

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

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

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

Geachte heer Eerdmans, Bekedam en Meijers,

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

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

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

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

Met vriendelijke groet,



drs. J. van Leijenhorst
Voorzitter ROCOV Utrecht

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

VERVOERPLAN 2021 (Keolis / Syntus)

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

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

Vooraf

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Uitgangspunten

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

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

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

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

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

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

Lijnenruil

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

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

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

Advies van het ROCOV:

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

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

Voorgenomen wijzigingen

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

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

Advies van het ROCOV:

Het ROCOV vindt deze voorstellen op dit moment acceptabel.

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

Lijn 19

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

Advies van het ROCOV:

Het ROCOV adviseert negatief over dit voorstel.

Alternatief voorgenen wijziging lijn 9:

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

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

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

Voorgenomen wijzigingen

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

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

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

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

Advies van het ROCOV:

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

Het ROCOV wijst wel op enkele consequenties in het Amersfoortse:

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

Het ROCOV roept Syntus op de capaciteit goed te monitoren.

Lijn 203

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

Wens van het ROCOV:

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

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

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

4. Eemland (Soest / Bunschoten)

Voorgenomen wijziging:

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

Advies van het ROCOV:

Het ROCOV vindt dit voorstel acceptabel.

Voorgenomen wijziging:

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

Advies van het ROCOV:

Het ROCOV adviseert positief over dit voorstel.

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

5. Zeist – Lage Vuursche – Hilversum (59)

Voorgenomen wijziging:

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

Advies van het ROCOV:

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

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

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

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

Voorgenomen wijziging:

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

Advies van het ROCOV:

Het ROCOV adviseert positief over deze voorstellen.

7. NAT. MILITAIR MUSEUM (356, 575)

Voorgenomen wijziging:

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

Advies van het ROCOV:

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

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

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

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

Voorgenomen wijziging:

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

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

Advies van het ROCOV:

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

Voorgenomen wijziging:

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

Advies van het ROCOV:

Het ROCOV adviseert negatief over dit voorstel

Voorgenomen wijziging:

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

Advies van het ROCOV:

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

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

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

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

Voorgenomen wijziging:

- Wat betreft de laatste ritten.

Advies van het ROCOV:

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

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

Voorgenomen wijziging en advies van het ROCOV:

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

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

Advies van het ROCOV:

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

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

Advies van het ROCOV:

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

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

Advies van het ROCOV:

Het ROCOV vindt de voorgestelde maatregelen op dit moment acceptabel.

===

Vervoerplan 2021 U-OV

1. Inleiding

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

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

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

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

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

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

Uitgangspunten

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

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

Daarbij hebben we de volgende opmerkingen:

- De uitgangspunten (door ons genummerd) 2 en 3 blijken voor u aanleiding veel relatief grote beperkingen door te voeren bij kleinere ontsluitende lijnen. Daartegenover staat dat u in het verbindende netwerk (U-Link) zo weinig bezuinigingen voorstelt dat gedurende de daluren overdag veel bussen met een aanzienlijke overcapaciteit hun routes rijden.
- Dat wordt verklaard met het argument dat u het niet acceptabel vindt dat U-Linklijnen in de daluren van maandag tot en met vrijdag minder dan 6 maal per uur bediend worden.
- Wij zien een aanzienlijke bezuinigingsruimte in het invoeren van kwartierdiensten in de daluren op de lijnen 77, 50 (kort) en 73.
We refereren hierbij aan de R-Netformule, een kwaliteitsproduct waarmee vervoerder, provincies en stadsregio's in de Randstad werken. Bij R-Net wordt een kwartierdienst gehanteerd als minimumnorm voor een aantrekkelijke dienst in de daluren op weekdays. Die

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

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

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

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

Ons advies:

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

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

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

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

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

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

2. Aanpassingen vervoeraanbod

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

Voorgenomen wijzigingen:

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

Advies van het ROCOV:

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

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

2.2. U-Link

2.2.1. Lijn 28

Voorgenomen wijzigingen:

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

Advies van het ROCOV:

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

2.2.2. Lijn 34

Voorgenomen wijzigingen:

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

Advies van het ROCOV:

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

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

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

2.2.3. Lijn 241

Voorgenomen wijzigingen:

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

Advies van het ROCOV:

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

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

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

2.2.4. Lijn 50

Voorgenomen wijzigingen:

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

Advies van het ROCOV:

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

2.2.5. Lijn 73

Voorgenomen wijzigingen:

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

Advies van het ROCOV:

