

Provincie Utrecht  
College van Gedeputeerde Staten  
per mail

Betreft: advies ontwerp OV Netwerkperspectief

Utrecht, 20 december 2021

CC. de heer E. van Dijk, projectleider concept OV Netwerkperspectief

Geacht College,

Het ROCOV Utrecht heeft 2 november 2021 het ontwerp OV Netwerkperspectief ontvangen. We hebben deze Nota in twee sessies op 16 november 2021 en op 7 december 2021 met uw medewerkers besproken in een prettige en constructieve sfeer. We stellen deze werkwijze zeer op prijs. Ook willen wij u complimenteren met een leesbaar en helder geschreven ontwerp OV Netwerkperspectief.

Het ontwerp OV Netwerkperspectief is een lijvig document en daagt ons uit tot een gedegen reactie. We gaan daarom eerst in op het onderwerp **I. Verbinden en ontsluiten**. We sluiten in onze reactie daarbij aan op het visie achtige karakter van het OV netwerkperspectief.

Vervolgens gaan we in deel **II. Opbouw netwerk** nader in het ontwerp OV Perspectief. We gaan daarbij niet gedetailleerd in op alle punten in de tabellen. Wel bespreken we de ontwikkelingen in de spoorsector en de ontwikkeling van het tramnetwerk. De benodigde bouw van infrastructuur vergt nu eenmaal vroegtijdige besluitvorming. Over verdere ontwikkelingen overleggen en adviseren we graag wanneer die aan de orde komen zoals het Programma van Eisen en de jaarlijkse vervoerplannen.

## I. Verbinden en ontsluiten

Het lijkt een open deur maar wij vinden het van belang dat als uitgangspunt wordt gehanteerd dat een goed OV-netwerk bestaat uit verbindende en ontsluitende voorzieningen. Het biedt dus inclusieve mobiliteit voor degenen die het gebied wonen, werken en recreëren. Een dergelijk netwerk is fysiek en mentaal toegankelijk en bereikbaar voor iedereen. Dat vergt daarbinnen extra aandacht voor specifieke reizigers middels het hanteren van het design-for-all principe en het stellen van bereikbaarheidsnormen. Het netwerk is een aantrekkelijk alternatief voor de auto.

Aan de hand van deze uitgangspunten geven wij advies op het ontwerp OV Netwerkperspectief. De uitwerking van deze uitgangspunten moet leiden tot een integraal netwerk dat aantrekkelijk en duurzaam openbaar vervoer biedt aan iedereen. Daartoe worden verschillende soorten tram- en

buslijnen ingezet. Ook hoort daarbij een ontsluitend netwerk dat geïntegreerd is met het totale netwerk. Dat netwerk bestaat onder andere uit kleinschalige buslijnen, buurtbuslijnen en vervoer op afroep.

Wij vinden het belangrijk dat de provincie Utrecht vanuit haar regierol een centrale en stevige plek inneemt om adequaat in te spelen op mogelijke ontwikkelingen waarbij het netwerk aangepast kan en mogelijk dient te worden aan die ontwikkelingen (Denk hierbij aan een plotselinge ontwikkeling als de pandemie).

In ons advies over de concept Nota van Uitgangspunten benoemen we ook dit aspect vanwege de procesmatige insteek. Zo kan het concept OV netwerkperspectief meegenomen worden in het ontwikkelproces. Uiteraard verzoeken wij u ons hierbij nauw te betrekken met behoud van ieders rol en verantwoordelijkheid. Hierin past ook het samenwerken met groepen gemeentes voor het ontsluitend en/of aanvullend OV.

## Visie op het netwerk

Een netwerk dat in onze ogen voldoet aan de eisen van deze tijd is uit een samenhangend (integraal) systeem. Dat wil zeggen een systeem waarin weliswaar onderscheiden typen verbindingen / vervoer mogelijk zijn, maar dat het als een geheel moet worden gezien en beoordeeld.

We onderscheiden in het systeem het spoor, snelle verbindende lijnen, hoogwaardige streekbuslijnen, streekbuslijnen, Spitslijnen en USP-lijnen, Regionale tramlijnen, Stads- en voorstadslijnen en Transversale lijnen. We gaan hierna daar per type verder op in.

