

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

U-OV

t.a.v. de heer H. Scholts
Europalaan 2a
3526 KS Utrecht

Betreft: advies betreffende Vervoerplan 2016-02 U-OV

Utrecht, 18 februari 2016.

Geachte heer Scholts,

In onze vergadering op 19 januari 2016 heeft u samen met de heer Teunissen een presentatie gegeven over het Vervoerplan 2016 deel 2 van U-OV. Het ROCOV Utrecht waardeert de open en constructieve wijze waarop toen en tussentijds overleg gevoerd wordt met U-OV.

Op onze vergadering van 16 februari 2016 is het vervoerplan uitgebreid besproken. Hieronder vindt u ons advies op het vervoerplan. We volgen daarbij de hoofdstukindeling van het vervoerplan.

Thema's

<i>Voorstel</i>	<i>Commentaar</i>
Ontwikkeling stationsgebied Utrecht Centraal: volledige ingebruikname busstation Jaarbeurszijde en Dichtersbaan.	Het nieuwe busstation Jaarbeurszijde is een stap vooruit. De nadelen van de verplaatsing worden voor veel reizigers opgevangen d.m.v. koppeling van lijnen.
Vergroten capaciteit op de lijnen naar De Uithof.	Het ROCOV volgt de gedachtegang van U-OV. We moeten dit knooppunt integraal benaderen: <ul style="list-style-type: none">- Samen met andere partners zorgen voor een goed OV-aanbod in alle richtingen en goede aansluitingen voor reizigers die zowel hun aankomst als bestemming buiten dit gebied hebben.- Ook de andere onderdelen van de vervoerketen goed verzorgen.
Implementatie OV-streefbeeld 2020 in Overvecht en Zuilen, Papendorp en Leidsche Rijn	U-OV heeft een eigen, hier en daar iets afwijkende visie toegepast en gemotiveerd. Dat kan, want het Streefbeeld is geen ijzeren wet, maar een ontwikkelopgave.
Aanpak capaciteitsknelpunten	Hard nodig. Over het hoofd van U-OV heen kijken we naar het provinciebestuur en andere wegbeheerders – vooral de gemeenten: wat doen zij en hoe slagvaardig doen ze dat?

Aan ROCOV Utrecht nemen deel: COSBO, Fietsersbond afdeling Utrecht, Hogeschool Utrecht, Natuur- en Milieufederatie Utrecht, ROVER, SOLGU, Universiteit Utrecht, VIDUIS Studentenunie, Vervoercie UMC, Diakonessenhuis, U15, SBO, SRA, GPPA, SOL en SGLA

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

Ruimte voor structurele groei	Die ruimte moet vooral gevonden worden in een vlottere afwikkeling van het bus- en tramverkeer. Als we dezelfde reizigerskilometers produceren met minder DRU's scheppen we DRU's voor extra OV. In dit verband wachten we met spanning op de resultaten van de mobiliteitsvisie Slimme Routes etc. voor de stad Utrecht. En ook zullen we met belangstelling kijken naar de gevolgen van concrete herstructureringen, bijvoorbeeld op de stadsboulevard. Deze wordt gebruikt door diverse buslijnen die onzes inziens een hoge kwaliteit moeten hebben en dus vlot moeten doorstromen.
Productontwikkeling	<ul style="list-style-type: none">• Het gaat hier de ontwikkeling van vervoerproducten. We vermoeden daar doelgroepen bij, maar we zouden die nadrukkelijker genoemd willen zien.• Er zouden meer gegevens beschikbaar moeten zijn over verplaatsingsstromen in stad en regio: herkomst en bestemming van mobilisten, in het bijzonder OV-reizigers of hen die dat zouden kunnen zijn.• Ook zouden we graag inzicht krijgen in de manier waarop U-OV en provincie bij de ontwikkeling van het openbaar vervoer uitgaan van (verwachte) ruimtelijke, economische en demografische ontwikkelingen.• Veel wijzigingen spelen zich af bij NS-stations. Dit brengt ons bij de wens om tram, bus en regiotrein meer als één integraal aanbod te presenteren, inclusief tariefintegratie.• Bij de opbouw van het netwerk moet rekening gehouden worden met redelijke loopafstanden tussen halte en herkomst/bestemming. Daarvoor zouden we normen willen hanteren afhankelijk van de aard van het gebied. Daarnaast streven we naar toegankelijke en veilige looproutes van en naar de haltes.

