

Keolis
T.a.v. de heer E. van der Zee
U-OV / Qbuzz
t.a.v. de heer J. Bekedam
Per mail

Betreft: advies vervoerplannen 2024 Keolis en U-OV / Qbuzz

Utrecht, 11 mei 2023

CC. de heer D. Eerdmans en de heer G. Knegt provincie Utrecht

Geachte heer Van der Zee,
Geachte heer Bekedam,

Na enkele algemene opmerkingen gaan we in op de voorstellen van Syntus en U-OV en per concessie op de 'pluspakketten' en voorstellen die volgens ons ontbreken. We houden de hoofdstukindeling van beide vervoerders aan. Beide concessies grijpen vaak in elkaar. Daarom komen we net als vorige jaren met één advies op beide consultatieversies.

We reageren graag op de consultatieversies van de Vervoerplannen '24 van Syntus en U-OV. Het gaat over het een-na-laatste jaar van de huidige concessies.

Het OV verkeert in zwaar weer. Nog altijd is het aantal passagiers niet terug op het niveau van 2019. Het eerste doel is reizigers (terug)winnen. Daarnaast is er financiële druk, niet alleen door dalende reizigersinkomsten en kostenstijgingen maar ook door beperking van de overheidssteun.

Ook het structurele gebrek aan personeel, mede veroorzaakt door een golf aan pensioneringen en beperkte instroom, vormt een bedreiging voor het herstel van het OV. Mede hierdoor is het de vraag of alle toegezegde verbeteringen wel waargemaakt kunnen worden.

We verwachten extra inzet van de vervoerders om het werken in het OV aantrekkelijker te maken. Dat is niet alleen een kwestie van geld, maar ook van serieuze aandacht vanuit de bedrijfsleiding. Alleen dan zijn alle goede voornemens ook echt houdbaar en neemt de aantrekkelijkheid van het OV weer toe.

Desondanks moet het OV de komende decennia een belangrijke rol spelen in de maatschappelijke ontwikkelingen. Aanpassing van het aanbod aan de vraag mag niet leiden tot verdere verschraling van het aanbod, integendeel. We dringen sterk aan (al eerder dan '24) dat eerdere afschalingen in het aanbod weer worden opgeschaald.

1. **ONZE IJKPUNTEN**

In dit advies hanteren we twee algemene criteria.

- 1) De bedieningsvensters mogen niet worden verschaald.
- 2) De bediening van alle nu bereikbare dorpen en wijken blijft gehandhaafd. Daarbij kijken we kritisch naar haltelocaties en loopafstanden.

2. **SYNTUS-CONCESSIE**

Stadsdienst Amersfoort

We zijn positief over het voorstel om lijn 1 ongewijzigd voort te zetten tijdens de pilot-fase van de wijkbus Soesterkwartier. De voorstellen om de bediening van het bedrijventerrein Isselt anders in te vullen, gecombineerd met bediening van de nieuwe wijk op de Kop van de Isselt, volgen wij met interesse.

We blijven graag betrokken bij de toekomstige ontwikkelingen.

Het voorstel om twee extra ritten van lijn 2 uit te voeren als lijn 202 doorgaand naar het USP is, op basis van het aantal overstappers, een logische maatregel. Wel vragen wij wederom aandacht voor de bijeffecten van deze doorkoppeling. Richting Nieuwland gebeurt het, als gevolg van de ruime rijtijd voor de route over de A28, regelmatig dat reizigers op Amersfoort Centraal nog op de voorafgaande rit van lijn 2 kunnen overstappen. Dit vraagt om optimalisatie van de rijtijden.

Daarnaast moet voorkomen worden dat doorgaande reizigers niet meer in doorgaande ritten van lijn 202 passen. Het valt daarom te overwegen een rit tot Amersfoort Centraal kort voor de rit naar Nieuwland uit te laten rijden.

In het voorstel over lijn 19 wordt gesteld dat het ontsluiten van zowel De Berg Zuid als de Rusthof bepaalt dat de route niet wijzigt. We constateren echter dat, in de huidige opzet, lijn 19 precies niet de gebieden bedient waar reizigers te verwachten zijn: bij de haltes Bergkerk en Vondellaan wordt direct geconcurrereerd met lijn 56 en op het Borneoplein met het verzorgingsgebied van lijn 9. Halte Curaçolaan ligt slechts aan de uiterste rand van De Berg Zuid. Het verlagen van de frequentie lijdt voor deze zwak gebruikte alleen maar tot nog minder gebruik en is daarmee geen oplossing.

We adviseren tot een heroverweging van de route (bijvoorbeeld via Surinamelaan – De Genestetlaan – Stichtse Rotonde – Laan 1914) om zo lijn 19 meer in de buurt van potentiële reizigers te laten rijden en zo het gebruik te bevorderen.

Doorkoppeling lijn 70

De argumenten van Syntus om lijn 70 niet door te koppelen aan lijn 17 vindt het ROCOV terecht. Echter we zien aan de vermelde overstapcijfers wel dat reizigers van lijn 70

kennelijk op de eerst mogelijke bus richting het centrum van Amersfoort overstappen. Graag geven wij de suggestie mee dat er doorgaande verbindingen geboden worden van lijn 70 uit Soest naar het centrum van Amersfoort. Dit hoeft niet noodzakelijk altijd met dezelfde lijn te gebeuren, zolang reizigers wel vanaf dezelfde Stadsring-halte als waar ze uitstapten weer terug naar Soest kunnen reizen en ook kunnen zien welke rit doorrijdt naar Soest.

Abcoude

We vinden het niet opmerkelijk dat de aantallen overstappers in Abcoude lager liggen dan bij station Holendrecht, gezien in Abcoude uitsluitend op de trein kan worden overgestapt. Tegelijk kunnen de aansluitingen in Abcoude nooit optimaal zijn doordat de dienstregeling van lijn 120 wordt bepaald door de treinaansluitingen in Breukelen en Amsterdam Bijlmer ArenA. Het rijden van lijn 120 via station Abcoude is daarmee nooit relevant voor overstappers op de trein, gezien de bus op Amsterdam Bijlmer ArenA reeds op dezelfde trein aansluit.

We vinden de route via station Abcoude hooguit relevant wanneer deze tot meer reizigers met bestemmingen op het bedrijventerrein aan de Hollandse Kade leidt. Indien deze reizigersgroei niet optreedt, is het bedienen van station Holendrecht met lijn 120 relevanter.

Strategisch OV-plan De Ronde Venen

Het plan om in plaats van lijn 821 op zondag voortaan lijn 123 1x/uur te laten rijden kan op instemming van het ROCOV rekenen. Wel hebben wij zorgen over de levensvatbaarheid van deze lijn op zondagen. Voorkomen moet worden dat Wilnis op zondag helemaal niet meer per bus ontsloten wordt.

Veenendaal-De Klomp

Op Veenendaal-De Klomp gaat het stoppatroon van NS op vrijdagen verschillen van maandag t/m donderdag. Echter er is op de spoorlijn Utrecht – Arnhem geen sprake van een echte 10-minutendienst, maar van een kwartiersdienst met een toegevoegde 5^e en 6^e trein. Voor Veenendaal-De Klomp betekent dit dat de overstaptijden op de trein van/naar Arnhem op vrijdagen 5-6 minuten langer zouden worden dan op andere dagen. We vinden dit een dusdanig beperkte verlenging van de overstaptijd dat deze het omgooien van de hele dienstregeling van lijn 50, 80, 83 en 87 op vrijdagen, niet rechtvaardigt. Het aanpassen van de dienstregeling van deze lijnen op één dag in de week levert ook afwijkende aansluitingen op bij station Driebergen-Zeist (50 <-> trein), in Scherpenzeel (80 <-> 110), in Woudenberg (80 <-> 82), in Amersfoort (80 <-> trein) en bij Veenendaal Centrum (83/87 <-> trein).

Van belang hierbij is dat in Driebergen-Zeist, Amersfoort en Veenendaal Centrum het patroon van de treinen op vrijdag niet afwijkt en de concessie slechts eisen aan de minimale overstaptijd stelt.

Verschuivingen van de vertrektijden op Veenendaal-De Klomp zijn dus niet noodzakelijk om aldaar aan de gestelde eisen te blijven voldoen, terwijl dit wel tot gevolg kan hebben dat overstappen elders op vrijdagen verbroken worden. Daarnaast heeft een dergelijke verschuiving negatieve impact op de afstemming van lijnen 17 en 80 op de gedeelde route tussen Leusden en Amersfoort.

We adviseren op vrijdag geen afwijkende dienstregeling op de lijnen 50, 80, 83 en 87 te rijden.

Vervolgstappen USP-lijnen

De plannen om enkele ritten van lijn 76 en 202 aan elkaar te koppelen verbazen ons, aangezien vrij recent de USP-lijn 272 nog is ingekort vanwege het beperkte aantal reizigers vanuit Bunschoten-Spakenburg. Aangezien slechts een deel van de ritten gekoppeld wordt, verzoeken wij om deze koppeling duidelijk op de bestemmingsdisplays te vermelden dat wil zeggen dat de bus verder rijdt naar het USP / naar Bunschoten. Zodat reizigers de doorgaande ritten duidelijk kunnen herkennen en niet afhankelijk zijn van voetnoten op de vertrekstaten. Een apart lijnnummer (276) met in het bestemmingsdisplay "via Amersfoort CS" kan duidelijker zijn.

Verbeteren IJsselstein – Gouda

Het plan om de frequentie op lijn 106 te verhogen naar een uurdienst doordeweeks overdag wordt door het ROCOV positief ontvangen. Wel vraagt het ROCOV zich af wat de meerwaarde is van het omnummeren van het traject IJsselstein – Utrecht naar lijn 106. Immers er worden nooit doorgaande ritten aangeboden vanuit Utrecht voorbij IJsselstein. We adviseren om tussen Utrecht en IJsselstein het huidige lijnnummer 195 te behouden, zodat voor de reizigers duidelijk is dat er geen doorgaande reismogelijkheden geboden worden.

Het plan om ook in het weekend een uurdienst aan te bieden komt als een erg grote stap over, gelet op ontwikkelingen uit het verleden op deze lijn. We stellen voor bij introductie van een weekendbediening de frequentie tot 1x/2 uur te beperken.

Bediening Zegveld

Op het plan om buurtbus 524 te verlengen naar Zegveld in een uurdienst adviseren wij positief.

Het verder uitbreiden van de buurtbus tot Nieuwkoop zien wij daarnaast als een interessante gedachte, die mogelijk een iets andere opzet van de dienstregeling mogelijk maakt, waarmee de ritten van lijn 524 gelijktijdig met een rit van lijn 724 mogelijk voorkomen kunnen worden.

Overige lijnen

Wij zijn van mening dat het instellen van 30 km/u zones niet ten koste mag gaan van het ontsluiten van woongebieden met het OV, zoals voor de toekomst op lijn 59 wordt voorgesteld.

In het geval van Huis ter Heide Noord vragen wij ons af in hoeverre hier überhaupt harder dan 30 km/uur gereden kan worden, wat betekent dat de effecten op rijtijden in een 30 kilometer zone hier amper effect op de dienstregeling zou hebben.

Het faciliteren van een overstap tussen de lijnen 123 en 107 in Oudewater wordt door ons positief ontvangen.

Tenslotte wordt het weer in de dienstregeling opnemen van alle nachtbussen als zeer positieve ontwikkeling gezien. Vanwege de krappe personeelssituatie verwachten we wel dat Syntus dit op zodanige wijze aanpakt dat er geen impact van de hervatting van nachtlijnen op de lijnen overdag is.

'PLUSPAKKET' SYNTUS

Algemeen

Syntus stelt op de nodige momenten beperkingen in de frequenties voor. Hoewel het beperken van frequenties op momenten met minder vraag op zich een logische maatregel is, moet ervoor gewaakt worden dat niet te veel verschillende dienstregelingperiodes ontstaan. Hiermee wordt voorkomen dat de dienstregeling zo complex wordt dat reizigers in verwarring gebracht worden.

Het voorstel om in de week voor en na de zomervakantie de herfstvakantiedienstregeling te rijden roept vraagtekens op bij het ROCOV. In de herfstvakantie wordt momenteel immers geen aangepaste dienstregeling gereden, met uitzondering van het niet rijden van scholierenlijnen.

We adviseren het aantal dienstregelingperiodes beperkt te houden tot de huidige drie periodes: regulier, kleine vakanties (geen schoolbussen) en zomervakantie.

Over het algemeen is het ROCOV positief over de voorstellen voor het pluspakket, die in veel gevallen het terugdraaien van eerdere afschalingen omvatten. Voor wat betreft lijn 106 verwijzen wij naar het bovengenoemde als reactie op de voorstellen.

Bij lijn 80 stelt Syntus voor om alleen in de ochtendspits te verdichten. We zien echter op deze lijn helemaal niet zo'n sterk contrast tussen ochtend- en middagspits. Wanneer NS op de lijn Utrecht – Arnhem definitief zes treinen per uur gaat rijden in dienstregeling 2024 ontstaat daarnaast op Veenendaal-De Klomp een situatie waarin de treinen richting Utrecht circa een kwartier verschoven liggen van de treinen richting Arnhem. Het bieden van een kwartiersdienst in de spitsen zou dan betere aansluitingen voor de overstappers richting Utrecht opleveren, die bij voorkeur dan ook op de terugweg in de middagspits geboden zouden worden.

We adviseren bij invoering van het pluspakket op lijn 80 zowel in de ochtend als middagspits naar een kwartiersdienst te verdichten.

WAT ONTBREEKT (SYNTUS)?

In het vervoerplan stelt Syntus op lijn 80, 82 en 280 geen wijzigingen voor. Het ROCOV constateert dat tussen Woudenberg en Amersfoort lijn 80 nu de ontsluitende route door Leusden Tabaksteeg en over de Heiligenbergerweg rijdt. De reizigers vanuit Renswoude en Scherpenzeel reizen echter vrijwel uitsluitend van/naar Amersfoort. Tussen Leusden Tabaksteeg en Woudenberg bestaat slechts een minimale vervoersvraag, waarvoor de frequentie van lijn 82 volstaat.

Daarnaast is de bediening van Tabaksteeg niet toekomstvast, gezien bij de frequentieverhoging uit het pluspakket lijn 80 hier frequenter zou rijden dan de maximaal toegestane frequentie van 2x/uur over de busbaan Tabaksteeg.

We adviseren lijn 80 via Arnhemseweg en Kersenbaan rechtstreeks van Woudenberg naar Amersfoort te laten rijden en de hiermee vrijgemaakte DRU in te zetten voor het verdichten van lijn 82 tot een halfuursdienst tussen Amersfoort en Leusden Tabaksteeg.

3. **U-OV-CONCESSIE**

Oplossen capaciteitsknelpunten

We zijn over het algemeen positief over de inzet van diverse versterkingsritten en frequentieverhogingen om de capaciteitsknelpunten op te lossen.

In de constatering rond het gebruik van U-Flex Vijfheerenlanden tussen Leerdam en Meerkerk zien wij aanwijzingen dat er een missing-link in het netwerk Vijfheerenlanden zit. Gelijktijdig met het ontstaan van Meerkerk A27 als belangrijkere knoop in dit gebied is echter de voormalige vaste spitslijn op deze verbinding omgezet naar een belbus (en later naar U-flex). De drempel om het OV te gebruiken in de dorpen aan deze lijn is daarmee toegenomen.

We adviseren het inzetten van vaste spitsritten met kleinschalig materieel als feeder naar de overige lijnen op Meerkerk A27 te heroverwegen, gezien de groeipotentie hiervan groter is dan van het inzetten van een extra U-flex voertuig.

HOV Amersfoort – Science Park

Geconstateerd wordt dat door de introductie van lijn 202 de reizigersvraag op lijn 31 naar station Bilthoven is afgenomen, wat uiteraard geen onverwacht effect is. We verbazen ons echter over de keuze om met de gereduceerde frequentie van lijn 31 juist op de Sprinter naar Amersfoort aan te sluiten, aangezien deze reizigers allen een alternatief hebben in het gebruik van lijn 202 zonder dat dit extra overstappen kost.

We adviseren om de halfuursdienst van lijn 31 in de middagspits aan te laten sluiten op de Sprinters richting Soest en Baarn.

Capaciteit Utrecht CS – Galgenwaard

Vanwege de drukte richting de Rubenslaan wordt voorgesteld lijn 41 hier weer dagelijks te verdichten middels de met een gelijke frequentie rijdende lijn 9.

We constateren dat sinds de introductie van de tramlijnen naar het Science Park de halte

van lijn 41 is verplaatst naar een locatie nabij de tramhalte, waarmee overstappen gefaciliteerd worden. De eindhalte van de huidige lijn 6 (in 2024 lijn 9), is echter op de oorspronkelijke plek aan het Herculesplein blijven liggen.

Bewoners van de studentenwoningen aan de Rubenslaan kunnen hierdoor, wanneer zij met het OV naar het Science Park willen reizen, uitsluitend met een omweg via Station Vaartsche Rijn naar een tramhalte reizen. Ook kunnen reizigers in de omgeving Galgenwaard niet optimaal van de verhoogde frequentie gebruik maken, omdat zij altijd zullen moeten kiezen tussen twee haltes om naartoe te lopen.

We adviseren dat U-OV met de gemeente Utrecht in overleg treedt over aanpassingen waardoor lijn 9 kan keren bij de halte Stadion Galgenwaard van lijn 41, zodat voor beide lijnen hier een overstapmogelijkheid op de tram ontstaat.

Verbinding Driebergen-Zeist – Science Park – Lunetten

We begrijpen het voorstel om lijn 35 in zijn geheel te laten vervallen, maar betreuren dit gelijktijdig ook. Vanuit Lunetten is een overstap vanuit de trein op Utrecht Vaartsche Rijn een logisch alternatief, zeker gezien het merendeel van de reizigers toch al vanuit de trein zal zijn overgestapt. Dit gaat echter niet op voor Driebergen-Zeist, waar met name voor de studenten die met intercity's vanuit de richting Ede en Arnhem reizen het omreizen via Utrecht Centraal met reeds overbelaste trams en bussen een weinig aantrekkelijk alternatief is. Deze reizigers hebben lijn 35 ook amper kunnen ervaren als alternatief, aangezien het grootste deel van hun studententijd werd bepaald door coronamaatregelen waardoor sowieso al minder vaak werd gereisd.

Terecht wordt opgemerkt dat het rijden van lijn 35 tussen uitsluitend Driebergen-Zeist en Lunetten nauwelijks een besparing oplevert.

We geven de suggestie mee door het uitruilen van kwantiteiten door Syntus lijn 298, weer met de treinaansluiting vanaf Veenendaal-De Klomp te laten rijden.

Lijn 74 in Zeist

In Zeist West wordt voorgesteld de route te verleggen van de Koppelweg naar de Kromme Rijnlaan en Weteringlaan. Hierdoor neemt juist in het hart van de wijk Nijenheim de loopafstand tot een bushalte fors toe. Door de verplaatsing van de halten Zeisteroever en De Sluis naar de Weteringlaan of Kromme Rijnlaan verdwijnen deze haltes uit de woonomgeving, waarvoor in de plaats een halte op een sociaal onveiligere locatie ontstaat. Tevens voegt de nieuwe halte Kwikstaartlaan relatief weinig toe aan de route van lijn 74, terwijl deze ontstaat ten koste van een halte in het hart van de wijk. We adviseren negatief op het verleggen van de route van lijn 74 en verzoeken de bestaande route van lijn 74 in Zeist-West te handhaven.

Tevens wordt voor lijn 74 voorgesteld voortaan alle ritten naar Driebergen-Zeist te rijden ten koste van de route naar Zeist Busstation. Gelijktijdig bestaat in Zeist de wens het Ziekenhuis beter te ontsluiten met lijnen die ook 's avonds en in het weekend rijden.

We adviseren positief op het bieden van een consequente route door Zeist. In

tegenstelling tot het voorstel van U-OV adviseren wij echter juist de route naar het busstation door te trekken naar Driebergen-Zeist via Jagersingel en Oranje Nassaulaan, waarmee de bediening van het ziekenhuis en Kerkebosch verbetert.

Lijn 2

Naar aanleiding van de wensen vanuit ROCOV en gemeente wordt voorgesteld lijn 2 voortaan op weekdays overdag weer elk kwartier te laten rijden. De beslissing om dit voorstel over te nemen waardeert het ROCOV.

Hoewel het ROCOV over het algemeen kritisch tegenover het schrappen van vroege ritten staat, snappen wij de redeneringen om lijn 2 in het weekend niet meer voor 9.00 uur 's ochtends te rijden.

Gezien de aard van lijn 2 adviseren wij positief op het niet meer voor 9.00 uur rijden in het weekend.

Vroege ritten

Op de lijnen 3, 6 en 7 wordt voorgesteld een extra vroege rit te gaan rijden en op lijn 3 tevens om een rit aan het einde van de middagspits toe te voegen. Op lijnen 5 en 12 wordt daarentegen juist gekozen voor het schrappen van de allereerste rit. We constateren dat hierdoor op lijn 5 werklocaties pas vanaf een later tijdstip bereikbaar worden. Hoewel deze maatregel weinig reizigers treft, kunnen hierdoor wel reizigers getroffen worden die geen andere reismogelijkheid hebben om op hun werk te komen. De gevolgen op lijn 12 zijn minimaal omdat op vrijwel dezelfde route een kwartier eerder ook een rit van Syntus-lijn 120 rijdt.

We adviseren positief voor de extra ritten op lijn 3, 6 en 7 en de latere eerste rit op lijn 12. Op de latere eerste rit van lijn 5 adviseren wij negatief.

Frequentie vroege en late trams in Nieuwegein en IJsselstein

Vanwege het nog lage gebruik op de vroege uren en in de vroege avond wordt voorgesteld om op het gemeenschappelijke traject op deze momenten de frequentie te verlagen naar een kwartiersdienst. Daarbij wordt in het Science Park 's ochtends lijn 28 afgestemd op de tram voor het behoud van een reismogelijkheid om de 7,5 minuut voor ziekenhuispersoneel.

We adviseren positief op deze frequentieaanpassing, maar vragen de eerste ritten door de lagere frequentie niet later uit Nieuwegein en IJsselstein te laten vertrekken dan nu.

Frequentie lijn 24

Voorgesteld wordt om in de vroege ochtend en late avondspits minder vaak te rijden op spitslijn 24.

We adviseren hierop positief.

Frequentie lijn 28

Voorgesteld wordt om de eerste rit op lijn 28 niet langer te rijden vanwege de lage frequentie. Gezien deze rit in de tegenspitsrichting rijdt, verwacht het ROCOV ook weinig

nadelige gevolgen van het wegvallen van deze rit. Daarnaast worden enkele frequentieaanpassingen in de tegenspitsrichting en aan de spitsranden voorgesteld. Deze komen op het ROCOV ook als logische keuzes over.

We adviseren positief op de aanpassingen aan lijn 28.

Frequenties lijn 29

Op lijn 29 worden enkele samenvoegingen van ritten aan de spitsranden en het deels vervallen van de eerste rit voorgesteld. De eerste rit blijft daarbij rijden op het trajectdeel waar alleen lijn 29 rijdt.

We adviseren hierop positief.

Frequenties en route lijn 31

Voor lijn 31 wordt voorgesteld om langer een kwartiersdienst te rijden en de 7,5-minutendienst door een langer durende 10-minutendienst te vervangen met daarbij een verdichtingsrit. Tevens wordt voorgesteld om ook in de tegenspitsrichting tussen Nieuwegein en IJsselstein te rijden.

Tot slot wordt voorgesteld lijn 31 ook bij de haltes Poort van Nieuwegein en Marconi (hoog) te laten stoppen. Hierdoor ontstaan extra reismogelijkheden met lijn 31, met beperkte gevolgen aangezien de lijn hier al langs reed.

We adviseren hierop positief.

Extra ritten op lijn 38, 41, 44, 46 en 74

Op lijn 38 wordt een extra spitsrit voorgesteld als gevolg van de ontwikkelingen in het ruimtekwartier. Daarnaast wordt voor lijn 41 een vroegere start van de 10-minutendienst voorgesteld en op lijn 44 en 46 een eerste rit die een half uur eerder rijdt. In het geval van lijn 46 wordt tevens een extra rit van lijn 74 toegevoegd die op de extra vroege rit van lijn 46 aansluit.