- Spoor. Is in de netwerkvisie uitgebreid beschreven. Dat juichen we toe: de regionale reiziger heeft belang bij de spoorverbindingen die in en door de provincie geboden worden. Daarom bepleiten wij:
  - voor het provinciebestuur meer regie op en zeggenschap over de regionale treinen, ook van NS. De provincies en stadsregio's zullen daar gezamenlijk voor moeten pleiten.
  - daarbij ook voor een treinvorm tussen intercity en sprinter in, die stopt op een aantal knooppunten waar de intercity niet stopt. (Interregio). De provincies en stadsregio's zullen die gezamenlijk moeten ontwikkelen, beheren en in de markt moeten zetten.
  - ook voor meer infrastructuur, o.a.:
    - de Almere -Utrecht – Breda lijn
    - de Veenendaallijn verlengen naar Kesteren (2040)
    - de Hartlijn herstellen en aansluiten op de Veenendaallijn (2035 – 2050):
    - sprinterstation Loenersloot openen met een frequente treindienst op Utrecht en Amsterdam/Schiphol en aansluiting op diverse buslijnen, o.a. een R-net-buslijn Haarlem – Hilversum.
- Snelle verbindende lijnen. Dergelijke lijnen verwerken zware vervoerstromen met gestrekte verbindende lijnen die weinig stopplaatsen hebben. Binnen Utrecht vinden we geen voorbeelden. In de netwerkvisie van de provincie vinden we wel plannen om zulke lijnen in te voeren, onder de merknaam U-liner. Wij kunnen hierover nog niet adviseren omdat we de vervoerkundige onderbouwing nog niet gezien hebben.

- Hoogwaardige streekbuslijnen. Een dergelijke lijn kan behoorlijk snel en frequent zijn die gebruik maken van de provinciale wegen (N-wegen) en daardoor een goede schakel kunnen zijn in de reis van de reiziger. Voorbeelden zijn lijn 41, lijn 50, lijn 130 en lijn 295.
- Streekbuslijnen. Waar geen strikt onderscheid te maken is tussen verbindende en ontsluitende lijnen willen we graag de gewone streekbuslijnen behouden, maar in het geval dat ze onnodige vertraging oplopen zo veel mogelijk versnellen door middel van infrastructurele en verkeersmaatregelen. Voorbeelden daarvan zijn: lijn 56, lijn 103 en lijn 120.
  - Als een woongebied verbonden wordt met een werk-, studeer-, centrum- of voorzieningengebied kan een mengvorm gebruikt worden. De afstand tussen de gebieden wordt snel afgelegd, maar in één of beide herkomst- en bestemmingsgebieden wordt een haal- en brengroute geboden met haltes naar behoefte. Voorbeelden lijn 85.
  - Rivieroverschrijdende verbindingen. We doen de suggestie voor een OV verbinding bij het Wijkse Veer in aansluiting op lijn 44 naar Tiel. Er zijn namelijk maar weinig verbindingen over de zuidgrens van de provincie.
- Spitslijnen en USP-lijnen. Dit zijn buslijnen die geheel of voor een aanzienlijk deel gericht zijn op woon-werkverkeer. Van en naar USP gaan de meeste van dit soort lijnen.
- Regionale tramlijnen. Frequent en stabiel openbaar vervoer, dat ook letterlijk een vaste positie in de regio heeft. We kennen momenteel alleen de lijnen 60/61 Utrecht centraal – Nieuwegein Zuid/IJsselstein. De tramlijnen dragen inmiddels de merknaam U-link. Later meer over de ontwikkeling van dat tramnetwerk.
- Stads- en voorstadslijnen. In stedelijke en voorstedelijke gebieden hebben we behoefte aan stads- en voorstadslijnen. Die ontsluiten woongebieden en verbinden die met het centrum of de centrumstad en eventueel met andere belangrijke bestemmingen.
- Transversale lijnen. In de stad Utrecht zijn het meest succesvol de transversale lijnen. Dat zijn lijnen die van een voorstad of buitenwijk een route via het centraal station en het centrum hebben naar een andere voorstad of buitenwijk. Voorbeelden: lijn 28, lijn 73 lijn 74, lijn 77. Wij adviseren die transversale lijnen in stand te houden en er meer te vormen, ook bijvoorbeeld rond de stad Amersfoort. In uw nota zien we daarvan een goed voorbeeld: het koppelen bij station Amersfoort van de lijnen 17 Leusden – Amersfoort en 70 Amersfoort – Soest – Hilversum.

