	905:56	1.667:24	-762
Stadsdienst Woerden		2021	2020	verschil
3	Centrum - Molenvliet (Woerden)	808:34	1.066:48	-258

4	Molenvliet - Station (Woerden)	1.045:38	1.323:00	-278
5	Woerden - Montfoort	2.061:38	3.112:12	-1.051
Flex	Reservering SyntusFlex Woerden	5.207	5.207	0
Streeklijnen		2021	2020	verschil
50	Utrecht - Wageningen / Veenendaal	67.558:44	68.944:11	-1.386
50	<i>Extra stilstand op Driebergen-Zeist ivm U-Link afstemming op corridors</i>	<i>641:06</i>	<i>553:30</i>	<i>+88</i>
56	<naar Qbuzz/U-OV>	0	29.210:06	-29.210
58	Hilversum - Maartensdijk - Zeist	9.292:12	0	+9.292
59	Hilversum - Lage Vuursche - Zeist	4.711:42	0	+4.711
70	Hilversum - Amersfoort	24.848:02	26.654:37	-1.806
74	Soestdijk Noord - Soest Zuid	2.836:20	3.383:24	-547
76	Amersfoort - Bunschoten-Spakenburg	15.209:17	15.556:55	-347
80	Amersfoort - De Klomp	20.913:52	8.997:28	+11.916
X80	<vervallen>	0	13.650:00	-13.650
280	(Kesteren-) Rhenen - Veenendaal - Amersfoort	11.244:36	11.177:37	+67
82	Amersfoort - Doorn Berkenweg	6.764:52	10.096:48	-3.332
83	Veenendaal - De Klomp	6.311:16	6.195:18	+116
87	De Klomp - Veenendaal Oost - Petenbos	3.145:40	4.424:24	-1.279
102	Utrecht - Woerden	18.328:45	20.352:11	-2.024
106	Nieuwegein - Gouda	3.358:32	6.384:28	-3.026
107	Utrecht - Gouda	28.556:09	32.785:16	-4.229
120	Utrecht - Amsterdam Bijlmer Arena	32.899:02	35.746:24	-2.847
121	Mijdrecht - Hilversum	6.667:10	6.648:00	+19
123	Mijdrecht - Woerden - Oudewater	8.529:54	7.021:59	+1.508
126	Mijdrecht - Amsterdam Bijlmer Arena	19.949:16	19.939:06	+10
130	Breukelen - Mijdrecht - Uithoorn	23.201:26	23.144:13	+57
195	(Utrecht-) IJsselstein - Schoonhoven	5.178:54	10.034:09	-4.856
In combinatie met Arriva		2021	2020	verschil
295	Utrecht - Rotterdam Capelsebrug	30.888:49	30.536:44	+352
Van/naar De Uithof		2021	2020	verschil
201	<vervallen>	0	2.938:13	-2.938
202	Amersfoort Nieuwland - USP - Vianen	23.702:19	6.385:24	+17.317
203	Amersfoort Vathorst - USP	13.533:55	7.681:48	+5.852
204	<vervallen>	0	5.964:42	-5.964
206	<vervallen>	0	4.770:30	-4.770
207	<vervallen>	0	2.482:12	-2.482
272	Baarn - Utrecht Rijnsweerd Noord	4.152:54	4.523:24	-371
298	De Klomp - Woudenberg - Utrecht Rijnsweerd Noord	1.947:20	3.003:00	-1.056

299	Leusden - Utrecht Rijnsweerd Noord	3.293:32	3.267:36	+26
Speciaal vervoer		2021	2020	verschil
356	<vervallen>	0	1.260:00	-1.260
381	Zeist - Austerlitz - Driebergen-Zeist	3.479:48	3.451:58	+28
Scholierenlijnen		2021	2020	verschil
603	Eemdijk - Nijkerk	154:03	148:47	+6
680	Rhenen - Amersfoort Hoornbeeck/Van Lodenstein College	1.091:12	1.044:08	+47
682	Houten - WKZ - Amersfoort Hoornbeeck/Van Lodenstein College	448:00	518:53	-70
683	De Klomp - Hoevelaken Hoornbeeck/Van Lodenstein College	336:00	334:15	+2
695	Wijk bij Duurstede - Maarsbergen	136:30	131:50	+5
Nachtlijnen		2021	2020	verschil
N2	Utrecht - Woerden	256:38	260:22	-4
N3	Amersfoort Station - Vathorst	248:55	258:35	-10
N7	Utrecht - Oudewater	206:12	279:59	-73
N8	Utrecht - Veenendaal - Wageningen	394:50	410:10	-16
N17	Amersfoort Station - Leusden	255:47	265:43	-10
N20	Utrecht - Maarssen	242:12	354:53	-112
N26	Amsterdam Leidseplein - Wilnis	157:56	356:40	-199
N50	Utrecht - Amerongen	246:53	248:45	-2
N70	Amersfoort - Soest - Baarn	267:48	278:12	-11
N76	Amersfoort - Bunschoten-Spakenburg	195:42	203:18	-8
TOTAAL	Provincie Utrecht	547.542	595.029	-8,01%



Bijlagen

Als bijlage is een overzicht van dru's voor het dienstregelingjaar 2021 te vinden, uitgesplitst in spits, dal en totaal. Er is nu een versie bijgevoegd voor het vergelijken met 2020, dus van 13 december 2020 tot en met 11 december 2021. Een tweede bijlage is onze reactie op het "pre-advies" van het ROCOV Utrecht. De derde bijlage is onze reactie op het formele advies van het ROCOV Utrecht, waarna ter informatie ook het advies van het ROCOV Utrecht volgt.

