

Qbuzz - U-OV
t.a.v.
de heer J. Bekedam
de heer J. Teunissen
de heer D. Vervoort
Europalaan 2a
3526 KS Utrecht

Per e-mail

Betreft: advies Vervoerplan 2020 U-OV

Utrecht, 14 juli 2019

Geachte heren,

U hebt ons het concept Vervoerplan 2020 van U-OV, consultatieversie van 20 mei 2019, toegezonden op 20 mei 2019.

In diverse gesprekken hebt u toelichting gegeven. We danken u voor de bereidheid daartoe.

In deze brief vindt u ons advies op het vervoerplan. We volgen zo veel mogelijk de indeling van uw stuk. In deel A gaan we in op onze algemene opmerkingen. In deel B geven we onze adviezen per lijn of lijnenbundel.

ROCOV en U-OV hebben (in het gesprek op 27 juni) afgesproken de reactietermijn voor het ROCOV met twee weken te verlengen.

Als u vragen heeft over ons advies over het Vervoerplan 2020 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, Fietsersbond afdeling Utrecht, Hogeschool Utrecht, Natuur- en Milieufederatie Utrecht, ROVER, SOLGU, Universiteit Utrecht, Vidijs Studentenunie, Vervoercie UMC, Diakonessenhuis, U15, SBO, SRA, GPPA, SOL en SGLA

Advies ROCOV Utrecht over het Vervoerplan 2020 Concessie tram en bus regio Utrecht, consultatieversie 20 mei 2019 – Deel A: algemene opmerkingen

1. Algemeen

Een eerste indruk van het vervoerplan 2020

In het vervoerplan worden majeure veranderingen aangekondigd ten opzichte van het bestaande lijnennet. Op 107 pagina's staan 37 voorstellen, met daarin 21 verbeteringen en 26 verslechtingen. Van de 64 lijnen worden er 16 opgeheven en daar komen 4 nieuwe voor terug. Er worden in de regio 38 haltes opgeheven. Veel reizigers krijgen een extra overstap, die de tijdswinst voor de reiziger vaak teniet doet.

Al die wijzigingen zijn in te voeren in de wintermaand december. Een onaangenaam scenario doemt op: chauffeurs die in donker zoeken naar de nieuwe route, reizigers die op verkeerde haltes tevergeefs in de kou op hun bus wachten, haltevoorzieningen die nog niet gereed zijn, op sociale media, in de pers en op radio en tv (voor)beelden van chaos en klagende reizigers.

We vermoeden ook een juridisch risico. De voorgestelde wijzigingen zijn zo groot, dat het voorstelbaar is dat andere vervoerbedrijven dit plan zouden kunnen beschouwen als een te grote wijziging in de concessie die hun economische belang schaadt.

De vraag is of er door de aanpassingen veel nieuwe klanten komen. Vertrouwen, ook in het product openbaar vervoer, komt te voet en gaat te paard. Het rapportcijfer voor het OV zal blijven stijgen; afgehaakte reizigers komen immers niet voor in de jaarlijkse tevredenheidsonderzoeken.

De belangen die het openbaar vervoer dient en de ordening die daarbij hoort

Wij gaan hier in op de belangen die het openbaar vervoer dient en de manier waarop overheid en marktpartijen samenwerken om die belangen te dienen.

Openbaar vervoer dient een maatschappelijk belang: het voorziet in mobiliteit voor grote reizigersstromen en draagt daarmee bij aan duurzaamheid en economische bloei. Het dient ook een sociaal belang: het voorziet in mobiliteit voor mensen die om welke reden ook geen gebruik kunnen of willen maken van een eigen vervoermiddel. Het openbaar-vervoernetwerk bestaat dan ook uit sterke verbindende lijnen, aangevuld met ontsluitende voorzieningen. Samen vormen die een integraal netwerk, deels gevormd door "verbindende lijnen", voor een ander deel door een "ontsluitend netwerk". De bus kan daarin heel flexibel ingezet worden: een buslijn kan zowel ontsluitend als verbindend zijn: mensen ophalen bij een dicht haltenet in hun dorp, provinciestad of voorstad en die reizigers dan via een snelle rechtstreekse route brengen naar hun centrumstad, werk- of studielocatie. Na gedane zaken kunnen de reizigers weer op dezelfde manier terug reizen.

Om het openbaar vervoer in staat te stellen deze maatschappelijke en sociale belangen zo goed mogelijk te dienen heeft de wet een stelsel gevestigd waarin vervoerbedrijven, de overheid en consumentenorganisaties een rol spelen in de ontwikkeling en uitvoering van het vervoer. Bij bus en tram in de stad en regio Utrecht zijn dat Qbuzz, werkend onder de naam U-OV, het provinciebestuur en de belangenorganisaties verenigd in het ROCOV Utrecht. Over de jaarlijkse vervoerplannen worden meer instanties om advies gevraagd, onder andere de betrokken gemeentebesturen. In de provincie Utrecht worden bovendien alle burgers in de gelegenheid gesteld inbreng te leveren.

Het vervoerplanproces

In onze provincie is over de vervoerplannen het eerste en laatste woord aan Gedeputeerde Staten. Zij bepalen aan het begin van het vervoerplanproces de uitgangspunten en nemen uiteindelijk een besluit over vaststelling van het vervoerplan.

De uitgangspuntenbrief is in maart vastgesteld en verzonden aan de vervoerders. Pas in mei zijn we over de uitgangspunten summier geïnformeerd via de vervoerplannen. Ook in mei werd de uitgangspuntenbrief openbaar en wel via de stukken voor de Statencommissie. We zouden graag eerder betrokken worden en zijn ook van mening dat dat zou passen in ons wettelijke adviesrecht.

Wij verzoeken Gedeputeerde Staten in de volgende jaren het ROCOV nauwer te betrekken bij de ontwikkeling van de uitgangspunten voor de vervoerplannen. We gaan graag met Gedeputeerde Staten in gesprek over de wijze waarop.

Zijn die uitgangspunten er eenmaal, dan gaan de vervoerders aan het werk. Dat ging in de afgelopen jaren bij U-OV als volgt. Aan het begin van dat traject werd het ROCOV door de vervoerder uitgenodigd voor een informatiesessie in het vroege voorjaar, waaraan behalve wij ook andere interne en externe partijen meededen. Daar werden we – meestal door een medewerker van de provincie - op de hoogte gesteld van de uitgangspunten voor dat vervoerplan. Door de vervoerkundigen werden de eerste gegevens en ideeën gepresenteerd, waarover een open –en nog vrijblijvend - gesprek gevoerd werd.

Daarna kwamen we minimaal nog een keer aan tafel en konden we reageren op concretere plannen. Uiteindelijk kregen het ROCOV een consultatieversie waarin plannen stonden die we inhoudelijk hadden zien ontstaan en waarin de resultaten van onze gesprekken zichtbaar waren. Dat kwam onze advisering ten goede: we waren al vertrouwd met de inhoud van het plan en wisten ook al wat de belangrijkste verschillen in benadering waren tussen ons en de vervoerder. Voor ons, vrijwilligers die de belangen van reizigers behartigen, is dat van groot belang.

Dit jaar ging het anders. De vervoerder heeft het aantal informatiesessies beperkt, aanvankelijk tot één bijeenkomst op 9 april. Daar kregen we een presentatie met een samenvatting van het in de maak zijnde vervoerplan. Rijkelijk laat: in de weken voorafgaand aan die datum ontvingen we al signalen van gemeenten dat ze volledig geïnformeerd waren en volop in gesprek waren met de vervoerder.

Vervolgens verscheen op 20 mei de consultatieversie van het vervoerplan van U-OV voor 2020.

Kennisnemend van het vervoerplan hadden wij de behoefte aan meer toelichting van U-OV en aan de mogelijkheid een aantal reacties van ons aan U-OV voor te leggen. We hebben in de loop van de maand juni nog twee gesprekken gevoerd en zijn naar onze mening nu in staat te adviseren.

ROCOV en U-OV hebben (in het gesprek op 27 juni) afgesproken de reactietermijn voor het ROCOV met twee weken te verlengen.

2 Bouwstenen voor dienstregeling 2020

2.1 Evaluatie dienstregeling 2019

2.1.1 Rijtijden

2.1.2 Bezettingen

2.2 Ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen

Voor ons is niet herkenbaar dat er een evaluatie van de dienstregeling 2019 heeft plaatsgevonden. In het vervoerplan wordt vooral vermeld hoe de rijtijden bepaald en gewijzigd worden en welke invloed de bezettingen hebben op de inzet van voertuigen. Daarnaast wordt aandacht besteed aan de ontwikkeling van de infrastructuur, mede als gevolg van realisatie van enkele ruimtelijke plannen.

Wij verwachten dat ook beschreven wordt in hoeverre netwerk en dienstregeling functioneren, en in hoeverre dat functioneren aanleiding geeft tot wijzigingen. Extra aandacht daarbij zou er moeten zijn voor recentelijk ingevoerde wijzigingen.

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

Ook verwachten we een wat diepgaandere visie op de ontwikkelingen in stad en regio – maatschappelijk, sociaal-economisch, demografisch, ruimtelijk, enzovoorts – en op de manier waarop de ontwikkeling van het netwerk en de dienstregeling van het openbaar vervoer daarop kan inspelen.

Natuurlijk hoeft U-OV dat inhoudelijk niet op eigen houtje te doen; er kan geput worden uit de kennis en inzichten van de provincie en andere overheden. En wij als ROCOV kunnen meedenken.

2.4 Buitendienststelling sneltram Utrecht – Nieuwegein/IJsselstein

We verzoeken u ons vroegtijdig te betrekken bij het vervoerplan voor het vervangend vervoer. We willen graag in staat gesteld worden hierover te adviseren.

2.5 Vuelta

We verzoeken u ons vroegtijdig te betrekken bij het vervoerplan voor het vervoer tijdens de aanwezigheid van de Vuelta in het vervoergebied. We willen graag in staat gesteld worden hierover te adviseren.