## Ontsluitend netwerk: klassieke buslijnen

We adviseren “klassieke” stads- en streekbuslijnen te blijven bieden ook als de kostendekkingsgraad wat lager is. Zij hebben bij veel reizigers een voorkeur, dus als de reizigersaantallen het rechtvaardigen moeten we die blijven bieden. In Principe in een klok vaste dienst van minimaal eenmaal per uur. Als het kan 7 dagen per week van 's morgens vroeg tot 's avonds laat. En anders in een wat kleiner tijdvenster, of op minder dagen (minimaal van maandag tot en met vrijdag ). Hier kan materieel op maat ingezet worden. We onderschrijven hiermee dus uw uitspraak om dergelijke lijnen te koesteren.

Om het integrale netwerk toegankelijk en bereikbaar te houden voor iedereen is een goede ontsluiting en fijnmazigheid een belangrijk middel. Wij stellen daarom naast het bovenstaande voor dat:

- er naast de verbindende functie ook een sterke ontsluitende functie moet blijven. Dat is niet of/of zoals op NWP-pag. 7, 26 en 32 wordt gesuggereerd, een tegenstelling, maar het zijn twee

functies die in veel gevallen naast elkaar kunnen bestaan.

- er extra aandacht komt voor dunner wordende lijnen door tijdig te onderzoeken wat de redenen daarvoor zijn en door gerichte promotie van deze lijnen om het moeten opheffen van deze lijnen te voorkomen. Eventueel door aanpassingen van de tarieven op die trajecten of door een lagere frequentie of een kleiner tijdvenster of kleiner materiaal. Ook kan worden overwogen of zo'n lijn aan een kleinere aanbieder kan worden gegund.
- indien een lijn wegens onderbezetting toch moet niet of niet op alle dagdelen behouden kan worden er goed nagegaan wordt of AOV mogelijk is en welke AOV-vorm er in die situatie er echt effectief kan zijn. Eventueel dient die vorm (in een proef- en gewenningsperiode) voor de reizigers gratis worden aangeboden. Door het aanvullende vervoer gratis aan te bieden geef je een positief signaal af, blijf je reizigers binden en houd je inzicht in de vervoersbehoefte. De mogelijk onbedoelde extra reizigers kan je dan voor lief nemen.
- het vervangen van een buslijn door AOV met extra overstap zoveel mogelijk moet worden voorkomen omdat dat een extra barrière voor mensen met beperkingen is. (zie ook NWP pag. 31)
- In het NWP wordt uitgesproken dat het streven naar een zo inclusief mogelijk systeem (zoals onze gedeputeerde wenst, zie NWP pag. 5) ook betekent dat daar extra geld voor beschikbaar moet worden gesteld. Voor het handhaven en mogelijk herstellen van die inclusiviteit.
- in de NvU aan uitgangspunt 23 bereikbaarheid wordt toegevoegd en in de bijbehorende teksten wordt verwerkt
- In het programma van eisen de inclusiviteit (bereikbaarheid én toegankelijkheid) zonder overstappen een duidelijk gunningscriterium met een bij het belang ervan passende weegfactor wordt. (zie o.a. NvU pag. 19)

## Ontsluitend netwerk: kleinschalig vervoer

Naast bovenstaande vervoervormen is er behoefte aan completering van het ontsluitende netwerk. Dat moet – samen met het spoor en de sterkere lijnen die hierboven beschreven zijn - een integraal netwerk bieden. Zo'n netwerk zou iedereen gewenste en passende mobiliteit moeten bieden: “mobiliteit à la carte” met als voorbeelden de buurtbus en het vervoer op afroep. Een randvoorwaarde hierbij is dat er gebruik wordt gemaakt van bewezen effectieve systemen. Bij experimenten zou daarom eerst het experiment zich moeten bewijzen voordat het bestaande vervoer opgeheven wordt.

Dat we graag een integraal netwerk zien heeft als consequentie dat oproepbaar aanvullend openbaar vervoer zich niet hoeft te beperken tot bepaalde gebieden. Op alle tijden waarop en op alle plaatsen waar het niet mogelijk is openbaar vervoer met vaste ritten te bieden zal er als aanvullend vervoer een netwerk van oproepbaar vervoer aanwezig moeten zijn. De door u in de nota aangegeven “zoekgebieden” zijn dan ook niet nodig. Wel kunnen we zoeken naar een werkende verdeling in regio's voor het oproepbare vervoer; vergelijkbaar met de Regiotaxi waar verschillende kavels afzonderlijk aanbesteed worden.