We adviseren hierop positief.

Lijn 47

Op lijn 47 wordt voorgesteld de eerste rit van en naar Hoograven te schrappen. We constateren dat voor deze ritten voldoende alternatieven bestaan met andere lijnen. Uitsluitend vanaf halte Rijnhuizenlaan neemt de loopafstand naar alternatieve vroege verbindingen noemenswaardig toe. Daarnaast wordt voorgesteld vanuit Houten juist vroeger te gaan rijden en op zaterdag ook een uurdienst te bieden.

We adviseren hierop positief.

Lijn 48

In de avonduren wordt voorgesteld om lijn 48 een lusje over De Liesbosch te laten rijden, zodat dit bedrijventerrein dan ook bereikbaar wordt. Tevens wordt voorgesteld de frequentie in de spits definitief te verlagen naar een halfuursdienst en een extra vroege rit op zondag te rijden.

We adviseren positief over de wijzigingen op lijn 48, maar vraagt wel aandacht voor de

communicatie over het in beide richtingen stoppen op de halte De Liesbosch richting Houten.

Lijn 55 en 56

Op lijn 55 wordt naast een extra rit in de ochtendspits voorgesteld om een extra late rit naar Maartensdijk op zaterdag en een extra vroege rit op zondag toe te voegen.

Voor lijn 56 wordt een extra late rit naar Amersfoort en twee extra late ritten vanuit Amersfoort voorgesteld.

We adviseren hierop positief.

Lijn 64 en 74

Op lijn 64 wordt voorgesteld een extra vroege rit te rijden, waarvoor tevens een vroegere rit op lijn 74 naar Vianen toegevoegd wordt. Tevens wordt voorgesteld de vroegste rit vanuit het bedrijventerrein een half uur later te laten rijden, waarvoor in de plaats de kwartiersdienst van lijn 74 vanuit De Hagen verlengd wordt. Ook wordt voorgesteld de kwartiersdienst in het weekend een uur eerder te starten.

We adviseren hierop positief.

Lijn 65

Op lijn 65 worden enkele aanpassingen in de frequentie voorgesteld door het schrappen en samenvoegen van ritten. Het ROCOV constateert dat de ritten waarvan wordt voorgesteld dat ze vervallen in de huidige dienstregeling al niet zijn opgenomen.

Daarnaast bestaat de rit van 7.19 uur van Utrecht CS naar Plettenburg nu al.

We stellen vast dat de hier vermelde wijzigingen reeds in de dienstregeling 2023 zijn doorgevoerd.

Routevarianten lijn 73

Voor lijn 73 wordt voorgesteld om de ritten naar het Handelscentrum om te zetten in ritten naar Zeist Busstation. Reizigers naar het Handelscentrum kunnen dan in Vollenhove overstappen op ritten van lijn 34. In de meeste gevallen is deze overstap goed mogelijk met maximaal 5 minuten extra reistijd. We constateren echter dat de huidige eerste rit richting Handelscentrum van lijn 73 gelijktijdig met lijn 34 door Zeist Vollenhove rijdt, waardoor een overstap net niet haalbaar is.

We adviseren positief op deze wijziging, maar verzoeken wel de vertrektijden in de ochtendspits met enkele minuten te verschuiven. Zodat de reizigers van de huidige om 7.33 uur bij het Handelscentrum aankomende rit niet hun aansluitende lijn 34 voor hun neus zien vertrekken.

Lijn 85

Voor deze lijn worden diverse uitbreidingen van de spits- en avondfrequenties voorgesteld, alsmede een extra late rit naar Leerdam op zaterdagavond.

We adviseren hierop positief.