3. Introductie U-link

De uitgangspuntenbrief van GS roept eigenlijk de vervoerders op te “snoeien om te groeien”. Dat wil zeggen: het lijnennet uitdunnen en de frequenties verlagen en de zo uitgespaarde bussen inzetten op een aantal drukke routes om daar nog meer reizigers te trekken.

Zal het snoeien inderdaad reizigersgroei opleveren? Een belangrijk onderdeel van het Vervoerplan is de kwaliteitsimpuls op belangrijke OV-corridors. De vervoerders zoeken die kwaliteit in U-Link, “een nieuw netwerk aan herkenbare, hoogwaardige OV-lijnen (HOV-lijnen) met als kwaliteiten: snel en vaak, betrouwbaar, en naadloos aansluitend op treinstations en P+R-terreinen”.

De door GS gevraagde eerste stap in 2020 vertalen de vervoerders door dat netwerk in één slag in te voeren op 15 december 2019.

Wij zetten vraagtekens bij deze aanpak. Onze aandachtspunten zijn hierbij als volgt:

- Niet het hele netwerk tegelijk overhoop gooien. Ontwikkel lijn voor lijn.
- Door goed onderzoek de ontwikkelkansen dichterbij brengen. Welke reizigers en potentiële reizigers willen we bedienen? Wat weten we al van de huidige reizigers? Van waar naar waar? Gegevens per dagdeelsoort. Wat weten we al van de mogelijke nieuwe vraag?
- Deze marketingaanpak zal leiden tot een goed netwerk, een goed aanbod aan OV op plaatsen en tijden dat de reiziger het nodig heeft. Normen moeten worden gesteld voor verschillende kwaliteitsaspecten:
 - loopafstanden van en naar de haltes
 - frequenties en tijdvensters
 - reissnelheid
 - toegankelijkheid, comfort, zitplaatskans, reisinformatie en andere voorzieningen (bijv. wifi, oplaadpunten) in de voertuigen
 - veiligheid, toegankelijkheid, comfort, reisinformatie op en om de haltes
 - ketenvoorzieningen
 - reisinformatie vooraf (inclusief tariefinformatie)
 - enzovoorts.
- Als we hoogwaardig openbaar vervoer bieden onder een bepaald merk moet men niet alleen de bussen de uitstraling van dat merk geven. De haltes, deabri's en de reisinformatie moeten dezelfde uitstraling hebben. Om de regelmaat en de snelheid op hoog niveau te brengen moet de infrastructuur meestal verbeterd worden. Daarvoor moet samenwerking gezocht worden met de wegbeheerders.
- Bij een netwerk van hoogwaardige lijnen speciale aandacht voor de drukste haltes, onder meer op knooppunten. Op zulke plekken kunnen we reizigers van dienst zijn met een prettige ingerichte en verwarmde wachtgelegenheid, met verkoop van lectuur, drankjes en eetwaren, zit-, werk- en overlegplekken, natuurlijk wifi en oplaadpunten en toiletten. Een knooppunt wordt zo niet alleen een overstaphalte maar ook een “place to be”.

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

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

Houd er rekening mee dat overstappen belastend is voor de reiziger: een extra overstap, zelfs een korte, wordt voor de reiziger gevoeld als een extra reistijd van 11 minuten. Alle reden om overstappunten zo aantrekkelijk mogelijk te maken. De medewerking van de infrastructuurbeheerders, meestal gemeenten, is daarbij onontbeerlijk.

- Er moet ruimte voor maatwerk blijven. En daar waar reizigers teveel nadeel ondervinden van de wijzigingen moet een onderliggend netwerk van behoorlijke kwaliteit blijven.
- Heeft deze marketingaanpak eenmaal geresulteerd in een herzien netwerk met een nieuwe dienstregeling en zijn alle voertuigen en infra klaar? Licht er een plan voor marketingcommunicatie? Bestaande reizigers moeten weten dat hun reis verandert, wat die verandering voor hen betekent en hoe in de nieuwe situatie hun reis goed gaat verlopen. Potentiele nieuwe klanten moeten geprikkeld worden de nieuwe kwaliteiten van het openbaar vervoer te ontdekken en ook zij moeten de weg gewezen krijgen.

Concrete informatie moet voor iedereen via verschillende media (ook print) beschikbaar en makkelijk bereikbaar zijn.

Voor een effectievere marketingcommunicatie kan het helpen als ingrijpende wijzigingen niet plaatsvinden op de dienstregelingswisseldatum in december maar in het voorjaar of najaar. Dat zijn seizoenen waarin mobilisten eerder geneigd zijn veranderingen in hun mobiliteit aan te brengen.

- Er wordt een wijziging van het netwerk voorgesteld waardoor ritten op lijnen met een lage bezetting en kosten dekking vervangen worden door ritten op (gebundelde) lijnen met een hogere bezetting en kostendekking. Het creëren van dienstregelingsuren (DRU's) met een hogere bezetting en kostendekking hoeft daarom niet gepaard te gaan met het schrappen van net zoveel dienstregelingsuren met een lagere bezetting en kostendekking. Wij missen in het vervoerplan een visie daarop en een raming daarvan.

In ieder geval gaan wij ervan uit dat een vervoerplan als het voorliggende zeker niet DRU-neutraal behoort te zijn. Een bundeling van lijnen als voorgesteld behoort het mogelijk te maken dat meer dienstregelingsuren geproduceerd worden.

Wij verzoeken U-OV en het provinciebestuur met een visie op het te ontwikkelen kwaliteitsnetwerk te komen waarin aandacht besteed wordt aan onze hier genoemde aandachtspunten.

Materieel

Het gezicht van een formule wordt mede bepaald door het ingezette materieel. Enkele opmerkingen daarover:

- We hebben grote twijfels bij een uitbundig gebruik van kleuren per lijn. Hier lijkt een marketinggedachte leidend te zijn, eerder dan het overzicht bij de gebruiker. In de regio Utrecht bestaan nog geen lijnkleuren, wel kleuren per bestemming. Deze zijn die te vinden in de lijnmatrix op de voertuigen, op de beeldschermen in de voertuigen, de halteborden en reizigersinformatie - op de website en geprint. Het gebruik van lijnkleuren gaat ook niet goed samen met het gebruik van bestemmingskleuren. Zolang u ons niet motiveert waarom het wenselijk is zou zijn af te stappen van het bestemmingskleurensysteem verwachten we dat u vasthoudt aan dat systeem.
- De huidige U-OV-huisstijl is indertijd gepresenteerd als een merk dat de eenheid en kwaliteit vertegenwoordigt van bussen en trams in de regio Utrecht. Mocht een deel van het netwerk opgewaardeerd worden naar een hogere kwaliteit dan past daar een variant van de U-OV-huisstijl bij die die hogere kwaliteit symboliseert. Die kan een andere basiskleur hebben – en natuurlijk een daarbij passend interieur. De lijnen van dat netwerk kunnen ook een naam voeren die die kwaliteit uitdraagt.
- Bij het kiezen van de huisstijl moet uit een oogpunt van toegankelijkheid gelet worden op de zichtbaarheid van de voertuigen en van zaken als in- en uitstapdeuren.
- In dit vervoerplan al blijkt dat lijnkleuren niet consequent doorgevoerd gaan worden. Bij sommige lijnen wil U-OV de bussen in de avonduren vervangen door kleinere. En die zullen dan ongetwijfeld niet de juiste lijnkleur dragen en misschien wel minder comfortabel zijn. Dat zal de boodschap van de hogere kwaliteit teniet doen.

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

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

- De kwaliteit van bussen en trams blijkt ook uit het aantal en de uitvoering van de zitplaatsen. Een standaardbus van 12 meter heeft 30 (in de stad) tot 40 (in de streek) zitplaatsen. Een gelede bus is anderhalf maal zo lang (18 meter) en dus verwachten we daar 45 (stad) tot 60 (streek) zitplaatsen. De gelede bussen van U-OV hebben echter maar 41 zitplaatsen. Nog ongunstiger is het in de dubbelgelede bussen. Die zijn twee maal zo lang als een standaardbus (24 meter) en we verwachten dus zeker 60 zitplaatsen in het stadsverkeer. Een dubbelgelede bus heeft echter slechts 49 zitplaatsen. Naarmate er grotere bussen ingezet worden wordt de vervoercapaciteit hoger; als die capaciteit benut wordt is de kans op een zitplaats aanzienlijk lager!
- De vensters van de bussen en trams – ook die in de in- en uitstapdeuren – zijn er voor de reizigers die in het voertuig zitten of staan. Die reizigers moeten onbelemmerd zicht hebben door die vensters – en de bestuurder in bepaalde situaties ook. Daarom moeten de vensters geheel vrij blijven van plakfolie.

We verzoeken U-OV ons een materieelinzetplan voor te leggen waarin rekening gehouden wordt met bovengenoemde punten,

3.1 tot en met 3.6. De U-link formules

Bekijken we het plan voor U-link kunnen we niet spreken van één U-link-formule. In het plan zien we verschillende categorieën lijnen. We onderscheiden de volgende formules/categorieën:

a. De hoogwaardige regionale verbindende lijnen:

- scoren in het algemeen hoog in alle kwaliteitsaspecten
- rijden vooral over provinciale wegen, mogelijk ook A-wegen
- zonodig doorstroommaatregelen; in de stad over vrije baan
- beperkt aantal haltes waar een onderliggend netwerk is
- service- en ketenvoorzieningen bij knooppunthaltes
- comfortabel materieel; hoge zitplaatskansen

Dit betreft de lijnen:

- 41 Utrecht – Wijk bij Duurstede
- 50 Utrecht – Doorn – Wageningen/Veenendaal

b. De hoogwaardige (voor-)stadslijnen:

- scoren in het algemeen hoog in alle kwaliteitsaspecten
- hoofdontsluiting van stedelijke gebieden
- tramlijnen en (eventueel te vertrammen) buslijnen
- vrije baan, signalisatie en verkeersregeling
- haltes en materieel geschikt voor grote reizigersstromen en kort halteren

Dit betreft de lijnen:

- 22 Uithoflijn
- 60/61 sneltram Utrecht – Nieuwegein - IJsselstein
- 28 Vleuten – Utrecht centrum – De Uithof

c. De frequente (voor-)stadslijnen:

- hoofdontsluiting van stedelijke gebieden
- op de uitlopers beperkt routevarianten mogelijk
- waar nodig in beperkte mate vrije banen, signalisatie en verkeersregeling
- rijdt ook door betrekkelijk krappe stedelijke straten

Dit betreft de lijnen:

- 73 Maarssenbroek – Utrecht centrum – Zeist
- 77 Nieuwegein centrum – Utrecht centrum – Bilthoven

In deze categorie kunnen meer lijnen ondergebracht worden. Doel kan zijn: de vorming van een grofmazige ontsluiting van de hele stedelijke regio, in aansluiting op de lijnen in categorieën a en b.