## Bereikbaarheidsnormen

Het gebruik van een straal van 600 meter om de dekkingsgraad van het OV te meten geeft een te rooskleurig beeld. Algemeen (ook door het CBS en Rover) wordt maximaal 400 meter loopafstand (ca. 300 meter hemelsbreed) als een betere maat gezien. De werkelijke bereikbaarheid van het OV is dus

naar ons idee een stuk slechter dan in uw nota's wordt gesuggereerd. Wij zien hier een coördinerende taak voor de provincie om niet alleen het financiële maar ook het maatschappelijke belang te behartigen. Wij stellen dat de invloedssfeer van een halte via concrete (loop)routes (en niet als straal van een cirkel) wordt bepaald. Wij adviseren daarom loopafstanden op te nemen in het Programma van Eisen gekoppeld aan de mate van dekkingsgraad. Hiermee doen wij een voorstel waar gedurende de looptijd van de concessie naar gestreefd kan worden. Het voorstel is normen te stellen voor de bereikbaarheid met loopafstanden tussen halte en adressen van herkomst en bestemming.

Wij stellen de volgende maximale loopafstanden voor:

- In stedelijk en voorstedelijk gebied:
  - van en naar halte bus : 400 meter
  - van en naar halte oproepbaar vervoer: 400 meter
  - van en naar halte HOV-bus of HOV-tram: 600 meter
- In andere kernen niet verstedelijkt gebied:
  - van en naar halte bus: 600 meter
  - van en naar halte oproepbaar vervoer: 400 meter
  - van en naar halte HOV-bus of HOV-tram: 800 meter

Dit betekent ook een garantie dat reizigers die van of naar de halte geen afstand boven de 400 meter kunnen afleggen voor oproepbaar vervoer kunnen kiezen.

Wij zijn bereid hierover verder in gesprek te gaan met u en erover te adviseren.

## **MaaS: een weg naar duurzame en inclusieve mobiliteit**

Mobility as a Service, MaaS, is in potentie een grote verandering ten opzichte van mobiliteit zoals we die tot voor kort kenden. MaaS-apps zullen ervoor zorgen dat we in de toekomst de keuze hebben uit meer variaties en combinaties van mobiliteitsdiensten. Dit zijn spannende ontwikkelingen, omdat niemand weet in welke richting Maas zich zal ontwikkelen.

Wij adviseren u om waar mogelijk vanuit uw verantwoordelijkheid en rol alertheid op de ontwikkelingen te tonen en daarbij te bezien wat de handelingsperspectieven zijn om, deels regulerend, bij te dragen aan de ontplooiing van initiatieven.

Van MaaS-voorzieningen mogen we verwachten dat die mede gericht zijn op duurzame en inclusieve mobiliteit. Zo kan de bemoeienis gericht zijn dat de MaaS-toepassingen ook beschikbaar zijn op plaatsen en tijden die voor ondernemers niet aantrekkelijk zijn en waar dus mobiliteitsmogelijkheden dreigen te ontbreken. De overheid kan ervoor zorgen dat ondernemingen die een inclusieve en duurzame MaaS-app bieden en/of mobilisten die daarmee hun mobiliteit regelen, beloond worden: met geld, maar ook met mogelijkheden om exclusief betalingen te verwerken voor de reisdelen die door het openbaar en collectief vervoer geregeld worden.

MaaS die geregistreerd wordt door de overheid verzorgt duurzame Mobility à la carte voor iedereen. Op de kaart staat een grote keuze aan openbare en collectieve vervoermiddelen. Daar vallen in ieder geval onder: het huidige openbaar vervoer, het aanvullend openbaar vervoer, ook wel publiek vervoer genoemd, regiotaxi-achtige systemen en het provinciale flexvervoer (nu Syntusflex en U-flex). Ook de prijzen van het vervoer zijn duidelijk, maar met behulp van subsidie en collectieve contracten kunnen specifieke doelgroepen kortingen krijgen, waardoor iedereen mee kan.

## II. Opbouw netwerk

Hierbij geven we ons commentaar op onder andere de tabellen 4.1, 4.2 en 7.1 van uw nota. In onze tabellen zijn onze toevoegingen en wijzigingen in **vet** weergegeven.

Doorhalingen in rode passages geven aan dat wij maatregelen niet of anders zouden willen. Daarover willen we graag met u verder in gesprek.

### Tot 2035: **Betere integratie spoor in de regio**

Provinciebreed tot 2035	
Sterk treinproduct als ruggengraat – meer sprinters én <b>snelltreinknopen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>&gt; Meer treinen tussen Utrecht en Amersfoort (sprinters of IC-treinen)</li><li>&gt; Optimalisatie Amersfoort – Amsterdam</li><li>&gt; Meer sprinters Woerden, Houten, Breukelen</li><li>&gt; Meer sprinters naar Utrecht vanuit Veenendaal</li></ul> <p><b>Wij voegen daaraan toe:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>&gt; <b>Samen met andere provincies en de stadsregio's zeggenschap verwerven over de regionale treindiensten.</b></li><li>&gt; <b>Samen met andere provincies en de stadsregio's een interregionetwerk ontwikkelen. Met onder meer stations in De Klomp, Driebergen, Leidsche Rijn, Woerden.</b></li><li>&gt; <b>Het wordt zo mogelijk om werkelijke integratie te verwezenlijken tussen spoor en andere vervoervormen: netwerk, dienstregeling en tarieven.</b></li></ul>

### Tot 2035: **Inhaalslag vertraming; beter benutten busnetwerk**

Regio U16 tot 2035	
Producten	<ul style="list-style-type: none"><li>&gt; U-link ontwikkelen van merk naar productformule met kwaliteitsnormen</li><li>&gt; Materieel, reisinfo, infrastructuur en knooppunten verbeteren met behulp van kwaliteitsnormen</li></ul> <p>Ter toelichting. We vinden het jammer dat U-link indertijd is geïntroduceerd als een merk zonder meer. De enige nieuwe kwaliteit die we bij een deel van de U-linklijnen zien is een hogere frequentie. En slechts bij één U-linklijn, de 41, is ook comfortabeler materieel verschenen met meer zitplaatsen.</p> <p>We missen zaken als comfortabeler materieel, comfortabelere, veiligere, toegankelijke en herkenbare haltes, betere en herkenbare reisinformatie. Daar waar haltes een knooppuntfunctie kunnen vervullen zijn geen kwaliteiten toegevoegd om de knooppunten comfortabeler en aantrekkelijker te maken.</p> <p>Ronduit reizigersonvriendelijk is de manier waarop het U-link-beeldmerk aangebracht is op de bussen. De stickers met het merk zijn geplakt op de zijruiten en ontnemen reizigers daardoor een deel van hun uitzicht</p> <p>Wij geven u in overweging aansluiting te zoeken bij de formule “R-Net”, die niet alleen een sterk merk vormt maar de reiziger ook zichtbare en meetbare kwaliteiten biedt.</p>



<p><b>Regio U16 tot 2035</b></p> <p>Hoofdverbindingen: <b>uitbreiden U-link op de middellange afstand en in hoogstedelijk gebied;</b> <b>samen met andere concessieverleners de (middel-)lange-afstandsbusslijnen verbeteren.</b></p> <p><b>Merwedelijn</b></p>	<p>&gt; Introductie <b>U-link</b> (<del>De Ronde Venen - Amsterdam, Gouda – Montfoort – Utrecht, Zuid-Holland - Utrecht,</del> Noord-Brabant - Utrecht, Amersfoort – USP, <del>Wijk bij Duurstede - Utrecht</del>)</p> <p>&gt; <b>Samen met provincie Zuid-Holland introduceren van R-Net op de lijn Utrecht – Schoonhoven – Rotterdam Capelsebrug</b></p> <p>&gt; Uitbreiding U-link Regio U16 (Overvecht, Meern Vaartsche Rijn - USP en meer trams op tramlijn 22)</p> <p>&gt; <b>Samenwerking met Noord-Brabant, Zuid-Holland en Rijkswaterstaat om de Brabantliners naar Breda en Oosterhout en de Snelbuzz naar Gorinchem tot een groter succes te maken. BRT als voorloper van de AUB-lijn!</b></p> <p>Deze onderwerpen zijn alternatieve benaderingen die wij voorstellen.</p> <p>&gt; Een snel begin maken met de Merwedelijn. Een quick win! Snelle ontsluiting van de Merwedekanaalzone en versnelling van de dienst naar Nieuwegein en IJsselstein. Dat kan op de aan te leggen HOV-(bus/tram-)baan. Er is geen noodzaak deze baan ondergronds te leggen; elders kan een tramtunnel meer profijt brengen, bijvoorbeeld in het USP.</p> <p>De Merwedelijn ter verhoging van de vervoerwaarde zo snel mogelijk koppelen aan een lijn via de centrumas – zie aldaar.</p> <p>&gt; Het Beneluxbaantracé hoeft niet gesloten te worden. Een (wat minder intensieve) tramdienst lijkt verantwoord: er is vraag naar tramvervoer opgebouwd tussen Graadt van Roggenweg, Kanaleneiland, Nieuwegein centrum en Nieuwegein ziekenhuis. Bovendien behouden we zo een omleidingsmogelijkheid zodat de tramdienst minder kwetsbaar wordt.</p>
<p><b>Vertramming centrumas stad Utrecht met behoud transversale lijnen</b></p>	<p>&gt; <b>Op de vertramming van de binnenstadsas hebben we een eigen visie:</b></p> <p>– Op korte termijn beginnen met vertramming vinden we noodzakelijk om de nodige verlichting te geven op het tracé. Het gebruik van trams op meerdere lijnen hier zal door de grotere capaciteit van de tram ten opzichte van de bus, leiden tot veel minder verkeersbewegingen van het openbaar vervoer en dus tot ruimte voor voetgangers en fietsers.</p> <p>– De huidige HOV-banen zijn zodanig ontworpen dat er vrij gemakkelijk tramrails in kunnen worden gemonteerd. De baan kan worden gecompleteerd met een bovenleiding, maar gezien de stand van de techniek is dat niet overal nodig: de eigentijdse trams zijn geschikt voor de inbouw van voorzieningen om gedeelten van de lijn zonder bovenleiding af te leggen.</p> <p>– In de huidige situatie wordt het binnenstadstracé bediend door een aantal transversale buslijnen. Die willen we zo veel mogelijk als transversale lijnen behouden, ook bij vertramming.</p> <p>– In een later stadium zal het wenselijk zijn één en ander uit te breiden door middel van een tunnel onder het binnenstadstracé. Ook het bovengrondse tracé kunnen we dan blijven benutten.</p> <p><b>We stellen voor dat de binnenstadstram er komt in stappen:</b></p> <p>– <b>Stap 1, te starten rond 2024: Het leggen van tramrails op de HOV-baan tussen</b></p>