Stationsgebied Utrecht Centraal

Voorstel	Commentaar
Alle buslijnen, op lijn 2, 3, 6, 28 en 128 na, vertrekken op Utrecht Centraal voortaan vanaf de Jaarbeurszijde.	Hier hebben we geen invloed op. U lost de vraagstukken die hieruit voortkomen zo goed mogelijk op. We zien met belangstelling uit naar de nieuwe situatie.
Acht 'halve' stadslijnen worden weer gekoppeld tot vier doorgaande lijnen door de binnenstad: - Lijn 1 en 21 worden lijn 1 Hoograven – Overvecht - Lijn 5 en 7 worden lijn 7 Kanaleneiland – Voordorp - Lijn 16 en 26 worden lijn 26 Leidsche Rijn – Zuilen - Lijn 25 en 36 worden lijn 36 Oog in Al – Maarssen	In het algemeen akkoord. Voorbehoud voor de nieuwe lijn 36. Er wordt door gemeente, provincie en diverse belangenbehartigers gesproken over een alternatief voor lijn 14. Daarbij is ook een alternatief in bespreking waarin de huidige route van lijn 25 naar Oog in Al en de Cartesiusweg betrokken. Daarom voor het moment wel akkoord met koppeling 25 en 36, maar dan wel onder de oorspronkelijke lijnummers. Hoe is het met de nu bestaande koppelingen van: - lijnen 47 en 51? - lijnen 41 en 52/53? We zouden die graag gehandhaafd zien.

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

<i>Voorstel</i>	<i>Commentaar</i>
Lijnen 8, 12, 41, 47 en 247 gaan via de Dichtersbaan en Vondellaan rijden	Wij vinden het belangrijk dat al deze lijnen een halte krijgen op of nabij de Vondellaan, bij het station Vaartsche Rijn. Ook willen we de halte Sterrenwijk in beide richtingen gehandhaafd zien. Voorts vinden we dat de rijtijd van de lijnen 12 en 41 niet verlengd mag worden door de halteproblematiek rond de Vondellaan.

De Uithof

<i>Voorstel</i>	<i>Commentaar</i>
Uitbreiding flexibele versterking op lijn 12 om de verhuizing van 10.000 Hogeschoolstudenten van Rijsweerd naar De Uithof op te vangen. Verlenging rijtijd door verplaatsing naar Dichtersbaan. Verlenging rijtijd door opheffing busstation AZU en doortrekking naar WKZ.	Akkoord met de versterking Zijn er genoeg dubbelgelede bussen beschikbaar? Toename rijtijd met 2 tot 4 minuten per richting betekent 2 of 3 bussen extra nodig. Uitbreiding route door vervallen van busstation AZU is onwenselijk. Wie is daarvoor verantwoordelijk? Hoeveel DRU's vloeien hierdoor weg? Die mogen niet op het voorzieningenniveau verhaald worden.
Lijn 28. In de spits vier extra ritten per uur, van acht naar twaalf per uur. De ritten van lijn 28 die nu in Rijsweerd beginnen en eindigen gaan doorrijden naar De Uithof Lijn 128. Spitsversterking: 6x/uur Utrecht centraal – Rijsweerd of andersom. Lijn 228. Daglijn, verlengd van/naar Zuilen Noord	Lijn 28. Inderdaad duidelijker dan nu. Bovendien weer een regelmatige dienst tussen Vleuten en De Uithof. Lijn 128. Per saldo komen er twee extra spitsritten per uur tussen centrum en Rijsweerd. Is dat voldoende om een oplossing te bieden voor de capaciteit en de regelmaat? (N.b. Lijn 128 heeft een andere regelmaat (iedere 10') als lijnen 28 (iedere 7,5') en 228 (iedere 15'). Daarmee wordt niet elke rit van 28 en/of 228 in dezelfde mate ondersteund door een rit van 128. Lijn 228. Welkome aanvulling voor Zuilen: zonder overstappen naar Neude, Janskerkhof en De Uithof.
Lijn 30 > 6. In twee delen knippen. Tussen De Uithof en Overvecht NS (> Hilversum/Almere): inzet geleed materieel i.p.v. standaard en inzet van versterkingsritten op de drukste momenten	Akkoord met deze oplossing. Opmerkingen: - Mogelijk brengt de opheffing van lijn 150 Almere – Blaricum Carpool - De Uithof meer reizigers naar de verbinding trein – bus via Overvecht. (Als de IC-treinstop tenminste blijft.)
Lijn 72/265 > 228. Bilthoven NS (> Harderwijk/Soest): inzet geleed materieel i.p.v. standaard op lijn 228 en extra versterkingsritten op de drukste momenten.	In het algemeen zijn lijnkoppelingen welkom. Deze koppeling geeft wel een lange en vertragsgevoelige lijn. Vertragingen in de oude stad mogen nooit de oorzaak zijn van het missen van treinaansluitingen in Bilthoven. We vernemen graag uw visie hierop.
Lijn 283. IJsselstein (> Lopik/Schoonhoven): snellere route lijn 283, met in de ochtendspits extra versterkingsritten en in de middag een kwartierdienst i.p.v. de huidige twintigminutendienst	Akkoord met omkering route in IJsselstein. We hebben gesproken over een snelle route van lijn 283 (en/of 287) door Nieuwegein. Wat zijn de conclusies van U-OV?