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

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

d. De buitencategorie – als we normen stellen zou deze lijn daarbuiten vallen:

- Rijdt evenals categorie a vooral over provinciale wegen, en ook over doorgaande stadswegen
- doorstroommaatregelen; in de stad over vrije baan
- beperkt aantal haltes waar een onderliggend netwerk is

In deze buitencategorie vinden we de ingekorte versie van een lijn die momenteel vooral een woonwerklijn is:

- 34 Westraven – De Uithof – Soesterberg - Amersfoort

Bij alle lijnen in de categorieën a tot en met c:

- hoge frequenties (normen per dagdeelsoort vaststellen!)
- ruim tijdvenster (per dagsoort vaststellen)
- behoud van punctualiteitsnormen; vooral overstappende reizigers hebben belang bij punctualiteit
- doorontwikkelen naar 24/7 bediening door middel van nachtritten of nachtvarianten.

De categorieën a en b zouden in één kwaliteitsformule ondergebracht kunnen worden: R net, U-link o.i.d. De formule moet eigendom zijn van de concessieverlener en overdraagbaar op de volgende concessies.

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

Advies ROCOV Utrecht over het Vervoerplan 2020 Concessie tram en bus regio Utrecht,
consultatieversie 20 mei 2019 – Deel B: opmerkingen per lijn of lijnenbundel

<i>Lijn(en)</i>	50 51, 251, 71 oost
<i>Paragraaf en samenvatting voorstel U-OV</i>	3.1. In samenwerking met Syntus rijden we U-link 50 van Utrecht via Zeist naar Doorn en verder. De bestaande lijnen 50, 51, 251 en 71 (Zeist – Doorn) gaan op in deze nieuwe U-linklijn. Door tussen Zeist en Utrecht minder haltes aan te doen wordt de reistijd voor doorgaande reizigers verkort
<i>Onze afweging</i>	<ul style="list-style-type: none">- Frequenter en sneller tussen Utrecht en station Driebergen.- We verwachten gezien de verkeerssituatie ter plaatse geen tijdswinst van betekenis door het opheffen van drie haltes tussen De Bilt en Utrecht.- Voor 51 en 251 zijn alternatieven ontwikkeld.- De overstapvrije spitsverbinding van Doorn met USP/Rijnsweerd (met lijn 71) zal gemist worden. Extra overstap wordt als oncomfortabel ervaren ondanks hoge frequentie.
<i>Ons advies</i>	<div>We adviseren:<ul style="list-style-type: none">- Lijn 50 door te ontwikkelen tot hoogwaardige regioliijn- Alle haltes te checken op comfort, goede reisinformatie, toegankelijkheid en veiligheid en op ketenvoorzieningen voor fiets e.a. en op peil brengen.- Haltes Kerklaan, Steinenburglaan en Archimedeslaan (bediening Rijnsweerd) te behouden.</div>
<i>Opmerking</i>	Voor Doorn – USP/Rijnsweerd zie advies voor lijn 34 onder 3.4.

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

Lijn(en)	73 37, 52, 53
Paragraaf en samenvatting voorstel U-OV	3.2. Nieuwe lijn. Lijn 37, 52 en 53 worden samengevoegd tot U-link 73 van Maarssen via Utrecht naar Zeist-Centrum. In de spits rijdt een deel van de ritten door naar Zeist Handelscentrum. Door tussen Zeist en Utrecht minder haltes aan te doen wordt de reistijd voor doorgaande reizigers verkort.
Onze afweging	<ul style="list-style-type: none">- Deze lijn als U-link benoemen is misplaatst. Het gaat hier niet om HOV maar om een frequente regioliijn.- Voor 37 en 53 is 73 een goed alternatief.- We verwachten gezien de verkeerssituatie ter plaatse geen tijdswinst van betekenis door het opheffen van drie haltes tussen De Bilt en Utrecht.- Deze lijn krijgt waarschijnlijk geen twee lijngebonden wagenparkjes: roze geledes voor overdag en roze standaards voor de avond en de zondag?- De routevariant naar Handelscentrum in de spits maakt deze lijn onduidelijk. Ook in ons voorstel voor lijn 74 (zie bij 6.19) zit in dezelfde omgeving een routevariant. In ons advies geven we voor beide routevarianten een alternatief.- De 52 kan niet gemist worden als onderliggende lijn voor de lijnen 34 en 73: ze biedt als enige een overstapvrije reis tussen Soesterberg en de binnenstad van Utrecht.- Voor een ontsluitende route in Soesterberg kan lijn 52 ook beter zorgen; lijn 56 is niet de aangewezen lijn om die over te nemen.
Ons advies	<div><p>We adviseren:</p><ul style="list-style-type: none">- Lijn 73 – liever onder het nummer 37 – te ontwikkelen als versnelde frequente en comfortabele stadsregioliijn- Geen routevariant naar Zeist Handelscentrum. Alle ritten van en naar Zeist busstation- Deel van de ritten door van busstation naar station Driebergen via Bovenweg Kerkbosch v.v. (Als alternatief voor lijn 74. Zie bij 6.19.)<p>Deze ritten geven ook een uitgebreidere centrumbediening in Zeist.</p><ul style="list-style-type: none">- Haltes Kerklaan, Steinenburglaan en Archimedeslaan (bediening Rijnsweerd) te behouden. <ul style="list-style-type: none">- Lijn 52 te behouden als onderliggende lijn voor 34 en 73 c.q. 37.- Lijn 52 in Soesterberg leiden over de huidige ontsluitende route in het dorp. (I.p.v. lijn 56).- In Verzetswijk de 52 als onderliggende lijn leiden via de haltes Vrijheidsplein en Johannes Postlaan.- Deze lijn 52 kan ook de door ons ontraden routevariant van lijn 73 c.q. 37 van en naar Handelscentrum vervangen. Ook haltes in Huis ter Heide, o.a. Prins Alexanderweg.</div>
Opmerking	<ul style="list-style-type: none">- Het zou handig zijn als de Bovenwegritten van 73 c.q. 37 een regelmatig patroon zouden vormen met de ritten van lijn 56 over de Bovenweg. Nog mooier zou het zijn als in Zeist busstation eindigende/beginnende ritten van lijn 37 c.q. 73 aansluiten op 56 van/naar station Driebergen.- Ons advies over de lijnen 14 c.q. 38 en 15 c.q. 138 (voorstel 6.15) strekt zich ook uit over deze lijn 73 c.q. 37. Zie aldaar.

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

Lijn(en)

Paragraaf en
samenvatting
voorstel U-OV

Onze afweging

77

3.3. Lijn 77 wordt U-link 77. De route in Galecop wordt gestrekt. Met een centrale halte in Galecop blijft deze wijk goed bediend en wordt de reistijd voor doorgaande reizigers verkort. Het traject ten zuiden van Nieuwegein Stadscentrum vervalt. De bediening van dit deel van Nieuwegein wordt overgenomen door andere lijnen.

- Een frequente regioliijn
- Door frequentieverhoging en gelede bussen wordt de capaciteit verdubbeld. Is dat dat nu al nodig?
- 1 à 2 minuten rijtijdwinst in Galecop.
- Deze lijn als U-link benoemen is misplaatst. Het gaat hier niet om HOV maar om een frequente regioliijn.
- Deze lijn krijgt waarschijnlijk geen twee dedicated wagenparkjes: rode geledes voor overdag en rode standaards voor de avond en de zondag?
- Bij een hoogfrequente dienst met gelede bussen verwachten we bezwaren van omwonenden in De Leyen.
- Vreeswijk wordt niet meer rechtstreeks verbonden met het stadscentrum.
- Door de rechtekking moeten in Galecop 286 reizigers gemiddeld ongeveer 6 minuten verder lopen naar de halte. Dat weegt bijna op tegen de tijdwinst voor anderen.
- Hoeveel reizigersverlies op het overblijvende deel wordt begroot door het schrappen van het traject door Nieuwegein Zuid?

Ons advies

We adviseren:

- Doorontwikkeling van lijn 77 tot een frequente comfortabele stadsregioliijn.
- Akkoord met inkorting lijn 77 tot stadscentrum Nieuwegein.
- Wel een busverbinding te houden tussen Vreeswijk – stadscentrum: zie advies bij lijn 65, punt 5.2.2.
- Route in Galecop niet wijzigen.
- De route van en naar station Bilthoven door de “eindlus” om en om met de klok mee en tegen de klok in. Met de klok mee: Massijslaan - Rembrandtlaan – station – Leijenseweg oost, tegen de klok in: Leijenseweg oost – station - Jan van Eijcklaan - Massijslaan. Deze maatregel dient tot verdeling van de lasten voor de buurt, meer haltes in de buurt en meer reismogelijkheden voor andere haltes.
(De lus moet voor de reiziger aantrekkelijk zijn. Daarom de aflossing bij station Bilthoven volgens een slipsysteem: bus rijdt na aankomst snel verder doordat de chauffeur die aan een pauze begint afgelost wordt door chauffeur die uit pauze komt. Door-
gaande reizigers kunnen in de bus blijven zitten.)
- In De Leijen pas gelede bussen als er elektrische beschikbaar zijn.

Opmerking

- Aandacht voor de schoolpieken bij de Sartreweg!

<i>Lijn(en)</i>	34 52, 71 zuid, 72, 271, (56)
<i>Paragraaf en samenvatting voorstel U-OV</i>	3.4. De huidige lijnen 71, 271, 72 en lijn 52 (Zeist – Amersfoort) worden samengevoegd in U-link 34. Deze lijn rijdt van P+R Westraven via Hoograven en Utrecht Science Park naar Zeist Vollenhove, waarna een deel van de ritten doorrijdt naar Soesterberg en Amersfoort. De bestaande trajecten binnen Nieuwegein vervallen evenals het traject tussen Zeist Jordanlaan en station Driebergen-Zeist / Doorn. Reizigers tussen Nieuwegein / Utrechtse Heuvelrug en Utrecht Science Park stappen bij halte Kanaleneiland-Zuid respectievelijk Jordanlaan over tussen U-link 50, 73, 77 en 34.
<i>Onze afweging</i>	<ul style="list-style-type: none">- Hogere frequentie- Electrische bussen- Deze lijn als U-link benoemen is misplaatst. Het gaat hier niet om HOV maar om een frequente stadsregiolijn. Bovendien is het tijdvenster van deze lijn vrij beperkt.- We denken niet dat reizigers bereid zijn op de twee genoemde knooppunten over te stappen, zeker niet zolang het heel gewone bushaltes zijn.- Bovendien is de overstapsituatie tussen tram en bus te Westraven en Kanaleneiland Zuid zeker niet optimaal.- De halten in Huis ter Heide worden niet bediend door lijn 34.- Gemist worden overstapvrije verbindingen van wijken in Nieuwegein met USP en Rijsweerd.- Gemist worden overstapvrije verbindingen van Soesterberg en Verzetswijk met Utrecht.- Lijn 56 is minder gewenst als ontsluitende lijn in Soesterberg.- Gemist wordt een overstapvrije spitsverbinding van Doorn en Driebergen met USP en Rijsweerd.
<i>Ons advies</i>	<div><p>We adviseren:</p><ul style="list-style-type: none">- Lijn 34 in de voorgestelde vorm niet op te nemen in het Vervoerplan 2020. Het in één klap invoeren van een zo ingrijpende wijziging in de netstructuur zou pas kunnen op grond van een grondig kwalitatief en kwantitatief marktonderzoek naar de huidige reizigers en de potentiële vraag.- Voor dit vervoerplan adviseren we een minder ver gaande eerste stap:<ul style="list-style-type: none">- Een frequente as Westraven – USP – Jordanlaan- Een oostelijke tak naar station Driebergen – een aantal ritten naar Doorn (ter vervanging van lijn 71 daar)- Een noordoostelijke tak naar station Amersfoort zoals door U-OV ontworpen (ter vervanging van lijn 72 daar)- Twee zuidwestelijke takken naar Nieuwegein centrum; één via Jutphaas (ter vervanging van de huidige lijn 71 daar) en één via Galecop en Batau (ter vervanging van lijn 72 daar)- De overstapsituatie op de knooppunten Westraven en Jordanlaan veiliger en comfortabeler maken.- Lijn 52 te behouden als onderliggende lijn voor 34 en 37 c.q. 73. Zie voor de omschrijving van dit advies bij 3.2.</div>
<i>Opmerking</i>	<ul style="list-style-type: none">- Elektrisch rijden blijft mogelijk als er ook in Nieuwegein centrum een oplaadpunt komt. Daarin dus (voor)investeren.- Er zijn verzoeken om het zwembad Kromme Rijn in het weekend te bedienen. Zou dat kunnen door de bussen op de frequente as Westraven – USP – Jordanlaan op zaterdag en zondag te voeren langs het zwembad in plaats van door Rijsweerd?

<i>Lijn(en)</i>	41
<i>Paragraaf en samenvatting voorstel U-OV</i>	3.5. Lijn 41 wordt U-link 41. Op deze lijn worden nieuwe, luxe bussen ingezet met meer zitplaatsen. Door de inzet van dit afwijkende materieel vervalt de doorgaande verbinding tussen Utrecht-Centrum en bestemmingen voorbij Galgenwaard.
<i>Onze afweging</i>	<ul style="list-style-type: none">- De opwaardering van lijn 41 is een wens die al enkele jaren bij ons leeft.- Zoals vermeld vervalt de doorkoppeling naar het centrum; dat lijkt ons op dit moment onvermijdelijk.
<i>Ons advies</i>	<div><ul style="list-style-type: none">- Lijn 41 door te ontwikkelen tot hoogwaardige regioliijn- Alle haltes te checken op comfort, goede reisinformatie, toegankelijkheid en veiligheid en op ketenvoorzieningen voor fiets e.a. en deze voorzieningen op peil te brengen.</div>

<i>Lijn(en)</i>	28
<i>Paragraaf en samenvatting voorstel U-OV</i>	3.6. Lijn 28 wordt U-link 28. De route blijft gelijk. Op deze lijn worden dubbelgelede bussen ingezet die fors meer capaciteit bieden. Met deze extra capaciteit is het mogelijk om de frequentie in de daluren en op zaterdag te verlagen naar een '10-minutendienst. Daarmee sluit het aanbod beter aan op de vraag.
<i>Onze afweging</i>	<ul style="list-style-type: none">- Eindelijk de voor lijn 28 bedoelde dubbelgelede bussen beschikbaar voor lijn 28- Deze lijn gaat niet meer stoppen op het Vredenburg.- De capaciteit gaat omhoog maar de capaciteit aan zitplaatsen gaat omlaag. Bijvoorbeeld in de uren tussen de spitsen: nu met 8 gelede 328 per uur, in 2020 met 6 dubbelgelede 294 per uur. <p>Momenteel op lijn 12 zijn de dubbelgelede bussen geschikt voor "sardientjesvervoer", maar gaan ze vast naar andere lijnen is een grotere zitplaatskans gewenst.</p>
<i>Ons advies</i>	<div><ul style="list-style-type: none">- We adviseren lijn 28 in de markt te zetten als HOV-stadslijn.- Alle haltes te checken op comfort, goede reisinformatie, toegankelijkheid en veiligheid en op ketenvoorzieningen voor fiets e.a. en deze voorzieningen op peil te brengen.- Alle dubbelgelede bussen van deze lijn voorzien van minimaal 8 extra zitplaatsen.- We adviseren de stop van lijn 28 op het Vredenburg te handhaven.</div>

4. Start exploitatie Uithoflijn

<i>Lijn(en)</i>	29
<i>Paragraaf en samenvatting voorstel U-OV</i>	4.2.4. De frequentie van lijn 29 wordt in de spits verhoogd naar een '10-minutendienst. Deze uitbreiding past bij deze sterk groeiende verbinding en versterkt Vaartscherijn als overstapknoop van/naar Utrecht Science Park, Rijnsweerd en Papendorp.
<i>Onze afweging</i>	Dit kan inderdaad betere aansluitingen tussen bussen en treinen geven.
<i>Ons advies</i>	<div><p>Akkoord</p><p>We adviseren bij de frequentieverhoging van lijn 29 de passeertijden bij Vaartscherijn zo gunstig mogelijk te maken voor reizigers die overstappen van en op de treinen.</p></div>

<i>Lijn(en)</i>	242
<i>Paragraaf en samenvatting voorstel U-OV</i>	4.2.7. Lijn 242 wordt opgeheven. Reizigers tussen Wijk bij Duurstede en Utrecht Science Park stappen afhankelijk van hun bestemming bij halte Stadion Galgenwaard over op de tram of bij de nieuwe halte Diakonessenhuis-Zuid op lijn 29.
<i>Onze afweging</i>	De opheffing van deze lijn maakt het OV-gebruik ingewikkelder en oncomfortabeler voor de reizigers. Het reizigersaantal lijkt ook geen aanleiding tot opheffing.
<i>Ons advies</i>	<div><p>We adviseren lijn 242 niet op te heffen maar te verbeteren. O.a. betere treinaansluitingen in Bunnik.</p></div>

<i>Lijn(en)</i>	49/281
<i>Paragraaf en samenvatting voorstel U-OV</i>	4.2.8. Lijn 49 en 281 worden opgeheven. Vanuit Houten is Utrecht Science Park in de meeste gevallen sneller te bereiken door gebruik te maken van de trein en op station Vaartscherijn over te stappen op lijn 29 of de tram. De bediening van haltes in Houten-Zuid wordt overgenomen door U-flex.
<i>Onze afweging</i>	<p>De opheffing van deze lijn maakt het OV-gebruik ingewikkelder en oncomfortabeler voor de reizigers.</p> <p>In plaats van een overstapvrije busrit een fietsrit en een reis in een overvolle trein om in Vaartscherijn op een tram te stappen waarin alleen nog staanplaatsen zijn. En de reis is voor veel reizigers ook nog duurder!</p> <p>Het reizigersaantal lijkt ook geen aanleiding tot opheffing.</p>
<i>Ons advies</i>	We adviseren de lijncombinatie 49/281 te behouden in 2020. Als blijkt dat de reizigers-aantallen aanmerkelijk omlaag gaan doordat reizigers massaal voor de combi trein-UHL kiezen zijn we bereid mee te werken aan opheffing.

5. Netwerkaanpassingen Nieuwegein, IJsselstein en Vijfheerenlanden

<i>Lijn(en)</i>	283, 31 oost
<i>Paragraaf en samenvatting voorstel U-OV</i>	5.1. Lijn 283 wordt de komende jaren stapsgewijs uitgebouwd tot een dagdekkende verbinding tussen IJsselstein, Nieuwegein en Utrecht Science Park. In 2020 zetten we de eerste stap met het toevoegen van extra haltes in Nieuwegein en meer ritten tussen Nieuwegein Stadscentrum en Utrecht Science Park. Lijn 283 wordt gekoppeld aan het traject Utrecht Science Park – Bilthoven van lijn 31. De nieuwe lijn krijgt nummer 31.
<i>Onze afweging</i>	<ul style="list-style-type: none">- Betere voorziening IJsselstein – Nieuwegein – Rijnsweerd/USP- Er wordt bij deze vrij simpele lijn gesproken over stapsgewijs uitbouwen terwijl dit ver-voerplan een aantal veel ingrijpender wijzigingen met één klap wil invoeren.- IJsselstein ondervindt vooral nadeel. De extra stops in Nieuwegein kosten enkele minu-ten rijtijd. Op ritten in de daluren moeten ze nog wachten- We missen een voorstel om met tegenspitsritten de bedrijventerreinen Paardenveld, Lagedijk en OverOudland in IJsselstein te bedienen.- Een lijn als deze moet naar verhouding veel zitplaatsen voeren.
<i>Ons advies</i>	We adviseren: <ul style="list-style-type: none">- Lijn 283 (wordt 31 oost) uit te breiden met de voorgestelde ritten en haltes.- De voorgestelde extra dalritten nu al uit te breiden tot IJsselstein tram- en busstation binnenstad. Dan kunnen we in de praktijk zien hoe aantrekkelijk lijn 283 is zonder haal-en brengroute door de wijken.- In IJsselstein aan te sluiten van en op lijn 195/295!- Inzet van gelede bussen met minimaal 50 zitplaatsen.- De stops bij de haltes zo kort mogelijk te houden en doorstromingsmaatregelen na te streven.
<i>Opmerking</i>	We verzoeken u de mogelijkheid te onderzoeken met tegenspitsritten de bedrijventerrei-nen Paardenveld, Lagedijk en OverOudland in IJsselstein te bedienen.

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

Lijn(en)

*Paragraaf en
samenvatting
voorstel U-OV*

Onze afweging

Ons advies

287, wordt 33

5.1.2. Lijn 287 gaat iets vaker en met groter materieel rijden en doet op de route door Nieuwegein een aantal extra haltes aan. Hierdoor ontstaan nieuwe reismogelijkheden en wordt de reistijd naar Utrecht Science Park vanuit Nieuwegein-Zuid verkort. Het lijnnummer wijzigt in 33

- Betere voorziening Vianen Lekbrug – Nieuwegein – Rijnsweerd/USP
- Ook volledige dagdienst in de zomerdienst
- De extra stops in Nieuwegein kosten enkele minuten rijtijd. Dit staat haaks op een kortere reistijd!
- Onnodige lijnnummerwijziging.
- Een lijn als deze moet naar verhouding veel zitplaatsen voeren.

We adviseren:

- **Lijn 287 uit te breiden met genoemde ritten en haltes.**
- **In Vianen zo veel mogelijk aan te sluiten op andere lijnen, o.a: 63, 387, 388, 400, 401.**
- **Inzet van gelede bussen met minimaal 50 zitplaatsen.**
- **Probeer de stops bij de haltes zo kort mogelijk te houden en streef naar doorstrotingsmaatregelen.**
- **Het lijnnummer 287 niet te wijzigen.**

Lijn(en)

*Paragraaf en
samenvatting
voorstel U-OV*

Onze afweging

Ons advies

Opmerking

74

5.2.1. Lijn 74 wordt in Vianen ingekort tot busstation Lekbrug. Op zondag overdag wordt voortaan een kwartierdienst gereden. In de avonduren wordt de kwartierdienst langer doorgereden. Daarnaast wordt de frequentie in de spits(richting) tussen Nieuwegein Stadscentrum en Utrecht Centraal verhoogd naar een 7,5-minutendienst.

Betere voorziening Nieuwegein – Vianen Lekbrug

Akkoord

Voor het overige zien we het lijnennet in Vianen iets anders. Zie advies bij lijn 63

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

<i>Lijn(en)</i>	65
<i>Paragraaf en samenvatting voorstel U-OV</i>	5.2.2. Lijn 65 gaat dagelijks de hele dag een halfuurdienst rijden tussen Utrecht Centraal en busstation Lekbrug. Op weekdagen overdag blijft lijn 65 hoogfrequent rijden tussen Utrecht Centraal en Plettenburg. In de spits rijdt lijn 65 in Vianen door via De Biezen naar De Hagen. De bediening van Het Klooster wordt overgenomen door lijn 48.
<i>Onze afweging</i>	<ul style="list-style-type: none">- Op alle dagdeelsoorten sneller tussen Vreeswijk en Utrecht.- We missen een goede oplossing van de relatie Vreeswijk – stadscentrum Nieuwegein.- Binnen een jaar wordt de eind 2018 verbeterde tak naar Het Klooster gesnoeid. Dat is echt te snel, zeker voor een bedrijventerrein dat nog in ontwikkeling is.- De “overbediening” van Vreeswijk bestaat momenteel uit twee halfuurdiensten die in het dorp elk halfuur met een tussenpoos van enkele minuten langskomen. Wervender zou zijn een kwartierdienst op maandag tot en met zaterdag overdag, mede gezien de verwijzing naar de woningbouw in Plettenburg.
<i>Ons advies</i>	<div>We adviseren:<ul style="list-style-type: none">- De lijn 65 een kwaliteitsslag te geven, nu de parallelle lijn 66 en het parallelle deel van lijn 77 opgeheven worden. (Zie 3.3. en 5.2.4.)- Op ma/za overdag een kwartierdienst in te stellen van Utrecht centraal – Vreeswijk – halte Berkstraat v.v. De zo toegevoegde ritten eenmaal per halfuur door laten rijden via Fokkesteeg – Merwestein naar stadscentrum v.v.- Het Klooster twee maal per uur te blijven bedienen in de spits door een aantal Plettenburgse spitsritten door te trekken.- Overwegen voor de duidelijkheid verschillende routevarianten verschillende lijnnummers te geven.(Zie ook 5.2.3.)</div>
<i>Opmerking</i>	<ul style="list-style-type: none">- Waarom de keuze om lijn 65 te laten doorrijden naar de bedrijventerreinen in Vianen en niet lijn 74? We zouden dat graag onderbouwd zien.- Uit bijlage 1 krijgen we de indruk dat lijn 65 's avonds en in het weekend niet rijdt tussen Utrecht centraal en Plettenburg. In de tekst onder 5.2.2. is dat niet terug te vinden. We nemen aan dat lijn 65 op alle dagdeelsoorten van en naar Utrecht centraal rijdt.
<i>Lijn(en)</i>	48
<i>Paragraaf en samenvatting voorstel U-OV</i>	5.2.3. Lijn 48 gaat tussen Houten en Nieuwegein via de A27 rijden. Hiermee neemt lijn 48 de bediening van Het Klooster over van lijn 65 en de bediening van haltes in Fokkesteeg van lijn 77. Het Klooster is hierdoor ook in de late avond en het weekend bereikbaar. Samen met U-flex biedt lijn 48 Het Klooster een volwaardige OV-ontsluiting.
<i>Onze afweging</i>	<p>Al sinds 1983 is er deze lijn via Doornkade, Plettenburg en Merwestein.</p> <p>Er wordt geen onderbouwing gegeven om de lijn nu door een ander gebied te laten rijden.</p> <p>Er wordt wel een reden gegeven om lijn 48 niet van route te veranderen: de ten minste 120 reizigers per dag die door de routewijziging een langere, duurdere en minder comfortabele reis moeten maken. Bijvoorbeeld: scholieren uit Houten aan het Oosterlichtcollege, inwoners van Rijnhuizen die in het weekend naar het stadscentrum willen, Nieuwegeinse die in Doornkade werken.</p>
<i>Ons advies</i>	<div>We adviseren lijn 48 tussen Houten en Nieuwegein niet van route te veranderen. (Zie ook 5.2.2.)</div>

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

<i>Lijn(en)</i>	66
<i>Paragraaf en samenvatting voorstel U-OV</i>	5.2.4. Lijn 66 wordt in verband met het geringe gebruik en de vertragsgevoelige route over bedrijventerrein De Liesbosch opgeheven. De lijnen 31, 33, 47 en 65 zijn het alternatief.
<i>Onze afweging</i>	Voor de halte P.I. is het nadeel niet zo groot doordat het alternatief Westraven veel mogelijkheden biedt, o.a. de tram. Voor de halte Ravenswade is het nadeel groter.
<i>Ons advies</i>	We adviseren lijn 66 op te heffen als een andere lijn bediening voor de verlaten haltes geregeld wordt. Bijvoorbeeld spitsverdichtingsritten van lijn 47 omzetten in 247.
<i>Lijn(en)</i>	63
<i>Paragraaf en samenvatting voorstel U-OV</i>	5.3.1. Lijn 63 neemt de route van 74 door Monnikenhof over
<i>Onze afweging</i>	- Sneller van Vianen Monnikenhof naar Utrecht v.v. - Iets langer onderweg van en naar Vianen De Hagen.
<i>Ons advies</i>	We adviseren: - Lijn 63 via de genoemde route door Vianen te voeren - De kans te nemen deze lijn te verbeteren: - terug naar een kwartierdienst van ma/za overdag - op alle dagdeelsoorten door van en naar Utrecht via Europalaan – A2
<i>Opmerking</i>	We hebben overwogen een extra halte in Vianen voor te stellen maar zien daarvan af.
<i>Lijn(en)</i>	85
<i>Paragraaf en samenvatting voorstel U-OV</i>	5.3.2. Lijn 85 gaat in Utrecht weer een snellere route via de Graadt van Roggenweg rijden. Alleen de ritten in de ochtendspits richting Leerdam en ritten in de middagspits richting Utrecht blijven rijden via Papendorp. Voor de duidelijkheid rijden deze ritten met het afwijkende lijnnummer 285. De verdichtingsritten in de spits worden ingekort van/tot halte Papendorpseweg / Papendorp-Zuid.
<i>Onze afweging</i>	- Blij met kortere en storingvrijere route. - Onduidelijkheid door vervanging van ritten lijn 85 door 285.
<i>Ons advies</i>	We adviseren: - Lijn 85 ook in de ochtendspits richting Leerdam en de avondspits richting Utrecht volgens het basisuurpatroon 2 maal/uur te laten rijden. - Alleen de spitsverdichtingsritten in te stellen als lijn 285 via Papendorp.
<i>Lijn(en)</i>	94
<i>Paragraaf en samenvatting voorstel U-OV</i>	5.3.3. Lijn 94 richting Utrecht gaat in Ameide via de Oudendijk rijden in plaats van de Molenstraat / J.W. van Puttestraat. De nieuwe route is geschikter voor bussen.
<i>Onze afweging</i>	Iets kortere en minder storingsgevoelige route
<i>Ons advies</i>	Voor de reiziger geeft het geen bezwaar lijn 94 via de voorgestelde lus door Ameide te voeren. We gaan er daarbij vanuit dat er een dienstregeling met korte keringen in Ameide blijft en dat alle ritten van lijn 94 die Ameide bedienen beide haltes in de lus aandoen. We vernemen graag hoe omwonenden en het gemeentebestuur staan ten opzichte van de routewijziging?