Regio U16 tot 2035	<p>Centraal station, binnenstad, Rijsweerd en USP. Vertramming van lijn 28 tussen Utrecht centraal en De Uithof. De noordoostelijke tak van de “HOV-bril”. Zo wordt al een groot aantal OV-verkeersbewegingen uitgespaard: tien trams per uur van 66 meter lang vervangen 16 gelede en dubbelgelede bussen!</p> <p>– Stap 2, te starten rond 2026: Vertramming van de HOV-banen tussen Utrecht centraal – Anne Frankplein – Papendorp – De Meern – Vleuten. De zuidwestelijke tak van de “HOV-bril”. Lijn 28 kan hierdoor terugkeren als transversale lijn. Voor Parkwijk een vervangende buslijn.</p> <p>Om de binnenstadsas verder te ontlasten valt te denken aan meer vertrammingen van transversale lijnen:</p> <p>– Stap 3, te starten rond 2030: Vertramming restant lijn 28, lijn 73 en een deel van lijn 50: Parkwijk/Maarssenbroek – Leidsche Rijn – Vleutenseweg – Centraal station – centrumas – Zeist – Vollenhove e.v./station Driebergen. Een lijn met vertakkingen aan beide uiteinden; de takjes kunnen bediend worden door trams te splitsen en te combineren. Daardoor kan een groot aantal voertuigbewegingen op de centrumas vervallen. Hier vervangen 8 trams per uur 20 bussen!</p> <p>– Stap 4, na 2035. Bouw tramtunnel binnenstad. Zie verderop.</p>
Wiel met spaken	<p>&gt; In samenhang met ruimtelijke projecten het Wiel met spaken ontwikkelen. In het algemeen HOV-banen met HOV-lijnen. Nieuw te ontwikkelen gebieden zo snel mogelijk van zo goed mogelijk OV voorzien.</p> <p>&gt; Streef er samen met de gemeenten naar de infrastructuur zo veel mogelijk te betalen uit de exploitatie van ruimtelijke projecten.</p>
Betere OV-ontsluiting zuidelijke binnenstad – museumkwartier	<p>&gt; Kleinschalige buslijn 2 verbeteren: frequente dienst in twee richtingen en rijden via Vaartscherijn. In het kader van de omgevingsvisie binnenstad. Termijn: 2024</p>
HOV Haarlem – Uithoorn – Mijdrecht – Loenersloot – Hilversum	<p>&gt; Maak een begin met de ontwikkeling van een hoogwaardige busverbinding Haarlem – Uithoorn – Mijdrecht – Loenersloot – Hilversum.</p> <p>&gt; Fase 1 kan snel: de lijnen 340 Haarlem – Uithoorn en 130 Uithoorn – Breukelen aan elkaar koppelen.</p> <p>&gt; Fase 2: deze lijn door naar Loenersloot – Hilversum i.p.v. Breukelen. Dat kan zodra er een station Loenersloot is zoals we bepleiten als wens voor de periode 2035 – 2050:</p>
Fijnmazige basis met U-bus en aanvullend OV	<p>&gt; <del>Zoekgebieden aanvullend OV</del> Het OV-netwerk completeren door aanvullend OV in te voeren op plaatsen en tijden waarop het gewone OV niet geboden kan worden. Ook zou aanvullen OV geboden kunnen worden in relaties die door het gewone OV slechts met een grote omweg bediend worden.</p>