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

Voorstel	Commentaar
Lijn 371. Tussen Driebergen-Zeist NS (> Veenendaal/Arnhem) en De Uithof: nieuwe non-stop spitssneldienst met gelede bussen, aansluitend op de intercity uit Arnhem.	Goede aanvulling. Wordt ook op de terugweg (lijn 71) naar Driebergen-Zeist gezorgd voor een robuuste treinaansluiting op de IC naar Arnhem?
Lijn 287. Vianen (> Oosterhout/Breda/Gorinchem): frequentieverdubbeling lijn 287 in de ochtendspits.	Akkoord. Door de hogere frequentie korte aansluitingen op meer buslijnen in Vianen. We geven in overweging ook de frequentie in de avondspits te verdubbelen. Dan is de kwaliteit van het aanbod heen en terug dezelfde. Waarom staat er in de lijst 7 ritten per uur en niet 8? Deze lijn sluit aan op sneldiensten die in principe geen of nagenoeg geen staanplaatsen hebben. Ook in de bussen van lijn 287 zouden geen of weinig staande reizigers moeten zijn.
Lijn 22. Overwegen nieuwe lijn 22 Leidsche Rijn – Vaartsche Rijn NS – De Uithof	Deze lijn wordt nog niet voorgesteld. Dat is in overeenstemming met onze eerdere adviezen. Lijn wordt kansrijker bij opening van station Vaartsche Rijn. We willen erop aandringen lijn 22 in te voeren op het moment dat het station Vaartsche Rijn open gaat voor reizigersverkeer Eén punt zouden we graag nog sneller gerealiseerd zien: herstel van de verbinding Winkelcentrum Kanaleneiland met de omgeving Balijelaan.

Papendorp

Voorstel	Commentaar
Lijn 48, 77. Betere verbinding Utrecht CS – Papendorp – Nieuwegein door routewijziging lijn 77 via Papendorp en routewijziging lijn 48 via Jutphaas-Wijkersloot	<ul style="list-style-type: none"> - We zijn geen voorstander van lijn 77 via Papendorp. Dit is een omweg voor reizigers tussen Utrecht en Nieuwegein. (Dat de reistijd niet langer wordt in uw voorstel voor 2016-2 wordt veroorzaakt door het voorstel om in plaats van via het Vondellaangebied te rijden via de Van Zijstweg, waar wij ook geen voorstander van zijn.) - Ook tillen we zwaar aan het vervallen van de overstapvrije verbinding tussen de nog groeiende buurt Blokhoeve Noord en belangrijke bestemmingen zoals Utrecht centraal. Ook de verbindingen met bijvoorbeeld Cityplaza en Muntplein worden nogal gebrekkig. - In de daluren is Papendorp Zuid goed bereikbaar met lijnen 48 (Nieuwegein) en 195 (Utrecht centraal), elk 2x/uur. In de spits is dat niet voldoende. - Om lijn 77 via Papendorp te leiden moet, lezen wij, de toch al frequente lijn 65 uitgebreid worden met 4 ritten per uur in de spits. Ook lijn 72 krijgt extra ritten. Waarom niet lijn 77 onveranderd laten en de extra kwantiteiten inzetten voor een spitslijn langs de huidige lijn 29? (Op dit korte traject kan dat vaker: 5 of 6 keer per uur.) - Een eventueel compromis tussen het U-OV-plan en ons voorstel: twee routevarianten voor lijn 77 in de spits (en misschien ook op andere dagdeelsoorten). De extra kwantiteiten die u wilt inzetten op 65 en 72 in de spits kunnen dan deels ingezet worden om beide 77-varianten in de spits 4 maal per uur te laten rijden. Ook wordt in de Papendorpse routevariant de verbinding tussen Galecop en Papendorp behouden.