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

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

<i>Lijn(en)</i>	44
<i>Paragraaf en samenvatting voorstel U-OV</i>	5.3.4. Lijn 44 krijgt een directere route tussen station Houten en busstation Vianen Lekbrug, waardoor tevens een directe verbinding ontstaat tussen bedrijventerrein Het Klooster en busstation Vianen Lekbrug. Daarnaast krijgt lijn 44 een meer ontsluitende route in Hoef en Haag.
<i>Onze afweging</i>	<ul style="list-style-type: none">- Betere verbinding tussen Houten station en Vianen Lekbrug.- Hoef en Haag beter bediend.- Bij de instelling van lijn 44 werd zonder onderbouwing gemikt op de bedrijven op de bedrijventerreinen in Houten en Vianen als leveranciers van busklanten. Wij twijfelden. In dit vervoerplan wordt afscheid genomen van al die bestemmingen, eveneens zonder onderbouwing. We hebben daar deze keer begrip voor.- U-OV wil het vervoer op lijn 44 laten groeien en zet taxibussen in op deze lijn. Dat is tegenstrijdig.- Bij de instelling van lijn 44 wilde men een wervend product van goede kwaliteit en daarom werden standaardbussen ingezet. Later werden ook midibussen ingezet. Nu worden desondanks taxibussen voorgesteld.- Hoef en Haag kan op betere manier bediend worden, bijvoorbeeld:<ul style="list-style-type: none">- het doortrekken van een deel van de ritten van lijn 63 vanaf De Hagen- de route van lijn 146 van Arriva leiden langs Hoef en Haag- We hebben al eerder gepleit voor het opnemen van de Gelderse lijn 146 in de Utrechtse concessie. Dat heeft niet tot resultaat geleid. We doen nu een minder vergaand voorstel.
<i>Ons advies</i>	<div><p>We adviseren:</p><ul style="list-style-type: none">- Lijn 44 via de voorgestelde route via Nieuwegein en busstation Lekbrug te voeren.- Op deze lijn geen taxibusjes in te zetten, maar midi's of standards.- Op busstation Lekbrug aan te sluiten op andere lijnen zoals 63, 66.- In Houten een halte inrichten aan De Staart bij de Hoofdveste<p>We adviseren U-OV en provincie Utrecht samenwerking te zoeken met Arriva en provincie Gelderland om te komen tot een goede bediening van Hoef en Haag.</p></div>
<i>Lijn(en)</i>	503, 572, 703
<i>Paragraaf en samenvatting voorstel U-OV</i>	5.3.5. Belbuslijnen 503 en 572 worden vervangen door U-flex. Nader onderzoek moet uitwijzen in welke vorm buurtbus 703 wordt doorgezet na introductie van U-flex.
<i>Onze afweging</i>	<p>Uiterst voorbarig:</p> <ul style="list-style-type: none">- De U-Flexformule verkeert nog in een pilotfase. Er zijn ons zelfs nog geen eerste resultaten bekend van U-Flex op het eiland van Schalkwijk.- Als er een levensvatbare buurtbuslijn is vinden we dat die niet vervangen moet worden door een Flexsysteem.
<i>Ons advies</i>	<div><p>We adviseren voor dit moment U-Flex niet in te voeren in plaats van de belbuslijnen 503 en 572.</p><p>Zodra evaluatie op het eiland van Schalkwijk daartoe aanleiding geeft willen we graag meedenken over andere U-Flexgebieden.</p><p>We adviseren u de buurtbuslijn goed te beheren in samenwerking met de buurtbusvereniging.</p></div>

6. Overige wijzigingen

Lijn(en)

4, 7

*Paragraaf en
samenvatting
voorstel U-OV*

6.1. De takken van lijn 4 en 7 worden gewisseld. De tak Terwijde – Utrecht Centraal wordt gekoppeld met de tak Utrecht Centraal – Voordorp en krijgt lijnnummer 4. De frequentie op het traject Utrecht Centraal – Voordorp wordt verlaagd en gaat net als tot 2016 het geval was weer een kwartierdienst rijden. De tak Kanaleneiland – Utrecht Centraal wordt gekoppeld met de tak Utrecht Centraal – Zuilen en krijgt lijnnummer 7. De frequentie op het traject Utrecht Centraal – Zuilen wordt verhoogd. De route in Zuilen wordt verlegd van de Prinses Irenelaan naar de Prins Bernhardlaan. In Kanaleneiland wordt het eindpunt verlegd van de Vrieslantlaan naar P+R Westraven.

Onze afweging

- Zuilen: bediening op peil gehouden na verleggen van de route van lijn 5 en verlagen van de frequentie van lijn 5 (wordt lijn 12).
- Tuindorp en Voordorp slechter bediend.
- Bus verdwijnt uit de Schaakwijk.

Ons advies

We adviseren:

- De takken van de lijnen 4 en 7 niet te verwisselen. In het begin van de concessie zijn de takken van deze lijnen al heringedeeld. Niet de tweede keer in één concessie nog eens takken verwisselen.
- De Voordorpse tak is in de jaren vlak vóór de ingang van deze concessie ontwikkeld als een “sterke bundeling” van de toenmalige lijnen 5 en 8 door Wittevrouwen, Tuindorp en Voordorp. Graag nu niet opnieuw gaan sleutelen maar onderzoeken hoe deze Voordorpse tak ontwikkeld kan worden. Die kans is er: na een moeilijke periode – een langdurige omleiding – krijgt deze tak nu zijn definitieve route, die beter is dan ooit: in beide richtingen via Schouwburg en Janskerkhof.
- De Zuilense tak kan ongewijzigd blijven (inclusief Schaakwijk) als ons advies om lijn 120 in Zuilen met lijn 4 te bundelen gevolgd wordt.
(Zie ons advies bij 6.2.)

Opmerking

We denken graag mee over ontwikkeling van deze lijnen.

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

Lijn(en)	5 noord wordt 12, 120
Paragraaf en samenvatting voorstel U-OV	6.2. Lijn 5 wordt geknipt op Utrecht Centraal. Het traject Maarssen – Utrecht Centraal wordt geïntegreerd met lijn 120 van Syntus en krijgt lijnnummer 12. Lijn 12 en 120 gaan tussen halte Maarsseveensevaart en Utrecht Centraal dezelfde nieuwe route rijden: Sweserengseweg – Prins Bernhardlaan – Marnixlaan – Cartesiusweg – Vleutenseweg. De dienstregeling van beide lijnen wordt op elkaar afgestemd, waardoor de frequentie in de spits wordt verhoogd naar een 10-minutendienst. Daarbuiten wijzigt de frequentie niet. In Zandweg-Oostwaard vervalt een drietal haltes. Hier is U-flex het alternatief.
Onze afweging	<ul style="list-style-type: none">- Verbinding tussen omgeving Vleutenseweg en Zuilen Noord- Betere bediening Maarssen dorp met lijn 120.- Voor 120 geen last meer van oponthoud op de Amsterdamsestraatweg in Utrecht.- Minder bediening van Maarssen noord – zeker in combinatie met opheffen lijn 13 (zie 6.3).- Mindere bediening van bedrijventerrein Cartesiusweg.- Aantal haltes aan de Amsterdamsestraatweg verdwijnt.- Bus verdwijnt uit Schaakwijk. De reden daarvoor; gelede bussen passen daar niet. (Oudere bewoners herinneren zich nog dat het GVV daar wel met geledes reed. In de jaren '90 bijvoorbeeld waren dat de erg lawaaiige Volvo's.)- Een exacte tienminutendienst 12 en 120 in de spits is niet haalbaar. Lijn 120 heeft dan een starre kwartierdienst en de 12 moet 2 maal/uur daar tussendoor.- De 120 moet in Breukelen goed aansluiten van en op treinen in diverse richtingen en ligt daardoor vast in zijn patroon. De 5 (wordt 12) moet in Maarssen goed aansluiten van en op een deel van diezelfde treinen (van en naar Amsterdam). Het lijkt niet mogelijk een lijnencombi te ontwerpen die aan die beide eisen voldoet.
Ons advies	<div><p>We adviseren:</p><ul style="list-style-type: none">- De 4 (tak Zuilen) ongewijzigd te laten. Dus ook Schaakwijk blijven bedienen.- De 120 te gebruiken om lijn 4 te ondersteunen. 120 leiden via Jacobstraat (met halte) – Oudenoord – Ondiep – Hoornekade - Prins Bernhardlaan en verder via de voorgestelde route door Oud Zuilen en Maarssen dorp.- De 12 te gebruiken als verbinding met de Vleutenseweg en als ontsluitende lijn voor Maarssen dorp noord.- Voor het bedrijventerrein Cartesiusweg een oplossing te zoeken. Dat kan bijvoorbeeld door de route van lijn 12 te verleggen via Nijverheidsweg – Gietijzerstraat Vlampiepstraat bij station Zuilen – Juilanaaparklaan – Sweder van Zuylenweg.- De ontsluitende route door Zandweg/Oostwaard voor lijn 12 te behouden. Wel haltes Sweserengseweg ontwikkelen voor lijn 12 en lijn 120, mits dat verkeersveilig kan.</div>
Opmerking	We denken graag mee over ontwikkeling van deze lijnen.