## Tot 2035: Beter benutten busnetwerk

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 Studentenunie, Kracht van Utrecht, Vervoercie UMC, Diakonessenhuis, SBO, GPPZ, SRA, Onbeperkt Amersfoort, SOL en SGLA



# ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties  
openbaar vervoer

<b>Regio Amersfoort tot 2035</b>	
Hoofdverbindingen: U-link op de middellange afstand en in hoogstedelijk gebied	<b>Wij missen nog informatie over de verschillen tussen U-liner en U-link. Ook zien we niet wat bij de genoemde U-liners het vervoerkundige motief is.</b> > Introductie U-link (Bunschoten - Amersfoort, Amersfoort - USP en Amersfoort - Veenendaal) > Introductie U-link Regio Amersfoort (Soest, Leusden, Amersfoort Schothorst en Amersfoort Vathorst)
Fijnmazige basis met U-bus en aanvullend OV	> <del>Zoekgebieden aanvullend OV</del> <b>Het OV-netwerk completeren door aanvullend OV in te voeren op plaatsen en tijden waarop het gewone OV niet geboden kan worden. Ook zou aanvullen OV geboden kunnen worden in relaties die door het gewone OV slechts met een grote omweg bediend worden.</b>

## Tot 2035: Beter benutten busnetwerk

<b>Regio Food Valley tot 2035</b>	
Hoofdverbindingen: U-link op de middellange afstand en in hoogstedelijk gebied	<b>Wij missen nog informatie over de verschillen tussen U-liner en U-link. Ook zien we niet wat bij de genoemde U-liners het vervoerkundige motief is.</b> > Introductie U-link (Amersfoort - Veenendaal/ Wageningen University & Research)
Fijnmazige basis met U-bus en aanvullend OV	> <del>Zoekgebieden aanvullend OV</del> <b>Het OV-netwerk completeren door aanvullend OV in te voeren op plaatsen en tijden waarop het gewone OV niet geboden kan worden. Ook zou aanvullen OV geboden kunnen worden in relaties die door het gewone OV slechts met een grote omweg bediend worden.</b>

## 2035 – 2050: Meer en beter spoor, stations en treinen in de regio

<b>Provinciebreed 2035 – 2050</b>	
Sterk treinproduct als ruggengraat – meer sprinters én IC-knopen	<b>Regio U16</b> > Meer sprinters richting Woerden, Breukelen, Houten, Hilversum - Gooi, Amersfoort en Driebergen. > Nieuwe sprinterstations Maartensdijk en Woerden Molenvliet > Opwaarderen sprinterstation Leidsche Rijn en Lunetten-Koningsweg <b>Regio Amersfoort</b> > Meer sprinters richting Barneveld, Nijkerk, Harderwijk, Utrecht en Hilversum/Amsterdam > Nieuw sprinterstation Amersfoort De Hoef <b>Regio Food Valley</b> > Meer sprinters richting Utrecht en via Valleilijn naar Amersfoort > Nieuw sprinterstation Veenendaal-Zuid > de Veenendaallijn verlengen naar Kesteren voor een betere spoorverbinding met Rivierenland > de Hartlijn herstellen – tussen Amersfoort en Leusden ligt die lijn er nog voor goederentreinen – en aansluiten op de Veenendaallijn; zo kan de OV-verbinding

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 Studentenunion, Kracht van Utrecht, Vervoercie UMC, Diakonessenhuis, SBO, GPPZ, SRA, Onbeperkt Amersfoort, SOL en SGLA