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

Leidsche Rijn

Voorstel	Commentaar
<p>Lijn 26 gaat na Langerak via Terwijde naar station Leidsche Rijn rijden i.p.v. naar Vleuterweide.</p> <p>Lijn 19 opheffen en bediening Terwijde combineren met lijn 26.</p> <p>Lijn 39 inkorten tot traject Utrecht CS – St. Antoniusziekenhuis Leidsche Rijn</p>	<p>Uw oplossing voor Terwijde en de Wetering vinden we niet voldoende. We stellen de volgende oplossingen voor om delen van dit gebied beter te bedienen:</p> <ul style="list-style-type: none">- Akkoord met het inperken van lijn 26 tot station Terwijde, mits de andere voorgestelde compenserende veranderingen worden doorgevoerd. Akkoord om Lijn 26 door te trekken naar station Leidsche Rijn centrum en lijn 19 te laten vervallen.- In Leidsche Rijn zou een goed overstappunt moeten komen tussen de lijnen 26 en 28. Dat geeft meer reismogelijkheden binnen het stadsdeel.- In overweging wordt gegeven om de nieuwe lijn 26 een lus te laten beschrijven, liefst afwisselend in twee richtingen via Wetering, station Leidsche Rijn, Jazzsingel. De cirkellijn bedient dan het verpleeghuis “De Ingelanden” en spaart bovendien DRU’s uit.- Akkoord met het niet doorgaan van lijn 39 tot Maarsen/Bisonspoor. <p>Het beperken van lijn 39 tot Station Leidsche Rijn heeft niet onze instemming. Voorgesteld wordt lijn 39 door te trekken tot Winkelcentrum Terwijde/Muziekplein met keren bij station Terwijde. Hierdoor wordt de wijk Terwijde, die in 2016/2017 beduidend zal groeien, ontsloten. Er kan gebruik worden gemaakt van de semi busbaan op de Grauwaertsingel en de voorziene semi busbaan op de Jazzsingel.</p>
<p>Lijn 127 gaat na station Vleuten doorrijden naar Leidsche Rijn Centrum</p>	<p>Hoe deze verbinding exact vorm kan worden gegeven moet nog worden onderzocht. Hierbij kan dan ook gekeken worden naar een betere verbinding tussen Leidsche Rijn en het Maximapark.</p>
<p>Lijn 26 > 29 Snellere verbindingen naar Vleuterweide-West door het doortrekken van lijn 29 via de HOV-baan naar Veldhuizen, Vleuterweide-West en station Vleuten</p> <p>Frequentie in Vleuterweide-West halveren we van een kwartierdienst op lijn 26 tot halfuurdienst op de snellere lijn 29</p>	<p>Akkoord met de instelling van lijn 29 Utrecht centraal – Papendorp-Vleuten, ervan uitgaande dat lijn 29 op het station Vleuten goede treinaansluitingen met Utrecht krijgt.</p> <p>Deze lijn kan uitgroeien tot de zuidwestelijke tak van de HOV-bril.</p> <p>De avond- en weekendoplossing met minibus tussen de Meern en Vleuten vinden we niet acceptabel. We zouden zeker op zaterdag en zondag overdag doorgaande ritten met minimaal standaardbus op de hele lijn willen voorstellen. Omdat lijn 28 zo ondersteund wordt kan wellicht een deel van de capaciteit van die lijn komen.</p>