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

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

<i>Lijn(en)</i>	13
<i>Paragraaf en samenvatting voorstel U-OV</i>	6.3. Vanwege het zeer geringe gebruik wordt lijn 13 opgeheven. De haltes die hierdoor vervallen blijven bereikbaar doordat we U-flex introduceren in Maarssen.
<i>Onze afweging</i>	<ul style="list-style-type: none">- Vanouds heeft deze lijn in de zomer een functie als recreatielijn naar de Maarsseveense plassen. Dat vervoer valt weg als we verflexen. Dat zal gepaard gaan met enig reizigers-verlies en meer reputatieverlies voor het OV.- Lijnen 13 en 122 hebben sinds vorig jaar een starre halfuurdienst op het stadstraject station Overvecht – Daelwijck. Daar kan zich vervoer ontwikkelen. Dat is niet te verwachten als de uurdienst terugkomt.
<i>Ons advies</i>	<div>We adviseren lijn 13 niet op te heffen. Motieven:<ul style="list-style-type: none">- Deze lijn is vorig jaar herontwikkeld als onderdeel van een goed doordacht netwerkje van midilijnen. Het is niet passend om binnen een jaar al met opheffingsplannen te komen.- Voor dit moment ontraden we U-Flex in te voeren in plaats van deze buslijn. Zodra evaluatie op het eiland van Schalkwijk daartoe aanleiding geeft willen we graag meedenken over andere U-Flexgebieden.</div>
<i>Lijn(en)</i>	14, 15, 16
<i>Paragraaf en samenvatting voorstel U-OV</i>	6.5. Mede in verband met de nieuwe route van lijn 5 worden lijn 14 en 15 opgeheven. De frequentie van lijn 16 wordt verhoogd naar een halfuurdienst. Lijn 16 gaat via Utrecht Centraal Centrumzijde rijden en wordt aan de westkant ingekort tot het Sint Antonius Ziekenhuis. Voor de Jazzsingel en omgeving Parkzichtlaan wordt de in 2019 uitgebreide lijn 11 de primaire verbinding.
<i>Onze afweging</i>	<ul style="list-style-type: none">- We hebben de afgelopen jaren veel overleg gehad met diverse partijen over de OV-bediening van Lombok. Dat heeft uitbreiding van de bediening opgeleverd: ieder halfuur naar het centrum van Utrecht en ieder uur naar Kanaleneiland en Leidsche Rijn.- Een belangrijke voorwaarde voor een succesvolle Kanaalstraatlijn is niet vervuld: een halte in beide richtingen bij de kruising Kanaalstraat/Damstraat.
<i>Ons advies</i>	<div>We adviseren:<ul style="list-style-type: none">- ter vervanging van de lijnen 14, 15 en 16 en ter ontsluiting van Oog in Al een combi van twee midilijnen: lijn 14 en lijn 16.Zie verder ons advies bij lijn 5 west. (Onder 6.4)</div>

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

<i>Lijn(en)</i>	5 west
<i>Paragraaf en samenvatting voorstel U-OV</i>	6.4. De resterende tak van lijn 5 rijdt na Oog in Al niet meer naar bedrijventerrein Cartesiusweg maar naar station Leidsche Rijn. Reizigers naar bedrijventerrein Cartesiusweg kunnen gebruik maken van lijn 12 en 120. Met uitzondering van de spits wordt de frequentie van lijn 5 verlaagd naar een halfuurdienst.
<i>Onze afweging</i>	<ul style="list-style-type: none">- Vermindering bediening Oog in Al (N.b. Er is op de route een AZC. Dat kan pieken in de bezetting opleveren.) <ul style="list-style-type: none">- Vervallen ontsluiting bedrijventerrein Cartesiusweg.
<i>Ons advies</i>	<div>We adviseren:<ul style="list-style-type: none">- ter vervanging van de lijnen 14, 15 en 16 en ter ontsluiting van Oog in Al een combi van twee midilijnen:<ul style="list-style-type: none">- Lijn 14 Centrum – centraal station – Damstraat - Kanaalstraat – Groeneweg – halte Majella - Oog in Al– 5 meiplein.- Lijn 16 Centrum – centraal station – Damstraat -Kanaalstraat – Groeneweg – halte Majella - Leidsche Rijn centrum - Ziekenhuis- Elke lijn een frequentie van 20' à 30'. Samen (traject centrum – Lombok - 10' à 15'.Lijn 14 volledige dienst; lijn 16 aanvullend ma/za overdag. (Zie ook bij 6.5.)<ul style="list-style-type: none">- Het is wenselijk bij de gemeente Utrecht te pleiten voor een halte in beide richtingen nabij de kruising Kanaalstraat/Damstraat.Ook adviseren we u te onderzoeken of lijn 16 in Leidsche Rijn gekoppeld kan worden met lijn 11.</div>
<i>Opmerking</i>	<ul style="list-style-type: none">- Reizigers tussen Leidsche Rijn en Oog in Al/Kanaleneiland Noord kunnen gemakkelijk overstappen op de HOV-halte Majella op de Vleutenseweg.- We denken graag mee over alternatieven voor deze lijnen.
<i>Lijn(en)</i>	4, 10
<i>Paragraaf en samenvatting voorstel U-OV</i>	6.6. In Terwijde worden de lijnen 4 en 10 geïntegreerd. Op momenten dat lijn 4 een kwartierdienst rijdt, rijdt de helft van de ritten via de huidige route van lijn 10 door naar Maarssen. De andere helft van de ritten rijdt tot station Terwijde. Op momenten dat lijn 4 een halfuurdienst rijdt, rijden alle ritten tot Terwijde-Noord. Lijn 10 wordt ingekort tot station Leidsche Rijn.
<i>Onze afweging</i>	<ul style="list-style-type: none">- Vermindering frequentie op het noordelijke deel van lijn 4.- Vervallen bediening van Antoniusziekenhuis door lijn 10.- Vervallen bediening zwemstrand Haarrijn.- We vinden dat zo veel mogelijk buurten in Leidsche Rijn overstapvrij naar Leidsche Rijn centrum moeten kunnen reizen. Dit geldt nog steeds niet voor Het Zand en Langerak en in dit voorstel ook niet mee voor Terwijde noord.- De huidige lijn 10 via Papendorp bestaat nog maar sinds zomer 2017. Wat zijn de oorzaken van het gebrek aan succes?
<i>Ons advies</i>	<div>We adviseren:<ul style="list-style-type: none">- Kennelijk is er overbediening van Ter-wijde noord. Als dat zo is dragen wij de volgende oplossing bij ter verbetering van het netwerk.- Lijn 10 kan Terwijde noord verbinden met Maarssenbroek en Leidsche Rijn centrum. Daarom handhaven in 2020.- De ritten van lijn 4 die U-OV wil inkorten vanaf station Terwijde doortrekken naar station Leidsche Rijn om Het Zand en Langerak te verbinden met Leidsche Rijn centrum. Overweeg een ander lijnnummer voor deze routevariant.- In Terwijde noord aanpassing van de dienstregelingen van 4 en 10; zwemstrand Haarrijn als halte behouden.</div>

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

Lijn(en)	2
Paragraaf en samenvatting voorstel U-OV	6.7. De frequentie van lijn 2 wordt in de avonduren verlaagd naar een halfuurdienst.
Onze afweging	<ul style="list-style-type: none">- Minder reismogelijkheden; dat kan leiden tot een verdere afkalving van deze lijn.- We maken ons al enkele jaren zorgen over lijn 2. De lijn is minder betrouwbaar dan wenselijk onder andere door de gebrekkige beschikbaarheid van het materieel.- We zijn in overleg geweest met u en andere partijen over een verbetering van lijn 2. Daar hebben wij gepleit voor uitbreiding van lijn 2 tot een ringlijn in twee richtingen en voor het leiden van de route van lijn 2 langs het station Vaartscherijn. Ook hebben we daar gepleit voor beter toegankelijke haltes en halte-omgevingen. <p>Uiteindelijk is er niets gewijzigd aan lijn 2.</p>
Ons advies	<div>We adviseren<ul style="list-style-type: none">- Geen ritten van lijn 2 weg te bezuinigen.- In de komende maanden te werken aan een kwaliteitsslag voor lijn 2, die kan ingaan onmiddellijk na voltooiing van de wegwerkzaamheden aan Lange Nieuwstraat en Tolsteegbarrière.- Bij de gemeente vragen infrastructurele ruimte te reserveren voor zo'n vernieuwing van lijn 2.</div>
Lijn(en)	3
Paragraaf en samenvatting voorstel U-OV	6.8. Lijn 3 gaat een snellere route rijden via de Zamenhofdreef / Brailledreef in plaats van de Rhônedreef / Taagdreef. Ten behoeve van de nieuwbouw op de voormalige NPD-strook wordt een nieuwe halte aangelegd. De omgeving Rhônedreef / Taagdreef kan gebruik blijven maken van lijn 6 of lopen naar de nieuwe halte De Charmantedreef.
Onze afweging	<ul style="list-style-type: none">- Snellere route.- Voor een deel van de buurt is de nieuwe halte wat ver. Daarom stellen we een tweede nieuwe halte voor.
Ons advies	<div>We adviseren:<ul style="list-style-type: none">- de route van lijn 3 te wijzigen als voorgesteld- een extra halte op te nemen aan de Brailledreef hoek Taagdreef.</div>
Lijn(en)	6
Paragraaf en samenvatting voorstel U-OV	6.9. De frequentie van lijn 6 wordt in de avonduren verlaagd naar een halfuurdienst
Onze afweging	Voor het Overvechtse deel een achteruitgang. Een frequentieverlaging in de avond kan leiden tot verdere achteruitgang.
Ons advies	<div>We adviseren:<ul style="list-style-type: none">- te onderzoeken of Overvecht Zuidoost (route via Oderdreef – Wolgadreef) bediend kan worden door middel van een avondroute van lijn 1.</div>
Opmerking	Dit voorstel zou de Overvechtse tak van lijn 6 overbodig maken in de avonduren, mits er een halte Brailledreef hoek Taagdreef voor lijn 3 toegevoegd wordt.
Lijn(en)	9
Paragraaf en samenvatting voorstel U-OV	6.10. Lijn 9 rijdt in de avonduren alleen nog tussen station Vleuten en halte Veldhuizen. Op station Vleuten en bij halte Veldhuizen wordt aansluiting geboden op andere lijnen.
Onze afweging	Een achteruitgang in kwaliteit; alle reismogelijkheden blijven wel.
Ons advies	<div>We adviseren u de avondroute van lijn 9 in te voeren en de reacties van de reizigers te monitoren.</div>