<p><b>Provinciebreed 2035 – 2050</b></p> <p>Sterk treinproduct als ruggengraat – <b>completering spoorwegnet</b></p>	<p><b>Amersfoort – Veenendaal – Rhenen sterk verbeterd worden</b></p> <p>&gt; Ontwikkelen van meer regionale spoorinfra – vanaf heden aan het werk om die in het MIRT krijgen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– AUB-lijn fase 1. De USP-boog: een verbinding die nabij Blauwkapel aftakt van de spoorlijnen Amersfoort – Utrecht en Hilversum – Utrecht en via het A27-tracé gaat naar knoppunt USP (station USP/Rijnsweerd met aansluitingen op twee tramlijnen en met ketenvoorzieningen) en knooppunt Lunetten/Koningsweg</li> <li>– AUB-lijn fase 2. Uit te breiden tot de AUB-lijn: Almere – Utrecht – Breda. Te beginnen met Lunetten – Gorinchem – Breda via het A27-tracé.</li> <li>– AUB-lijn fase 3. Completeren met A27-tracé Blauwkapel – Almere</li> </ul> <p>&gt; Samen met de MRA en provincie Noord-Holland werken aan de komst van een station Loenersloot. Te bedienen door frequentere sprinters van en naar Utrecht, Amsterdam, Schiphol en Gouda</p> <p>Busontsluiting in samenwerking met MRA en provincie Noord-Holland door middel van onder meer een verlengde R-Netlijn 340 Haarlem – Uithoorn – Mijdrecht – Loenersloot – Hilversum.</p> <p>Station Loenersloot maakt zo een eind aan de parallelliteit van bus en trein, want maakt de buslijnen 126 en 130 – met name tussen Breukelen en Amsterdam Zuid-Oost – overbodig.</p> <p>Opmerking. We stellen hier uitbreiding van infra voor. Deze infra voldoet niet aan de tegenwoordig gestelde regel dat OV-infra gecombineerd moet worden met andere ruimtelijke projecten. De omgeving van de kern Loenersloot leent zich immers niet voor uitgebreide nieuwbouw en omvangrijke autoparkeervoorzieningen. Het knooppunt Loenersloot zal het regionale OV-netwerk zodanig verbeteren dat we het hier toch voorstellen.</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## 2035 – 2050: **Schaalsprong naar OVx2**

<p><b>Alle regio's bus en tram 2035 – 2050</b></p> <p>Hoofdverbindingen: <b>U-link</b> op de middellange afstand en in hoogstedelijk gebied</p>	<p><b>Wij missen nog informatie over de verschillen tussen U-liner en U-link. Ook zien we niet wat bij de genoemde U-liners het vervoerkundige motief is.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; <del>U-liner en</del> U-link infrastructuur en knooppunten <b>verder</b> verbeteren</li> <li>&gt; <del>Nieuwe lightrailverbindingen: (metrotram) Nieuwegein-Utrecht Centraal-Zeist en Papendorplijn</del></li> <li>&gt; <del>U-liner Leidsche Rijn – Amstelveen</del></li> </ul> <p><b>Hier kunnen we nog niet over oordelen want we hebben nog geen plan met onderbouwing gezien.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Nieuwe <b>U-link</b> verbinding Amersfoort-Hilversum</li> <li>&gt; Nieuwe <b>U-link</b> verbinding USP-Eemnes-Almere</li> </ul>
<p><b>Infrastructuur: tram</b></p>	<p><b>De volgende punten betreffen alternatieve voorstellen van ons.</b></p>

# ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties  
openbaar vervoer

Alle regio's bus en tram 2035 – 2050	
	<ul style="list-style-type: none"><li>&gt; Bouw tramtunnel binnenstadsas. De drukste transversale tramlijnen hier gaan door deze tunnel. Trambaan maaiveld blijft liggen: voor 1 tramlijn en voor omleiding bij verstoringen.</li><li>&gt; Bouw tramverbinding USP – Universiteitsweg – Utrechtseweg met bogen naar oost en west ter aansluiting op Utrechtseweg.</li><li>&gt; Bouw tramtunnel in USP. om ruimte bovengronds te scheppen voor busverkeer. Hiermee willen we bereiken dat alle OV deze hoofdas in het gebied blijft bedienen. Elk tracé voor een tweede OV-as zal suboptimaal zijn. Bovengrondse trambaan behouden voor omleidingen.</li><li>&gt; Studie vertramming tangentiële lijnen, bijvoorbeeld 29 en 34.</li></ul>
Wiel met spaken	<ul style="list-style-type: none"><li>&gt; In samenhang met ruimtelijke projecten het Wiel met spaken verder ontwikkelen. In het algemeen HOV-banen met HOV-lijnen.</li></ul>

## Vragen

Als u vragen heeft over ons advies, 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