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

<i>Voorstel</i>	<i>Commentaar</i>
Lijn 126 inkorten tot traject Maarssen – Vleuten en kleinschalig materieel inzetten. Lijn 125 opheffen.	Invoering van deze lijn maakt het mogelijk maatwerk te verrichten, bijvoorbeeld door passende bus- en treinaansluitingen te bieden aan beide eindpunten. Wat de capaciteit van de bussen moet zijn is niet duidelijk. De meting is verricht op de huidige lijn 126, die een andere route rijdt en station Vleuten niet aandoet. Ook is geen rekening gehouden met lokale Vleutense reizigers. Die zitten nu nog niet massaal in lijn 125, maar komen misschien als de kwaliteit verbetert door het bovengenoemde maatwerk. Tenslotte zien we dat de huidige lijn 126 ritten kent met een gemiddelde bezetting tot 6; het risico op pieken in de toeloop van meer dan 8 reizigers per rit is dan te groot. Er moet dan reservecapaciteit achter de hand gehouden worden, hetgeen de besparing teniet kan doen. Daarom, maar ook voor een toekomstgericht product van goede kwaliteit, denken we dat een busje van een maatje groter nodig is, bijvoorbeeld één 12 – 16-persoons. We hebben er geen bezwaar tegen als dit vervoer ingehuurd wordt van een vervoerder die hierin gespecialiseerd is. Voor het geval u taxibusjes inzet: we vernemen graag het protocol voor reizigers en personeel voor het geval de capaciteit van een taxirit onvoldoende blijkt. Gezien de analyse van U-OV Akkoord met het verdwijnen van lijn 126 van de Burgemeester Middelweerdlaan.
Kleinschalig materieel inzetten op de laatste ritten van lijn 10, 30 en 48 vanaf het St. Antonius Ziekenhuis	Akkoord. Met “kleinschalig” wordt bedoeld “klein”, d.w.z. 8-persoons. We benadrukken dat geen reizigers mogen achterblijven wegens plaatsgebrek. Op lijn 30 wilt u al klein materieel inzetten vanaf 18.30 uur. Eveneens akkoord mits niemand achterblijft. We vernemen graag het protocol voor reizigers en personeel voor het geval de capaciteit van een taxirit onvoldoende blijkt.
Lijn 27 naar CS Jaarbeurszijde Frequentie omhoog naar 10’	Akkoord met gedachtegang bij het voorstel deze lijn van en naar Jaarbeurszijde te leiden. Jammer dat de 10-minutendienst afwijkt van de 7,5-minutendienst op lijn 28. Nu ontbreekt het effect dat elke rit van lijn 27 in dezelfde mate in staat is reizigers van lijn 28 af te vangen.

Zuilen. Overvecht

<i>Voorstel</i>	<i>Commentaar</i>
Rechtstreekse verbinding Zuilen – winkelcentrum Overvecht door koppeling lijn 3 en 9	Steun voor deze lijn. Veel aantrekkelijke reismogelijkheden naar en tussen Overvecht en Zuilen. Enigszins beducht voor regelmaatverstoring: de route is hier en daar kwetsbaar, vooral op de drukke en krappe Amsterdamsestraatweg. (Die kan in de route niet gemist worden.) De lijnnummering nader bekijken. 3 en 33? 3L en 3R? Rechtsom of linksom in de richtingtekst? Toch 3 en 9?
Rechtstreekse verbinding Overvecht NS – Overvecht Noord door het omwisselen van de routes van lijn 1 en 6 ter hoogte van Overvecht-Centrum;	Akkoord Met het zo ontstane lijnennet wordt elke buurt in Overvecht optimaal met het centrum van de stad verbonden.

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

<i>Voorstel</i>	<i>Commentaar</i>
Lijn 34 omzetten in ritten van lijn 36	Akkoord. Wel de lijnen 26 en 36 goed spreiden over het uur.
Lijn 26 naar Zuilen noord	Akkoord Graag weer haltes aan het Prins Bernhardplein
Overvecht- Leidsche Rijn blijft over van lijn 30 na knip.	Het overblijvende deel van lijn 30 tussen Overvecht – Antonius Leidsche Rijn is zwak. Eens met de gedachtegang van U-OV hierover. Zijn er kansen voor verbetering?

Maarssen en Lage Weide

<i>Voorstel</i>	<i>Commentaar</i>
Lijn 32. Route handhaven Enkele ritten toevoegen	Akkoord
Lijn 36. Tussen Maarssen en Zuilen op zaterdag halfuurdienst	De frequentieverlaging op zaterdag vinden we onwenselijk. We zijn verbaasd over het lage aantal reizigers op zaterdag. Wat is de oorzaak?

Bilthoven

<i>Voorstel</i>	<i>Commentaar</i>
Lijn 77. Altijd naar Bilthoven NS	Akkoord. We vinden dat deze lijn op het station Bilthoven altijd een goede aansluiting van en op de treinen moet hebben. Ook goede aansluitingen van en op alle ritten van lijn 78 van en naar De Leijen.

Zeist, Heuvelrug en Amersfoort

<i>Voorstel</i>	<i>Commentaar</i>
Lijn 52, 252 > 72. Lijn 52 tussen Zeist en Amersfoort is met name in de ochtendspits overbelast. Deze lijn krijgt daarom versterking van lijn 72 (de huidige lijn 252), die in de spitsuren in twee richtingen gaat rijden.	Akkoord. We willen wel graag dat deze lijnen afgestemd worden met lijn 56 van de andere vervoerder. In verband daarmee zou een betere ingangsdatum zijn de start van het vervoerplan 2017. De versterking van lijn 52 is echter dringend.
Lijn 75. Ook in spits taxibus, maar dan met versterking door 2 ^e busje	Gezien de materieelpositie voor het moment eens met gedachtegang.

Nieuwegein en Houten

<i>Voorstel</i>	<i>Commentaar</i>
Lijn 65 gaat in de ochtendspits van 8 naar 12 ritten per uur op het drukste traject (Utrecht CS – Nieuwegein Plettenburg-Noord). In de middagspits stijgt de frequentie naar 10 ritten in plaats van 6 ritten per uur tussen Plettenburg-Noord en Utrecht CS, om de capaciteitsproblemen te verlichten en het wegvallen van lijn 77 op de Europalaan te compenseren	We hebben opmerkingen gemaakt over de routewijziging van lijn 77. Zie daar.

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

<i>Voorstel</i>	<i>Commentaar</i>
Lijn 72 gaat in de spitsuren in beide richtingen elk kwartier rijden, om het wegvallen van de verbinding van lijn 77 tussen Nieuwegein-West en het Europaplein in Utrecht te compenseren	We hebben opmerkingen gemaakt over de routewijziging van lijn 77. Zie daar.
Lijn 74 en 77. Gaan via de Van Zijstweg rijden, doordat de Balijelaan niet bereikbaar is vanaf de Dichtersbaan	<p>Zeer onwenselijk. Uit onze ervaringen en uit de gegevens die U-OV geeft blijkt dat deze lijnen belangrijk zijn voor bestemmingen van Nieuwegeinse reizigers nabij de Vondellaan. Er moet een oplossing komen. Mogelijkheden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - via de Croeselaan (zoals lijn 81 van Arriva doet); - via de Catharijnesingel (zeer tijdrovend) - via de Dichtersbaan; daarvoor moet een mogelijkheid tot afslaan van en naar de richting Balijeplein komen. <p>Zodra het station Vaartsche Rijn in gebruik genomen wordt zal er ook voor lijnen 74 en 77 behoefte zijn aan een halte hier.</p>
Lijn 74 krijgt in de ochtendspits twee extra ritten van Nieuwegein naar Utrecht om de drukste ritten te ontlasten.	Akkoord
Lijn 74 op zondag	Lijn 74 is op zondag overdag druk genoeg (met winkelend publiek) om de frequentie te verhogen tot een kwartierdienst. Naar onze indruk functioneert deze lijn net zo goed als de 77.
Arriva lijn 46 i.r.t. lijn 74 – Nieuwegein – Vianen en verder	De lijn 46 Tiel – Culemborg – Vianen – Nieuwegein is ingekort tot Tiel-Vianen Lekbrug. Tussen Culemborg en Vianen rijdt deze lijn vooral op grondgebied van Vianen (Everdingen – Hagestein – bedrijventerrein De Hagen). De halte Nieuwegein stadscentrum was de meest gebruikte halte van deze (op werkdagen overdag redelijk bezette) lijn. Relatief veel reizigers reisden tussen de centra van Vianen en Nieuwegein. De provincie Utrecht zou de verantwoordelijkheid voor het lijngedeelte tot Culemborg kunnen overnemen. Dat heeft het ROCOV Gelderland geadviseerd. U-OV zou dat traject kunnen integreren met lijn 74.
Lijn 77 krijgt in de ochtendspits twee extra ritten van Nieuwegein naar Utrecht om de drukste ritten te ontlasten	Akkoord

Wijk bij Duurstede

<i>Voorstel</i>	<i>Commentaar</i>
Lijn 41 krijgt in de spits versterking van de nieuwe lijn 241, die tussen Odijk en Utrecht via de A12 en Kanaleneiland-Zuid gaat rijden. In de ochtendspits stijgt het aantal ritten vanuit Wijk bij Duurstede naar Utrecht van 8 tot 12 per uur, waardoor elke vijf minuten een bus vertrekt	<p>Akkoord</p> <p>We willen aandringen een lijn 241 met extra kwaliteit. Comfortabel materieel met veel zitplaatsen, in principe geen staanplaatsen, filevrij reizen.</p> <p>Belangrijk aspect van deze wijziging is dat de route via Bunnik en Galgenwaard voldoende bediend blijft.</p> <p>Voorts is het van belang dat lijn 41 bij Utrecht centraal gekoppeld blijft met lijnen door de binnenstad. (Nu lijnen 52 en 53.)</p>

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

<i>Voorstel</i>	<i>Commentaar</i>
Lijn 43, 44?	De ontwikkeling van de tangent Zeist – Odijk – Houten – Vianen blijft voor ons wat verborgen. Wordt het al tijd een keuze te maken na overleg met ons?

Bezuinigingen

<i>Voorstel</i>	<i>Commentaar</i>
Netwerkoptimalisaties	Waar de nadruk ligt op een beter netwerk: Akkoord. Waar reismogelijkheden weggehaald worden niet altijd Akkoord. (Is overigens in de afgelopen jaren ook al gebeurd!) Let op dat bij optimalisaties net die klanten in de kou komen te staan die wel zouden willen fietsen en lopen maar dat niet of niet meer kunnen.
Lijn 2 gaat in de spitsuren een kwartierdienst rijden, net als de rest van de dag. Daarmee is de reserve (diesel)bus niet langer nodig, doordat de derde elektrische bus als reserve vrijkomt. Lijn 2 gaat 's avonds om het halfuur rijden vanwege de geringe vraag	Halfuurdiensten zijn in dit gebied onwenselijk. Veel reizigers komen hier voor wetenschap, godsdienst, cultuur, recreatie en zorg en komen op tijden bij de halte die niet tevoren bepaald zijn. Een te lage frequentie is dan een te sterk nadeel, dat tot afbrokkeling van de klandizie kan leiden. Bovendien heeft lijn 2 ontwikkelmogelijkheden. Het station Vaartsche Rijn zal een gunstige invloed hebben op de zuidelijke binnenstad. Het is dan van belang dat het gebied een goede toegang heeft vanaf Vaartsche Rijn, ook met de bus. We hebben eerder gesuggereerd lijn 2 door te trekken tot Vaartsche Rijn en in twee richtingen te gaan berijden. Als we de dienstregeling van lijn 2 een halfjaar vóór opening van het station inkrimpen vergooien we die ontwikkelkans.
Lijn 6 rijdt in de spitsuren niet langer extra ritten tussen Utrecht CS en Nijenoord doordat de Hogeschool verhuist naar De Uithof.	Akkoord
Lijn 8 gaat in de spitsuren een tienminutendienst rijden, net als de rest van de dag. Op het drukste punt wordt de gemiddelde bezetting daardoor vergelijkbaar met andere drukke stadslijnen. Dit is acceptabel vanwege de korte afstand die het betreft.	- We zien geregeld standaardbussen op lijn 8 i.p.v. geleides. Wordt lijn 8 vanaf 2016-2 in de spits weer helemaal geleed bediend? - Lijn 4 is in Oost wegbezuinigd. Lijn 6 is in Hoograven wegbezuinigd. Dit alles ten gunste van een sterke lijn 8. Nu blijkt lijn 8 het te kunnen doen met een lagere spitsfrequentie dan bij de start van de concessie ontworpen. Wat is hier gebeurd? - He voorzieningenniveau bij lijn 8 is temeer belangrijk daar deze lijn het Diaconessenhuis bedient, het enige resterende ziekenhuis in de oude stad.
Lijn 15 vervalt in zijn geheel. Deze lijn is in het leven geroepen toen lijn 6 naar Hoograven werd opgeheven. Recent is lijn 47 toegevoegd, waardoor er een ruim aanbod in Hoograven is.	Akkoord, afhankelijk van de vervoercijfers.
Lijn 24 beperken we tot spitslijn in één richting. In de daluren en tegenrichting wordt deze lijn nauwelijks gebruikt bij de haltes waar geen andere lijnen beschikbaar zijn	Het simpelweg schrappen van deze lijn in de daluren gaat te ver. Er is wel degelijk een bescheiden klantenkring. Met de bedrijven zoeken naar een oplossing voor de daluren!