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

Lijn(en)

*Paragraaf en
samenvatting
voorstel U-OV*

Onze afweging

Ons advies

24

6.11. De frequentie van lijn 24 wordt verlaagd naar een kwartierdienst. De nieuwe frequentie vormt samen met de in 2018 uitgebreide lijn 107 een passende bediening van Papendorp-Noord, Rijnvliet en bedrijventerrein Oudenrijn. Daarnaast krijgt lijn 24 het nieuwe lijnnummer 19.

**We adviseren de voorgestelde wijziging in de dienstregeling van lijn 24 in te voeren.
Niet akkoord met lijnnummerwijziging.**

Lijn(en)

*Paragraaf en
samenvatting
voorstel U-OV*

Onze afweging

Ons advies

30

6.12. Lijn 30 rijdt niet meer 's avonds na 19.00. Het gebruik is gering en hiermee worden de bedieningstijden van lijnen tussen Utrecht Science Park en stations in de regio gelijk getrokken.

Jammer maar de reismogelijkheden blijven wel in stand.

Akkoord

Lijn(en)

*Paragraaf en
samenvatting
voorstel U-OV*

Onze afweging

Ons advies

31 zuid en 371, worden 35

6.13. De spitsverbindingen naar Utrecht Science Park vanuit Lunetten (lijn 31) en Driebergen-Zeist (lijn 371) worden gecombineerd tot de nieuwe lijn 35. Op deze lijn worden deels dubbelgelede bussen ingezet.

- In Zeist is men gewend dat buslijn 371 niet op tussenhalthes stopt. Verandering van lijnnummer betekent opnieuw onzekerheid en irritatie bij wachtende reizigers.

- Een huidige dubbelgelede bus (24 meter) is geen goed alternatief voor twee standaardbussen (2 maal 12 meter). Twee standaardbussen hebben samen ongeveer 60 of meer zitplaatsen. De dubbelgelede heeft er maar 49, waardoor de kans op een zitplaats veel lager wordt. Momenteel op lijn 12 zijn zulke bussen geschikt voor "sardientjesvervoer", maar gaan ze vast naar andere lijnen is dan een grotere zitplaatskans gewenst.

- Akkoord met deze lijnenkoppeling, maar voor de duidelijkheid liever met behoud van lijnnummer 371.

- In de dubbelgelede bussen graag 8 extra zitplaatsen aanbrengen

Lijn(en)

*Paragraaf en
samenvatting
voorstel U-OV*

Onze afweging

Ons advies

32

6.14. Lijn 32 gaat tussen Maarssen en Overvecht-Zuid via Overvecht-Noord rijden in plaats van via Zuilen. Hierdoor krijgt Overvecht-Noord een directe verbinding met Utrecht Science Park en vermindert de overlap met lijn 27.

Extra reismogelijkheden.

Akkoord

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

<i>Lijn(en)</i>	38 wordt 14 138 wordt 15
<i>Paragraaf en samenvatting voorstel U-OV</i>	6.15. Lijn 38 rijdt alleen nog in de spits(richting): in de ochtendspits een kwartierdienst richting Maarssen en 's middags een kwartierdienst richting Utrecht. In de daluren is Lage Weide-Noord bereikbaar met lijn 48. Lage Weide-Zuid is in de daluren bereikbaar met lijn 138. In beide gevallen stappen reizigers richting Utrecht Centraal op station Leidsche Rijn over op U-link 28 of 73. Daarnaast krijgt lijn 38 het nieuwe lijnnummer 14 en lijn 138 lijnnummer 15.
<i>Onze afweging</i>	<ul style="list-style-type: none">- Ondermaatse bediening van Lage Weide zuid.- We zijn indertijd akkoord gegaan met de route van lijn 37 via het station Leidsche Rijn centrum mede omdat lijn 38 via Lage Weide zuid zou blijven rijden. Nu afbrokkelen van de service van lijn 38 dreigt zijn we geneigd lijn 37 (wordt lijn 73) met andere ogen te beoordelen. Inmiddels hebben we gezien dat de omweg van lijn 37 via Leidsche Rijn Centrum de reizigers tijd en geld kost: 3 minuten en 14 cent per keer.
<i>Ons advies</i>	<div>We adviseren:<ul style="list-style-type: none">- de voorgestelde beperkingen in lijn 38 niet in te voeren- de ritten van de huidige lijn 38 op te nemen in de nieuwe lijn 73 (c.q. lijn 37) als route-variant: via Lage Weide Zuid i.p.v. Leidsche Rijn.- de tariefafstanden van de lijnen 37 en 38 op elkaar af te stemmen(In aanvulling op ons voorstel bij lijn 73 c.q. 37 onder 3.2)</div>
<i>Lijn(en)</i>	47
<i>Paragraaf en samenvatting voorstel U-OV</i>	6.16. Lijn 47 gaat in Houten via De Rede rijden in plaats van via de Lichtschip en Vleugelboot. Nieuw haltes op De Rede zorgen ervoor dat zowel bedrijventerrein De Boten als het nieuwe bedrijventerrein De Honen goed bereikbaar zijn.
<i>Onze afweging</i>	<ul style="list-style-type: none">- Vlottere route en grotere invloedssfeer van de haltes.- Letten op voorzieningen voor veilig oversteken. Niet veilig genoeg? Oude route blijven rijden.- We missen informatie over de gevolgen in loopafstand voor reizigers en de aantallen reizigers die daardoor getroffen worden.- We missen ook informatie over de mogelijkheid de nodige infra aan te leggen en de bereidheid van de gemeente Houten om daaraan mee te werken.
<i>Ons advies</i>	<div><ul style="list-style-type: none">- In ieder geval niet invoeren bij aanvang vervoerplan 2020- We ontvangenraag een aparte adviesaanvraag vergezeld van de informatie die nu nog gemist wordt.</div>
<i>Lijn(en)</i>	58
<i>Paragraaf en samenvatting voorstel U-OV</i>	6.17. Lijn 58 gaat in Zeist net als lijn 74 een snellere route rijden tussen de Utrechtseweg en Zeist-Centrum.
<i>Onze afweging</i>	
<i>Ons advies</i>	<div>Voor lijn 58 akkoord. (Voor lijn 74 zie ons advies.)</div>
<i>Lijn(en)</i>	59
<i>Paragraaf en samenvatting voorstel U-OV</i>	6.18. Lijn 59 gaat net als de andere lijnen in de omgeving Verzetswijk via de Dijnseburgerlaan / Panweg rijden in plaats van via de Titus Brandsmalaan / Churchillaan.
<i>Onze afweging</i>	Sluit gemakkelijk aan op de andere lijnen bij deze haltes.
<i>Ons advies</i>	<div><ul style="list-style-type: none">- In Verzetswijk de 59 als ontsluitende lijn leiden via de haltes Vrijheidsplein en Johannes Postlaan. Aansluiting op andere lijnen kan bij de halte Handelscentrum. (De overstap zal hier in het algemeen zijn tussen bussen in dezelfde richting.)</div>

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

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

<i>Lijn(en)</i>	74
<i>Paragraaf en samenvatting voorstel U-OV</i>	6.19. De periode dat lijn 74 een kwartierdienst rijdt wordt uitgebreid. Wanneer een kwartierdienst wordt geboden, rijdt de helft van de ritten via een nieuwe, snellere route van Zeist-West naar Zeist-Centrum. De andere helft van de ritten rijdt na Zeist-West via de huidige route van lijn 51 naar station Driebergen-Zeist. Zeist-West krijgt hierdoor een directe verbinding met station Driebergen-Zeist. Wanneer lijn 74 een halfuurdienst rijdt, rijden alle ritten naar Zeist-Centrum.
<i>Onze afweging</i>	- Onduidelijke routevariant, juist gedurende een periode dat verbinding met station Driebergen ook simpel gelegd kan worden met overstap op andere frequente lijnen.
<i>Ons advies</i>	<div>We adviseren:<ul style="list-style-type: none">- de bediening van de Bovenweg Kerckebosch te regelen met lijn 73 c.q. 37. Zie bij 3.2.-alle ritten van lijn 74 door te leiden naar Zeist busstation- indien gewenst kunnen enkele spitsritten doorgaan van en naar het Handelscentrum- route in Zeist blijven leiden langs halte Het Rond met het oog op een goede overstap tussen lijn 74 en o.a. lijn 50.</div>
<i>Opmerking</i>	Reizigers van Vollenhove/Patijnpark – station Driebergen v.v. kunnen zonder overstap met lijn 73 c.q. 37. Reizigers van Zeist West – station Driebergen v.v. kunnen op halte Slotlaan overstappen van 74 op 50 v.v. Reizigers van Utrecht/De Bilt – Bovenweg Kerckebosch v.v. kunnen zonder overstap met lijn 73 c.q. 37.