Nieuwe haltes U-Flex

Voorgesteld wordt in Bilthoven Noord enkele haltes toe te voegen op momenten dat lijn 58 niet rijdt. Ook in Vijfheerenlanden en Houten wordt om het toevoegen van enkele haltes verzocht. Daarnaast heeft de gemeente Houten verzocht enkele haltes voor U-Flex vanaf de rondweg naar de wijken te verplaatsen. In het oostelijk deel van Houten zien wij hier geen bezwaren tegen, maar in het westelijk deel van Houten dienen de haltes op de rondweg ook als ontsluiting van de nabijgelegen bedrijventerreinen. Voorkomen moet worden dat hier loopafstanden toenemen door het verplaatsen van haltes.

We adviseren positief op de uitbreidingen van U-Flex, maar vragen wel aandacht voor de loopafstanden bij het verplaatsen van U-Flexhaltes van de rondweg naar de wijken.

Op te heffen haltes en nieuwe haltes

Voorgesteld wordt enkele haltes die erg dicht op andere haltes liggen of geen duidelijke functie hebben op te heffen.

We begrijpen vaak de overwegingen, soms betreuren wij de keuze.

Tevens wordt in Driebergen een nieuwe halte aan de Arnhemse Bovenweg toegevoegd. In Zeist wordt voorgesteld enkele haltes op te heffen door een routewijziging van lijn 74 en langs de nieuwe route haltes te realiseren.

We adviseren positief op de nieuwe halte in Driebergen, maar negatief op het vervallen van halte Koppelweg in Zeist (zie hierboven bij lijn 74).

Aansluitingen

Doordat NS in dienstregeling 2024 voorstelt om alleen nog op maandag t/m donderdag 10-minutendiensten te bieden en op vrijdag kwartiersdiensten, wijzigen op diverse stations mogelijk de aansluitingen. Met name gebeurt dit op Veenendaal-De Klomp (lijn 50), maar ook op Utrecht Vaartsche Rijn, Utrecht Lunetten en Houten zijn er mogelijk effecten op de aansluitingen.

In het algemeen vindt het ROCOV het acceptabel als overstaptijden op vrijdagen hierdoor met enkele minuten toenemen.

We adviseren op vrijdagen **geen** afwijkende dienstregeling te rijden op de lijnen waarvan aansluitingen door de voorstellen van NS gaan afwijken. Hierdoor blijven de gevolgen beperkt tot de desbetreffende stations en hebben overstappers op stations waar de NS-dienstregeling niet wijzigt hier geen last van.

'PLUSPAKKET' U-OV

Het ROCOV is positief verrast dat in het pluspakket niet uitsluitend het herstel van frequenties van voor corona is opgenomen, maar dat ook uitbreidingen gepland zijn. Gezien de huidige personeelssituatie ontstaan bij het ROCOV wel zorgen over de realiseerbaarheid van deze mogelijk hoognodige uitbreidingen in het voorzieningenniveau.

We adviseren positief op de plannen om lijn 38 en 44 's avonds en in het weekend te laten rijden en om lijn 47 op zondag en lijn 111 op weekdays weer terug te laten keren.

In de nieuwe lijnen 84 en 284 zien wij een nuttige toevoeging aan het netwerk. Het bieden van een rechtstreekse snelle verbinding tussen Vianen en Utrecht betekent echter wel dat reizigers vanuit Vianen naar Nieuwegein in de spitsrichting altijd zullen moeten overstappen op Vianen Lekbrug.

We adviseren positief op de plannen voor lijn 84 en 284, maar vragen wel aandacht voor de aansluitkwaliteit vanuit Vianen De Hagen op lijn 74 richting Nieuwegein (en omgekeerd in de middagspits).

WAT ONTBREEKT (U-OV)?

In tegenstelling tot het vervoerplan van Syntus worden door U-OV de nachtlijnen niet expliciet benoemd. Hoe langer er in de nachten geen openbaar vervoer wordt aangeboden, des te bekender zullen reizigers worden met alternatieve vervoeropties. Hierdoor kan de levensvatbaarheid van de nachtlijnen bij een uiteindelijke herintroductie verslechteren.

We adviseren om de nachtlijnen zo spoedig mogelijk te hervatten wanneer de personeelssituatie dit toelaat. Prioriteit heeft hierbij lijn 412 naar de studentenhuysvesting op het USP en in Zeist. Echter de hervatting van nachtlijnen mag geen impact op de lijnen overdag hebben.

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