Bijlage: Reactie op pre-advies ROCOV

Inleiding

Allereerst bedanken we het ROCOV graag voor de zéér flexibele opstelling in deze lastige tijd. We vragen veel van de leden en de reactietermijnen die we ons kunnen veroorloven zijn extreem kort. We hadden dit graag anders gezien, maar de situatie verandert met Corona helaas bijna iedere dag.

Aan het begin van het jaar hebben we, samen met Qbuzz, een eerste keer bij elkaar gezeten en gebrainstormd over de ideeën voor 2021. Niet lang daarna konden we door Corona niet anders dan het proces stopzetten, aangezien niemand wist wat er te verwachten viel. Inmiddels is het proces met stoom en kokend water weer opgestart, wat voor onze reiziger en voor de betaalbaarheid van het OV in het geheel erg belangrijk is. Maar een schoonheidsprijs verdient het proces niet.

We gaan ervan uit dat we in de komende jaren weer veel meer op de eerder ingeslagen weg kunnen doorgaan. Met een goede voorbereiding, met tijdige afstemming, en met samenwerkingen in de provincie zoals men inmiddels gewend is van de vervoerders. Toch moeten we daar wel bij vermelden: in 2021 is Corona nog niet de wereld uit. Een normaal vervoerplanproces met één keer per jaar een grote wijziging, dat zal een werkelijkheid zijn die nog langer op zich zal laten wachten.

Inhoudelijk

De volgende reactie is met het ROCOV gedeeld na het pré-advies op de eerste ideeën voor het vervoerplan 2021. Aan de hand van de opmerkingen zijn voor het Syntus-gebied de volgende aanpassingen juist wel of juist niet doorgevoerd:

- We laten de verbinding Woudenberg – USP in stand met lijn 298, waar eerder het idee was om deze verbinding op te heffen
- We snappen de wens om in Benschop goed aan te sluiten van 195 op 295 en voor afstemming 106-195, dat nemen we mee waar mogelijk.
- We zijn ervan overtuigd dat we met Qbuzz goed kunnen afstemmen om voor Maartensdijk en Bilthoven een zo goed mogelijk product te bieden, maar tegelijkertijd is de lijnen-uitruil er juist ook om kosten te besparen en op die manier meer dienstregelingen te kunnen bieden. Het blijft een mix, maar we proberen wel het beste te bieden voor onze reizigers.
- De route van lijn 43 in Zeist wordt straks bediend door lijn 58, dus daar valt geen hiaat in het netwerk, per abuis was dit niet goed beschreven in de presentaties.
- De wensen voor het in stand houden van lijn 204 snappen we, maar op dit moment zijn er de dienstregelingen niet voor beschikbaar zonder ergens anders meer reizigers te treffen. Met 4x per uur een bus naar Amersfoort CS en daar 4-6x per uur een nieuwe lijn 202 gaat ook Kattenbroek er in reismogelijkheden op vooruit.
- Lijn 126 en 130 houden de hoge frequenties
- Gezien het zéér lage aantal reizigers op de niet bediende haltes (voor corona al maximaal 2 per rit), blijft in het vervoerplan de aanpassing staan waarbij op lijn 19 in Amersfoort 's avonds en in het weekend geen ritten worden aangeboden. Alternatieve haltes van lijn 9 en

56 zullen voor de meeste reizigers op 400-600 meter liggen en er wordt nog steeds voldaan aan het PvE. We begrijpen dat dit een ingrijpende maatregel is voor een zeer kleine groep reizigers, maar deze besparing elders effectueren raakt altijd meer reizigers. Helaas kun je met ongeveer 8% besparen op dienstregelingen niet zonder moeilijke maatregelen.

- Nog niet genoemd was de wens om lijn 59 op te heffen op zaterdag, om vergelijkbare redenen als bij lijn 122: een zéér lage bezetting van gemiddeld 2 tot maximaal gemiddeld een enkele keer 5 reizigers per rit. Op werkdagen blijft lijn 59 uiteraard rijden in ons voorstel. Lijn 58 blijft overigens op werkdagen én zaterdag rijden als belangrijke verbinding ten noorden van Utrecht, zeker met de nieuwe functie in Kerckebosch.

Bijlage: Reactie op formele advies ROCOV

Inleiding

We kijken terug op een kort maar goed traject met het ROCOV Utrecht, we bedanken het ROCOV hierbij graag nogmaals enorm voor de zeer flexibele opstelling en de enorme inzet! Zoals gezegd, voor de komende wijzigingen willen we graag weer een normaal traject doorlopen. ROCOV Utrecht heeft in de adviesaanvraag over de vervoerplannen 2021 één advies geschreven voor beide vervoerders. Voor ons is dat een logisch gevolg van de steeds hechtere samenwerking van OV als geheel in de provincie Utrecht. In deze reactie in het vervoerplan Syntus Utrecht gaan we in op de punten specifiek voor Syntus, maar Syntus en U-OV/Keolis zullen hun reacties wel als gezamenlijk antwoord naar het ROCOV verzenden.

Inhoudelijk

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 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 toch 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 te nemen is gezien het lage aantal reizigers. Voor Corona 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 $\frac{3}{4}$ 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. In deze Coronatijden moeten we 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 op 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 Corona. 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 Qbuzz/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 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. We evalueren dat in 2021 graag met het ROCOV.

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.

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. Connexion.

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 vertrek mogelijkheden 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 rekt 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 reizigerstoeloop toeneemt.

- 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 wél 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 Maarsse,

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 Duvenvoordestraat 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 netwerkje 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 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 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,

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 vervalt. 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.