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

<i>Voorstel</i>	<i>Commentaar</i>
Lijn 36, die het traject van lijn 25 door Oog in Al overneemt, gaat 's avonds en in het weekend een halfuurdienst rijden vanwege het geringe gebruik op die momenten, zowel in Oog in Al als op zaterdag tussen Maarssen en Zuilen	<p>Dit valt nogal tegen, zeker tussen Maarssen en Zuilen. Kansen voor lijn 36 in Maarssen en Zuilen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - betere treinaansluiting in Maarssen; er gaan (waarschijnlijk) weer de hele dag treinen van en naar Amsterdam rijden; - bediening in Zuilen Noord na het verdwijnen van lijn 3 daar. <p>Wat zijn oorzaken van de reizigersafname? Graag een kwartierdienst in ieder geval op zaterdag en zondag overdag.</p> <p>Wat betreft Oog in Al: we adviseren u de frequentie te behouden in afwachting van ontwikkelingen rond lijn 14. Daar dus ook niet het lijnnummer 36 invoeren.</p>
Lijn 38 beperken we tot een halfuurdienst, die alleen in de spits in één richting elk kwartier rijdt. Op de overige momenten is de vraag te gering voor een kwartierdienst en zijn er voldoende alternatieven	<p>Begrip daarvoor, ervan uitgaande dat lijn 37 Lage Weide Zuid goed blijft bedienen. Ook zijn op Maarssen station voor 38 (en 37!) goede treinaansluitingen in de richting Amsterdam wenselijk.</p> <p>In combinatie met de beperkingen op de lijnen 39 en 48 wordt Lage Weide wel erg karig bediend. Zie hieronder bij 48.</p>
Lijn 48 beperken we tot een halfuurdienst. De extra ritten in de spits hebben een relatief lage bezetting. Op een dergelijke tangentverbinding biedt een halfuurdienst voldoende kwaliteit en capaciteit.	<p>Dit vinden we onwenselijk. Er zijn nog diverse ontwikkelkansen voor deze lijn, die zich in een zwakke economische periode moeten bewijzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Leid de lijn (of een deel van de ritten) langs Het Klooster te Nieuwegein. - Een aantal bedrijven heeft ook activiteiten in de avonden op werkdagen. - In Plettenburg en Rijnhuizen zijn woningbouwplannen, waardoor er zelfs aanleiding kan zijn de bedieningstijden uit te breiden. - Bij het ziekenhuis in Nieuwegein zou een halte kunnen komen. Handig voor ziekenhuisbezoekers bijvoorbeeld uit Houten en Leidsche Rijn. - In Lage Weide vinden we bedrijven die actief zijn in het aanbieden aan hun werknemers van alternatieven voor de auto. Het OV moet dan serieus genomen kunnen worden als één van de alternatieven. We zouden graag een visie zien op de huidige en te ontwikkelen vervoerbehoefte in dit gebied. - Maarssen krijgt na 8 jaar tobben weer een volwaardige treindienst van en naar Amsterdam. Ook die kan lijn 48 voeden. Ook de treindienst op Leidsche Rijn centrum wordt in 2018 uitgebreid tot een kwartierdienst. <p>Lijn 48 via Jutphaas is een goed idee. In plaats van via Huis de Geer zouden we de 48 liever zien via het tramstation Zuilenstein en de A.C. Verhoefweg.</p>
Lijn 45 en 47 rijden niet langer 's avonds. Om Houten toch goed te ontsluiten, rijden de nieuwe lijnen 148 en 149 met kleinschalig materieel tussen het station, de haltes aan de Rondweg en Schalkwijk.	<p>Akkoord voor wat betreft Houten. Er mogen echter geen reizigers bij de halte achterblijven.</p> <p>Wel vinden we dat op het lijndeel binnen de stad Utrecht (Utrecht centraal – 't Goylaan) de avondritten behouden moeten blijven, zeker nu ook het vangnet van lijn 15 verdwijnt.</p>

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

<i>Voorstel</i>	<i>Commentaar</i>
Lijn 265 vervalt en wordt in Nieuwegein tussen de Remiseweg en Nieuwegein-Zuid niet gecompenseerd vanwege het geringe gebruik	Akkoord

Vragen

Als u vragen heeft over ons advies over het Vervoerplan 2016 deel 2, 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