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

2.2.6. Lijn 77

Voorgenomen wijzigingen:

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

Advies van het ROCOV:

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

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

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

2.3. Utrecht stad

2.3.1. Lijn 1

Voorgenomen wijzigingen:

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

Advies van het ROCOV:

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

2.3.2. Lijn 2

Voorgenomen wijzigingen:

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

Advies van het ROCOV:

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

2.3.3. Lijn 4

Voorgenomen wijzigingen:

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

Advies van het ROCOV:

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

2.3.4. Lijn 5

Voorgenomen wijzigingen:

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

Advies van het ROCOV:

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

2.3.5. Lijn 6

Voorgenomen wijzigingen:

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

Advies van het ROCOV:

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

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

2.3.6. Lijn 10

Voorgenomen wijzigingen:

Lijn 10 vervalt

Advies van het ROCOV:

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

2.3.7. Lijn 11

Voorgenomen wijzigingen:

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

Advies van het ROCOV:

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

2.3.8. Lijn 16

Voorgenomen wijzigingen:

Lijn 16 vervalt

Advies van het ROCOV:

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

2.3.9. Lijn 18

Voorgenomen wijzigingen:

Lijn 18 vervalt

Advies van het ROCOV:

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

2.3.10. Lijn 29

Voorgenomen wijzigingen:

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

Advies van het ROCOV:

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

2.3.11. Voorzomerdienst

Voorgenomen wijzigingen:

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

Advies van het ROCOV:

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

2.3.12. Versnellingsmaatregelen

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

Advies van het ROCOV:

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

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

2.4. Utrecht streek

2.4.1. Lijnenruil

2.4.2. HOV Amersfoort – Sciencepark Park

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

2.4.3. Lijn 31

Voorgenomen wijzigingen:

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

Advies van het ROCOV:

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

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

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

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

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

2.4.4. Lijn 32

Voorgenomen wijzigingen:

Lijn 32 opheffen.

Advies van het ROCOV:

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

2.4.5. Lijn 33

Voorgenomen wijzigingen:

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

Advies van het ROCOV:

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

2.4.6. Lijn 35

Voorgenomen wijzigingen:

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

Advies van het ROCOV:
Akkoord.

2.4.7. Lijn 43

Voorgenomen wijzigingen:

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

Advies van het ROCOV:

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

2.4.8. Lijn 47

Voorgenomen wijzigingen:

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

Advies van het ROCOV:

Bespreekbaar.

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

2.4.9. Lijn 48

Voorgenomen wijzigingen:

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

Advies van het ROCOV:

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

Als alternatief stellen we voor

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

2.4.10. Lijn 56

Voorgenomen wijzigingen:

U-OV neemt lijn 56 over van Syntus.

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

Advies van het ROCOV:

Akkoord.

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

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

2.4.11. Lijn 63

Voorgenomen wijzigingen:

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

Advies van het ROCOV:

Onze afweging bij dit voorstel:

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

Ons advies:

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

2.4.12. Lijn 65

Voorgenomen wijzigingen:

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

Advies van het ROCOV:

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

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

2.4.13. Lijn 74

Voorgenomen wijzigingen:

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

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

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

Advies van het ROCOV:

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

2.4.14. Lijn 77 en 78

Voorgenomen wijzigingen:

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

Advies van het ROCOV:

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

2.4.15. Lijn (2)85

Voorgenomen wijzigingen:

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

Opmerkingen:

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

Advies van het ROCOV:

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

2.4.16. Lijn 94

Voorgenomen wijzigingen:

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

Advies van het ROCOV:

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

2.4.17 Lijn 111 en 127

Voorgenomen wijzigingen:

Lijn 111 vervalt,

Lijn 127 wisselt in Vleuten van route met lijn 11.

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

Daarnaast vervalt lijn 127 na 19.00,

Opmerking

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

Advies van het ROCOV:

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

2.4.18. Lijn 122

Voorgenomen wijzigingen:

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

Advies van het ROCOV:

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

2.4.19. Lijn 281

Voorgenomen wijzigingen:

Lijn 281 opheffen.

Advies van het ROCOV:

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

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

2.4.21. Nachtnet

Voorgenomen wijzigingen:

Het nachtnet vervalt.

Advies van het ROCOV:

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

2.4.21. FC Utrecht Express

Voorgenomen wijzigingen:

De FC Utrecht Expressen vervallen.

Advies van het ROCOV:

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

3. Infrastructuur

3.1. Vervallen haltes

Advies van het ROCOV:

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

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer