

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

Qbuzz U-OV
t.a.v. de heer J. Teunissen
Piet Mondriaanplein 31
3812 GZ Amersfoort

Betreft: advies vervoerplan 2014

Utrecht, 26 juli 2013

Geachte heer Teunissen,

We hebben kennisgenomen van het Vervoerplan 2014, inspraakversie 7 juni 2013, van Qbuzz U-OV voor de Regio Utrecht. Ook hebben we uw mailbericht ontvangen waarin u enkele wijzigingen op het plan beschrijft die u na kennisname van reacties toegevoegd hebt. Wij doen u hierbij ons advies op één en ander toekomen.

Wij troffen in zijn algemeenheid interessante ideeën aan die helder zijn beschreven.

Met genoegen stellen wij vast dat u het plan breed heeft gepubliceerd en naast ons als het ROCOV, alle geïnteresseerde reizigers heeft uitgenodigd te reageren. Wij zien daar grote meerwaarde in.

Wij waarderen het dat U de tijd heeft genomen om met ons te spreken over een groot aantal punten uit het plan. Wij gaan er vanuit dat u die werkwijze in de toekomst zult blijven hanteren. In het overleg bleek dat we over veel zaken op dezelfde lijn konden komen. Bij een zo omvangrijk plan voor een zo grote concessie blijven er natuurlijk besprekpunten over.

Op 26 juli 2013 hebt u ons een mailbericht met aanvullende informatie gestuurd. Onderstaand hebben we een aantal punten uit die mail verwerkt. Waar we dat doen is verwezen naar uw bericht. Een aantal andere punten hebben we nog niet kunnen verwerken, omdat we daarover overleg nodig hebben of behoefte hebben aan meer toelichting van uw kant. Daar willen we in de komende maand nog op terugkomen. Het betreft:

- de gewijzigde perronindeling
- eindlus lijn 1 Overvecht
- ritten lijn 72 vanuit Amerongen
- de nieuwe spitsritten onder lijn 247
- het vervangen van ritten van lijn 72 door een spitslijn 265
- het vervangen van ritten van lijn 29 door ritten van lijn 24
- de kwestie van de route van lijn 126 door Vleuten
- materieelkeuze voor lijn 127
- de voorstellen voor nachtlijn 412.

We hanteren daarom in ons advies de volgende indeling:

Aan Rocov-Utrecht nemen deel: CliëntenBelang Utrecht, COSBO, Fietzersbond afdeling Utrecht, Hogeschool Utrecht, Natuur- en Milieufederatie Utrecht, ROVER, SOLGU, Universiteit Utrecht, USF Studentenbelangen, Utrechtse vereniging Kleine Kernen en de Vervoerzie UMC.

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

- I. Voorstellen waarmee we akkoord zijn
- II. Voorstellen waarmee we in principe akkoord zijn maar waarbij we nog enkele opmerkingen bij willen plaatsen
- III. Voorstellen waarmee we nog niet akkoord zijn
- IV. Zaken die we in het komende jaar met u verder zouden willen bespreken.

We volgen bij elk punt grotendeels de indeling van uw document en verwijzen naar uw paragrafen.

I. Voorstellen waarmee we akkoord zijn

§	Lijn	Voorstel	Commentaar
2.2		Capaciteit zondagen	Akkoord met analyse en oplossing. Ook akkoord met de frequentieverhoging van lijn 28 op zaterdag en zondag zoals vermeld in uw mail van 26 juli.
4.1	1, 6, 10, 35, 122	Lijnen rond De Kwakel versnellen	Akkoord
7.3	251	Spitsbediening Utrechtseweg Zeist	In ons gesprek bracht u een alternatief naar voren: een spitslijn via Utrechtseweg, Het Rond, Slotlaan tot busstation/Handelscentrum. U bevestigt dat met uw mail van 26 juli. Deze lijn gaat niet via Rijsweerd. Daar biedt u een andere oplossing. Wij ondersteunen dit nieuwe plan volledig.
7.3	52, 53	Spitsbediening Vollenhove en Verzetswijk	We hebben aan u de volgende wensen voorgelegd: - De ritten in Zeist gelijk verdelen over 52 en 53 - 52 en 53 elk 1x/30 minuten; gezamenlijk traject 1x/15 min. - in spitsrichting frequentie verdubbelen; bij 52 tot Handelscentrum - 's avonds en zondag halveren - 52 zo veel mogelijk afstemmen met 56. Onze wens bleek in hoge mate overeen te stemmen met de wijze waarop u het dienstregelingsmodel intussen verder ontwikkeld had. U bevestigt dat met uw mail van 26 juli. We zijn geheel akkoord met uw gewijzigde plan.
7.4	50 - 53 en 74	Spreiding vertrektijden Utrecht - Zeist	Akkoord. Blij dat u hieraan aandacht schenkt. Dit zal hopelijk ook meer ruimte scheppen op de HOV-baan in Utrecht.
7.5	75	Taxibuslijn naar Driebergen zuid	Akkoord.
8.3	12, 41	Utrecht centraal - Galgenwaard Ritten 241 opnemen in 41. Ritten 13 en 213 opnemen in lijn 41. Lijn 12s niet meer nodig.	- Akkoord met heldere voorziening op dit traject. Dit zal alleen goed werken als er geen omleidingen meer gereden worden tijdens voetbalwedstrijden in het stadion. Zulke omleidingen blijken niet uit het vervoerplan.

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

§	Lijn	Voorstel	Commentaar
9.1	41	Integratie lijnen 41, 43 en 241 Doorkoppelen 41 op 52 en 53.	<ul style="list-style-type: none"> - Akkoord met heldere lijnvoering en de doorkoppeling van 41 op centrumas-lijnen. - Akkoord met het niet meer aandoen (door 241) van het station Bunnik. - In uw mail van 26 juli kondigt u een 15-minutendienst in de daluren aan tussen Odijk en Wijk bij Duurstede. Akkoord, want we willen graag zien hoe Wijk op zo'n kwaliteitsverbetering reageert. - Om het verhaal compleet te maken zal Wijk ook op zaterdag overdag een kwartierdienst moeten krijgen. - We zijn benieuwd naar de promotie van de kwaliteiten van lijn 41: komt overal in Wijk, snel en frequent naar Utrecht, door naar centrum Utrecht, goede aansluitingen in Odijk richting Zeist en bij Galgenwaard richting Uithof.
9.3	46	Opheffing lijn 46	<ul style="list-style-type: none"> - Akkoord. Deze voorziening past goed in het doelgroepenvervoer - Anderzijds zijn we er voorstander van het doelgroepenvervoer en het openbaar vervoer zo goed mogelijk te integreren. Tot voordeel van reizigers, vervoerders en financiers. Maar dat is een streven dat op deze plaats niet aan de orde is.
10.2	8	Meer ritten in spits	Dit lijkt ons een goede maatregel, welke uitkomst de discussie over de lijnen in de omgeving ook krijgt.
11.4	66	Route via Liesbosch in plaats van 47	<p>Akkoord met deze wijziging.</p> <p>We signaleren hier een nadeel van de gekozen oplossing voor een kleine groep reizigers. Op Ravenswade zijn enkele winkels die in het weekend minder goed bereikbaar zijn.</p>
11.5		Nachtbus Nieuwegein - IJsselstein?	We wachten met belangstelling op nadere informatie.
11.6	281	Eenvoudiger route in Houten	We konden akkoord gaan met uw voorstellen, maar zijn ook akkoord met het handhaven van de huidige dienstregeling, zoals aangekondigd in uw mail van 26 juli.
12.3	28, 11	Lijn 28 door-koppelen op 11	<ul style="list-style-type: none"> - Blij met dit voorstel. - Streven naar halte Vredenburg voor deze lijn.
12.4	10, 20, 19, 39, 33	Halte Grauwaartsingel	Welkome aanvulling!
12.5	24	Busbaan Rijnvliet	Akkoord met routewijziging. Misschien zal de nieuwe route vraag naar een of meer nieuwe haltes in Strijkviertel opleveren.
12.6.1	126	Inkorting route lijn 126	<ul style="list-style-type: none"> - Akkoord met inkorting route, ervan uitgaande dat de halte Bottensteinweg voldoende comfortabel en toegankelijk is. - De "last mile" tussen station en dorp Vleuten zal dan verzorgd worden door lijn 127.

Aan Rocov-Utrecht nemen deel: CliëntenBelang Utrecht, COSBO, Fietsersbond afdeling Utrecht, Hogeschool Utrecht, Natuur- en Milieufederatie Utrecht, ROVER, SOLGU, Universiteit Utrecht, USF Studentenbelangen, Utrechtse vereniging Kleine Kernen en de Vervoerzie UMC.

II. Voorstellen waarmee we in principe akkoord zijn maar waar we nog enkele opmerkingen bij willen plaatsen

§	Lijn	Voorstel	Commentaar
1		Zoveel mogelijk door iedereen te begrijpen en te onthouden	- Lijnnummers moeten zo min mogelijk verwarring veroorzaken. Zo veel mogelijk aansluiten bij de nummers die tot nu toe gehanteerd worden, met inbegrip van de laatste wijzigingen door GVVU/Connexxion. We verheugen ons op een klokvast dienstregeling.
2.1		Vakantiedienstregeling: bepalen in overleg met Connexxion	Akkoord met voorstel gelijktrekken vakanties. Begrip voor situatie bij overname van de concessie. We zien graag dat Qbuzz in de stad Utrecht vanaf 2015 een zomerdienstregeling gaat hanteren die geen uitdunningen kent op zondag en in de avond. In uw mail van 26 juli geeft u meer gegevens. Onze reactie: - Geen bezwaar tegen voortzetting kerstvakantieregeling. - Wel tegen de uitdunning van de stadslijnen op eerste Kerstdag. Op zo'n dag is uitdunning nog klantvriendelijker dan in de zomervakantie, en de reisinformatie slechter.
2.3		Eerste ritten Utrecht Centraal	- Wij wilden graag mogelijkheid op werkdagen om 7.00 uur in Amsterdam of Schiphol te zijn. Ook wilden we een soortgelijke regel voor zaterdag en zondag. Deze duidelijke regel toepassen op de stadslijnen en de meeste regioliijnen. In uw mail van 26 juli werkt u aankomst/vertrek van de eerste ritten verder uit: ma-vr 6:18/6:20; za 7:03/7:05; zo 8:03/8:05. Wij kunnen daarmee akkoord gaan.
2.3		Laatste ritten Utrecht Centraal	- We zijn blij met het voorstel weer meer eenheid te brengen in de vertrektijd van de laatste ritten. We zijn akkoord met de tijden die u noemt in uw mail van 26 juli: aansluiten op laatste treinen Amsterdam:aankomst/vertrek laatste ritten 0:25/0:30 en 0:55/1:00
2.3	412	Nachtlijn 412 wijzigen	In uw mail van 26 juli geeft u aan de route en de dienstregeling van lijn 412 te willen wijzigen. Nu is deze lijn door Connexxion en GVVU ontwikkeld in nauwe samenwerking met de (toenmalige) studentenvakbond USF. Route en dienstregeling waren dan ook afgestemd op de uitgaans- en woonlocaties van veel studenten. Natuurlijk is het goed lijn 412 onder de loupe te nemen en eventueel verder te ontwikkelen. We willen daar graag de (huidige) Studentenunie Vidius betrekken, deelnemer aan ons ROCOV. In deze vakantieperiode hebben we wat meer tijd nodig om op een punt als dit te adviseren.

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

§	Lijn	Voorstel	Commentaar
3.1.1	1, 5, 7, 26	Knippen lijnen 1, 5, 7 en 26	<ul style="list-style-type: none">- Niet blij met noodzakelijke knip.- Wel tevreden met uw mededeling in uw mail van 26 juli, dat:<ul style="list-style-type: none">-- de planning voor de Leidscheveertunnel is verschoven naar 1 juni 2014- lijn 1 nog niet geknipt wordt- lijn 7 nog naar busstation zuid blijft rijden- en dat u blijft werken aan alternatieven voor de situatie na 1 juni 2014
4.2, 4.4.2 12.1	10, 30	Lijnen 10 en 30 integreren 10 via Kardinaal de Jongweg 10 naar Leidsche Rijn	<ul style="list-style-type: none">- Akkoord met deze nieuwe route- Integratie bevordert de duidelijkheid voor de reiziger.- Aansluiting op treinen Hilversum akkoord.- In de route missen we een halte bij de kruising Vleutenseweg/Thomas à Kempisweg (overstap van/op lijn 20)- In uw mail van 26 juli kondigt u ritten aan vanaf Antonius Leidsche Rijn tot na het bezoek, dat om 20.00 uur eindigt. Dat komt overeen met ons verzoek.
4.3	35, 122	Lijn 35 verlengen naar station Overvecht	<ul style="list-style-type: none">- Akkoord- Graag zo regelmatig mogelijke dienst 35 en 122. Let bij 35 in Maarssen op de aansluiting van en naar Maarssen station. 122 moet in Loosdrecht een goede aansluiting met Hilversum houden.- Bundel in Overvecht nu aantrekkelijker.- Kans op piekjes in de reizigerstoelloop (Daelwijk, Loosdrecht). Ontwikkelen naar dienst met 15-persoonsmaterieel?
4.4.1	138	Ons voorstel voor een andere route door Maartensdijk	<ul style="list-style-type: none">- Geïnspireerd door een tijdelijke routewijziging stellen we voor de route in Maartensdijk enigszins te veranderen:- de Dierenriem (Groenhorstcollege) en Kievitlaan in twee richtingen berijden,- de lus beperken tot Nachtegaallaan (nieuwe halte) - Dorpsweg - Koningin Julianalaan - Prinses Marijkelaan- Meer reizigers zullen daardoor sneller op hun bestemming in Maartensdijk aankomen (o.a. die naar het Groenhorstcollege)
5.1.1	12	Flexibel inzetmodel lijn 12	<ul style="list-style-type: none">- De flexibele inzet van lijn 12 spreekt ons zeer aan. Wel hebben we enkele opmerkingen, die we weergeven in bijlage 1.- In de komende jaren zullen er enkele faculteiten van de Hogeschool Utrecht naar De Uithof verhuizen. Dat kan invloed hebben op lijn 12, maar ook bijvoorbeeld op de lijnen 10 en 11. De lijnen die de Oudenoord aandoen zullen dan misschien wat minder te doen hebben.
5.2	11	Minder doorgaand verkeer naar De Uithof door de binnenstad	<ul style="list-style-type: none">- We ondersteunen de alternatieve uitwerking die u met ons hebt besproken en die u ook vermeldt in uw mail van 26 juli: een basislijn Vleuten - Centraal station - Rijnsweerd - De Uithof v.v, gevormd uit de huidige lijnen 28 en 11, in de spitsrichting verdicht met een kortere variant De Meern - Centraal station - Rijnsweerd noord en zuid. Ook hierop gaan we in in bijlage 1.

Aan Rocov-Utrecht nemen deel: CliëntenBelang Utrecht, COSBO, Fietsersbond afdeling Utrecht, Hogeschool Utrecht, Natuur- en Milieufederatie Utrecht, ROVER, SOLGU, Universiteit Utrecht, USF Studentenbelangen, Utrechtse vereniging Kleine Kernen en de Vervoerzie UMC.

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

§	Lijn	Voorstel	Commentaar
5.5, 7.2	71	Uitbreiding lijn 71 tot Doorn	<ul style="list-style-type: none"> - Eens met bediening tot 21.00 uur - Eens met opvatting vervoerbreek lijn 50 bij station Driebergen-Zeist - Daarom is vervanging door 71 tot Doorn in brede spits een verbetering. - In uw mail van 26 juli zegt u toe gelijkmatige spreiding lijn 50/56/71 tussen Doorn en Driebergen. Van harte mee eens. - Let op zinvolle aansluiting met treinen en bussen bij station Driebergen-Zeist
7.1.1	51	Vervangen ritten van lijn 50 door lijn 51 via Kerckebosch Koppeling met lijn 47	<ul style="list-style-type: none"> - Akkoord met dit voorstel. De kwaliteitsverbetering op de Arnhemse Bovenweg weegt op tegen de vermindering van het aantal ritten over de Driebergseweg. - We vinden dat blijvende aandacht nodig is voor de samenhang met lijn 50. We zijn akkoord met de wijze waarop u die beschrijft in uw mail van 26 juli.
7.1.2 9.2	43	Lijn 43 voor wijkontsluiting Zeist, bediening Odijk met lijn 43	<ul style="list-style-type: none"> - Akkoord met gekozen oplossing voor ontsluiting Kerckebosch - Akkoord met halfuurdienst en beter tijdvenster Odijk. - Akkoord met exploitatie met taxibus op bepaalde dagdeelsoorten. - Taxibus. Voertuig en chauffeur moeten van goede kwaliteit zijn. Bij capaciteitstekort moeten reizigers binnen 15 minuten naar hun bestemming gebracht worden. - Het ziekenhuis in Zeist kan piekjes in de vraag opleveren. <p>Graag aandacht voor:</p> <p>goede en betrouwbare aansluitingen op 41, zo goed mogelijke treinaansluitingen in Driebergen, zo goed mogelijke busaansluitingen in Driebergen en Zeist busstation, goede kwaliteit bus en chauffeur, ook bij taxibus, goede promotie, gemakkaartjes voor een aantrekkelijke prijs.</p> <ul style="list-style-type: none"> - In uw mail van 26 juli wordt aangekondigd dat u de bussen van lijn 43 niet meer wilt laten doorrijden op lijn 41. Dit hangt samen met het vaker doorrijden van lijn 41 naar Wijk bij Duurstede. - Aanleiding om de dienst met midi's te gaan rijden?
10.4	20	Lijn 20 Lunetten-Leidsche Rijn i.p.v. lijn 10	<p>Akkoord met dit voorstel.</p> <ul style="list-style-type: none"> - In uw mail van 26 juli kondigt u ritten aan vanaf Antonius Leidsche Rijn tot na het bezoekuur, dat om 20.00 uur eindigt. Dat komt overeen met ons verzoek.

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

§	Lijn	Voorstel	Commentaar
10.5 11.3	71, 72	Nieuwe lijn van Nieuwegein west naar De Uithof en verder i.p.v. spitslijn 272 Extra capaciteit Kanaleneiland - De Uithof	Akkoord. Mooie oplossing. In het verleden is wel discussie geweest of lijn 71 via Utrecht zuid of over de randwegen zou moeten gaan. Kennelijk voorziet de route door Utrecht zuid in de behoefte van veel reizigers. Nadenken over afstemming tarieven Nieuwegein - De Uithof met 71
11.1.1 11.1.2	60, 61	Extra spitsritten tram Klokvaste dienstregeling tram.	Blijkens uw mail van 26 juli blijft de bestaande tramdienstregeling gehandhaafd. Daar kunnen we mee akkoord gaan. We zijn voorstander van een klokvaste dienstregeling. Overigens gaan we ervanuit dat het materieelpark sneltrams nog steeds krap is.
11.2 13.2	33	Nieuwe daglijn Nieuwegein - Leidsche Rijn - Maarssen in plaats van spitslijn 291	- Akkoord met dit plan. Ook met de doorkoppeling op 48. - De route van lijn 33 is 10 minuten langer is dan die van 291. We ondersteunen dat u de voordelen laat prevaleren. - Treinaansluiting trein Woerden - lijn 33 Nieuwegein geeft meerwaarde voor reiziger. - Mogen we aannemen dat in de spits ook treinaansluiting bestaat tussen Woerden en lijn 33 Maarssen?
12.1	19, 39, 10, 20, 33	Antoniusziekenhuis en station Leidsche Rijn	- Het is nog enige tijd behelpen met de minder goede treindienst die op dit station geboden wordt. - In het algemeen zien we graag dat de bussen aansluiten op de treinen van en naar Woerden. - Kan lijn 39 d.m.v. een kleine routewijziging ook het station Terwijde gaan aandoen? Geeft kans op een betere dienstregeling. - Lijn 33: zou de dienst kunnen doorgaan zodanig dat even na 20.00 uur nog vertrekken plaatsvinden bij het ziekenhuis. (Einde bezoektijden) - Verder akkoord met voorstellen

III. Voorstellen waarmee we nog niet akkoord zijn

§	Lijn	Voorstel	Commentaar
div.	div.	Inzet van taxibus- sen op diverse lij- nen	- Voertuig, chauffeur en dienstverlening moeten van goede kwaliteit zijn. Bij incidenteel capaciteitstekort moeten achterblijvende reizigers binnen 15 minuten naar bestemming gebracht worden. Bij structureel capaciteitstekort moet groter of extra materieel ingezet worden.
3.1.1	24, 29	Lijnen verplaatsen naar Jaarbeurszijde	Er is een maas in het lijnennet ontstaan tussen de omgeving Balijeplein en het winkelcentrum Kanaleneiland. We zijn van mening dat ten minste op maandag tot en met zaterdag over- dag deze verbinding hersteld moet worden. Dat kan door de lijnen 24 en 29 te leiden via Croeselaan (t.z.t. Kruisvaartbaan) en Balijelaan. Door de knip in de Croeselaan zal die route voor de bus waarschijnlijk betrekkelijk weinig oponthoud opleve- ren. We staan ook open voor een andere oplossing.

Aan Rocov-Utrecht nemen deel: CliëntenBelang Utrecht, COSBO, Fietsersbond afdeling Utrecht, Hogeschool Utrecht, Natuur- en Milieufederatie Utrecht, ROVER, SOLGU, Universiteit Utrecht, USF Studentenbelangen, Utrechtse vereniging Kleine Kernen en de Vervoerzie UMC.

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

§	Lijn	Voorstel	Commentaar
4.4.1	5, 138	Tuindorp e.o: lijn 5 elke 10 minuten, lijn 138 elk halfuur, lijn 8 opheffen	Hierover hebben we andere opvattingen, die naar onze mening beter aansluiten bij het oorspronkelijke idee van het BRU om een lijnenbundel op de Blauwkapelseweg te vormen. Zie hieronder in bijlage 1
5.4, 6.1	72	Nieuwe daglijn De Bilt - De Uithof - (Nieuwegein)	<ul style="list-style-type: none">- Akkoord met deze lijn. Maar we verzoeken in het vervoerplan rekening te houden met verschillende belangen:- Bezoekers van ziekenhuispatiënten. Vanaf AZU/WKZ graag nog ritten tot na 20.00 uur (bezoekuur).- De lijn is ontworpen als daglijn en moet dus ook in De Bilt geschikt zijn voor een bredere doelgroep dan alleen treinfo-renzen. We zien het belang van vervoer van treinreizigers tussen Bilthoven en De Uithof in de spits, maar ook bijvoorbeeld voor Biltaren die in dal en spits naar en van het UMC gaan. (In de spits gaan er vier ritten per uur van en naar het station, waar maar 2x/uur treinen van en naar Amersfoort gaan.)- Daarom zou deze lijn centraler door De Bilt moeten lopen, evenals de huidige lijn 284, die door de 72 vervangen wordt. We denken aan de route van de huidige lijn 284. Ook hebben we een route overwogen via Brandenburgerweg <ul style="list-style-type: none">- Bilthovenseweg - Utrechtseweg/Tunneltje (overstap richting Zeist en Driebergen). We vermoeden echter dat de Hessenweg teveel snelheid weg zou nemen uit deze lijn.- Als toch besloten wordt alle ritten van lijn 72 langs de meest rechtlijnige route door De Bilt te leiden adviseren we voor de overige genoemde reizigersgroepen een voorziening te creëren met behulp van een andere lijn, bijvoorbeeld de 58.
6.3	77, 78	Ontsluiting De Leijen en De Kwinkelier. Route van lijn 77 kan beperkt worden en lijn 78 kan De Leijen en De Kwinkelier bedienen	<ul style="list-style-type: none">- Wij zien lijn 78 in deze vorm alleen als een noodvoorziening voor De Leijen in de periode dat één van de beide spoorwegovergangen in Bilthoven niet berijdbaar is. Zie bijlage 3.voor motivering.- Voor het overige vinden we dat lijn 77 de komende jaren de route moet bedienen die pas vanaf dienstregeling 2012 in overleg met ons gereden wordt. Zie bijlage voor motivering.- Wel staan we positief ten opzichte van de ontwikkeling van een kwalitatief behoorlijk Servicebus-systeem voor de gemeente De Bilt, onder meer om De Leijen beter te voorzien.- Onze visie op ontwikkeling en de kwaliteit van de Servicebus: zie bijlage 4.

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

§	Lijn	Voorstel	Commentaar
8.1.2	8	Integratie lijnen 3 en 4 in één hoog-frequente stadslijn	<ul style="list-style-type: none"> - We vinden het resultaat pover. De frequenties worden nauwelijks hoger: als er niet teveel klanten verdwijnen, zullen de bussen flink vollopen. Veel huidige klanten van lijn 4 krijgen een kwetsbaardere en soms ook langere route van en naar het centrum. - Inderdaad geeft het rondje om het Diaconessenhuis daar een overbediening. We zien echter door de voorgenomen oplossing een maas ontstaan in het netwerk. - Er zal behoefte blijven aan een verbinding tussen Oudwijk en omgeving Galgenwaard. - In onze kring leefde het idee om lijn 43 daarvoor in te zetten (2 maal per uur via Diaconessenhuis en centrum). In het vervoerplan biedt u echter het plan om de 43 volledig te integreren met 41 en die door te koppelen op de lijnen 52 en 53. Omdat we dat ondersteunen vragen we niet meer om lijn 43 te leiden als genoemd. - Nog steeds vinden we dat er in dit gebied een lijn te weinig is om een goed netwerk te kunnen bouwen. - Graag zouden we met u in gesprek blijven op basis van alle alternatieven die denkbaar zijn. Weer willen daarbij gebruik maken van de tijd die we krijgen door uitstel van de werkzaamheden Stadhoudersbrug. (Zie hierna.) Bij dat overleg willen we graag het Diaconessenhuis betrekken, dat een relatie van het ROCOV is.
8.2.1	18,	Pendelbus Wilhelminapark	<ul style="list-style-type: none"> - In uw mail van 26 juli kondigt u het plan aan de pendelbussen te voeren langs Snellenlaan - Museumlaan. Daarmee gaan wij akkoord omdat de Snellenlaan een goed overstappunt is voor bussen die op de halte Oorsprongpark stoppen. Ook kondigt u aan dat de pendelbus zal komen in de Adriaan van Ostadelaan. Daarmee is aan onze wens voldaan en dient de lijn ook reizigers vanuit bijvoorbeeld Zeist en Bilthoven die van en naar het Diaconessenhuis reizen. - Misschien wil het Diaconessenhuis medewerking verlenen aan het keren van de bussen op het parkeerterrein. - De frequenties zo veel mogelijk aanpassen aan de buslijn (8). Graag naadloze aansluiting.
8.2.2	8	Extra vervoer t.b.v. University College Utrecht	<ul style="list-style-type: none"> - We geven in overweging de lijn te rijden met een iets groter type bus, dat qua afmetingen en rijeigenschappen niet sterk afwijkt van een taxibus. (Ongeveer 15 zitplaatsen en 15 staanplaatsen.) Dan is enerzijds de kans kleiner dat bij pieken in de vraag reizigers achterblijven bij de haltes. Anderzijds kan dan de frequentie waarschijnlijk ook in de spits gelijk worden aan die van lijn 8 - dus 1x/7,5 min. i.p.v. 1x/5 min. <p>We ondersteunen het voorstel om lijn 8 tijdens de werkzaamheden aan de Stadhoudersbrug naar de omgeving University College en Zwembad Kromme Rijn te laten rijden.</p>

Aan Rocov-Utrecht nemen deel: CliëntenBelang Utrecht, COSBO, Fietzersbond afdeling Utrecht, Hogeschool Utrecht, Natuur- en Milieufederatie Utrecht, ROVER, SOLGU, Universiteit Utrecht, USF Studentenbelangen, Utrechtse vereniging Kleine Kernen en de Vervoerzie UMC.

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

§	Lijn	Voorstel	Commentaar
12.6.2	127	Vleuten dorp en omgeving: taxibussen op lijn 127; opheffen lijn 125	<ul style="list-style-type: none">- Blij met uitbreiding tijdvenster en met hogere frequentie op zondag- Geen bezwaar tegen afsplitsing van lijn 127- Geen bezwaar tegen opheffen lijn 125- Wel bezwaar tegen taxi-exploitatie van lijn 127. Deze lijn kent onverwachte pieken in de vraag. In het weekend kan dat nu al leiden tot het niet vervoeren van reizigers of - beter natuurlijk - improvisatie en extra inzet door de chauffeurs. We voelen meer voor inzet van bussen met 15 zit- en ongeveer 15 staanplaatsen. Die zullen in het algemeen groot genoeg zijn en zijn anderzijds klein en licht genoeg om in Vleuten geen weerstand op te roepen.- Ook zijn dan promotieacties in samenwerking met kasteel De Haar mogelijk. De kwaliteit van het OV is immers in orde!- Graag naadloze treinaansluitingen in Vleuten.

IV. Zaken die we in het komende jaar met u verder zouden willen bespreken.

§	Lijn	Voorstel	Commentaar
3.3	2, 5 8, 138	Halte Vredenburg	In onze gesprekken hebben we aandacht besteed aan de keuze van lijnen die op Vredenburg zullen halteren. We ondersteunen de keuze van Qbuzz om te beginnen met een beperkt aantal halterende lijnen. Zijn de haltes eenmaal in gebruik dan willen we graag terugkomen op de vraag hoeveel meer lijnen de haltes kunnen aandoen.
6.2	258	Ontsluiting Berg en Bosch	<ul style="list-style-type: none">- Dit is een beperkte voorziening, alleen geschikt voor beperkt woon-werkverkeer.- Berg en Bosch heeft vooral ook behoefte aan een goede busontsluiting voor patiënten, cliënten en bezoekers. We zouden liever een betere voorziening zien. We willen hier graag begin 2014 op terugkomen.
9.2	43	Onderzoek busverbinding Odijk - Houten	Het is goed de haalbaarheid van deze oude wens te onderzoeken.
10.1	47	Verbeteringen Hoograven	<ul style="list-style-type: none">- De routewijziging van lijn 47 en het creëren van een halte 't Goylaan voor lijn 21 vormen oplossingen voor het ontstane gat in het net.- We hebben aan u onze gedachten voorgelegd over verdere oplossingen. We hebben geen bevredigende combinatie van oplossingen gevonden.- Een van de onze wensen in dezen is een andere ontsluitende route en meer kwaliteit voor lijn 15. Ook zou met deze lijn het stadscentrum bereikt moeten worden. We hopen hier in 2014 op terug te kunnen komen.
10.6	14, 15	Evaluatie lijnen 14 en 15	In 2014 gaan we graag met u in gesprek over de ontwikkeling van deze lijnen. Zie ook bijlage 4.
11	545	Thuisbrengbus Schalkwijk - 't Goy	Vraag uit onze achterban. Deze taxibuslijn rijdt alleen als zich bij het beginpunt reizigers melden. Is het mogelijk deze lijn ook open te stellen voor de (weinige) reizigers die van Schalkwijk en 't Goy naar Houten willen reizen?

Aan Rocov-Utrecht nemen deel: CliëntenBelang Utrecht, COSBO, Fietzersbond afdeling Utrecht, Hogeschool Utrecht, Natuur- en Milieufederatie Utrecht, ROVER, SOLGU, Universiteit Utrecht, USF Studentenbelangen, Utrechtse vereniging Kleine Kernen en de Vervoerzie UMC.

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

§	Lijn	Voorstel	Commentaar
11.1.3	60, 61	Tramvervangende dienst zomer 2014	Na evaluatie, waaraan we eventueel een bijdrage zullen leveren, adviseren we graag over het tijdelijke vervoerplan.

Reactie

We vernemen graag uw reactie op ons advies. Deze reactie zien wij graag schriftelijk binnen een redelijke termijn tegemoet.

We staan open voor verder overleg over de punten waarvoor dat wenselijk is.
Ook bent u welkom in onze vergadering van 20 augustus aanstaande.

Met vriendelijke groet,



drs. J. van Leijenhorst
Voorzitter ROCOV Utrecht

Bijlage 1. Capaciteiten tussen Centraal station en De Uithof/Rijnsweerd

Flexibel inzetmodel lijn 12

De flexibele inzet van lijn 12 spreekt ons zeer aan. Wel hebben we enkele opmerkingen:

- Een frequentie als die van lijn 12 geeft een zeer kwetsbare omloop, die gemakkelijk kan instorten.
- Dat geldt temeer nu Qbuzz zelfs nog klanten van lijn 11 ertoe wil brengen de 12 te gaan nemen. De capaciteit van de bundel 12/41 wordt immers niet groter qua hoeveelheid plaatsen, maar alleen door slimmer inzetten van busritten.
- Cruciaal is de blijvende inzet en kwaliteit van de perroncoördinatoren en een goede communicatie over hun aanwijzingen.
- Ook moet de infrastructuur op de route op peil blijven.
- Houd er bij het interpreteren van de telgegevens ook rekening mee dat lijn 12 momenteel in de spits veel reizigers zou kunnen bevatten die hun chipkaart niet scannen.
- Op rustige uren en dagen (bijv. in vakanties) wordt in de huidige situatie - soms ernstige - overcapaciteit geboden. We denken voor die dagen aan een uitdunning van de basisdienst tot bijvoorbeeld 6 maal per uur.
- Op voorspelbaar zeer rustige dagen, bijvoorbeeld tussen kerst en oud en nieuw, kan voor de vakantiedienst dan geleed of standaardmaterieel ingezet worden.
- In de reisplanners zal de reiziger tevoren een reisplan moeten kunnen maken waarin lijn 12 voorkomt. Daartoe zal de basisdienst in de planners moeten worden opgenomen. Voeg een voetnoot bij waarin staat dat er extra ritten ingezet worden naar behoefte.
- In de dynamische reisinfo bij de haltes zullen ook de flexibel ingevoegde ritten getoond moeten worden, maar alleen als ze ingezet worden.
- In onze waarnemingen worden dubbelgelede bussen in de praktijk al als vol beschouwd met ongeveer 120 passagiers, gelede bussen bij ongeveer 90 passagiers en standaardbussen bij ongeveer 60 passagiers.

Minder doorgaand verkeer naar De Uithof door de binnenstad (lijn 11)

Het ROCOV steunt het streven de route naar De Uithof door de binnenstad te ontlasten.

Wel zal de lijn gebruikt blijven worden door publieksgroepen in diverse relaties:

- van en naar WKZ
 - tussen het centrum en Rijnsweerd/De Uithof
 - (door de koppeling met lijn 28) tussen Leidsche Rijn en centrum/Rijnsweerd/De Uithof
- Een “vervoerverbod” is niet mogelijk op deze lijn. De reiziger zal dan ook zelf moeten kunnen kiezen of hij met lijn 12 gaat of met lijn 28/11. U kunt die keuze natuurlijk beïnvloeden zoals u beschrijft.

We ondersteunen voor Rijnsweerd de uitwerking die u aan ons hebt voorgelegd: een basislijn Vleuten - Centraal station - Rijnsweerd - De Uithof v.v., gevormd uit de huidige lijnen 28 en 11, in de spitsrichting verdicht met een kortere variant De Meern - Centraal station - Rijnsweerd noord en zuid. Bij de door u aangegeven frequentie van 10 maal per uur voor beide lijnen - met gelede bussen - gaan er:

- 20 ritten per uur naar Rijnsweerd noord en zuid; dat is een capaciteit van 1800 reizigers per uur (uitgaande van een realistische capaciteit per gelede bus van 90 passagiers in de huidige dienstregeling van het GVVU zijn dat er 1960 - dit betekent een mindercapaciteit van 160;
- 10 ritten per uur met gelede bus door naar De Uithof; dat is 900 per uur - dat is 520 per uur minder dan de huidige 12 dubbelgelede bussen van het GVVU kunnen vervoeren (maar niet daadwerkelijk doen.)

We denken dat daarmee voldoende capaciteit geboden wordt. Toch moeten we bedacht zijn op capaciteitstekorten en zou lijn 11/28 zo nodig moeten kunnen meedelen in de reservecapaciteit die beschikbaar is voor lijn 12.

Aan Rocov-Utrecht nemen deel: CliëntenBelang Utrecht, COSBO, Fietzersbond afdeling Utrecht, Hogeschool Utrecht, Natuur- en Milieufederatie Utrecht, ROVER, SOLGU, Universiteit Utrecht, USF Studentenbelangen, Utrechtse vereniging Kleine Kernen en de Vervoerco UMC.

Bijlage 2. Utrecht Noordoost

Verbinden en ontsluiten in Tuindorp e.o.

De OV visie van het BRU spreekt zich uit voor bundeling van vervoerstromen langs verbindende lijnen. Daarnaast kunnen ontsluitende lijnen dieper in buurten doordringen.

Het gebied Utrecht noordoost leent zich voor het toepassen van deze visie. Het BRU heeft daar een begin mee gemaakt door voor de dienstregeling 2013 een bundel te ontwerpen langs de Blauwkapelseweg en de Eykmanlaan. Bij het Eykmanplein takt een lijn naar Tuindorp oost (5) en Voordorp af. Ten noorden van de overweg Blauwkapel vertakt de bundel zich in een lijn naar Overvecht zuid (voorheen 8) en één naar Maartensdijk (138).

Qbuzz stelt nu voor lijn 8 als onderdeel van deze bundel te schrappen ten gunste van lijn 5. Een logische gedachte, aangezien de tak van lijn 8 in het BRU-plan een frequentie gekregen heeft die weinig verwachting schept over de kans op lang voortbestaan van deze lijn.

Wel moeten we vaststellen dat hier ten noorden van het Eykmanplein niet meer gesproken kan worden van een hoogwaardige bundel. Dit staat op gespannen voet met de OV-visie.

De haltes Dieperinklaan, De Lichtkring en Winklerlaan worden in uw plan overgelaten aan de weinig frequente lijn 138. Aan deze drie haltes worden in de tabel die u weergeeft 810 in- en uitstappers richting centrum per werkdag toegeschreven. Daarvan heeft de Winklerlaan (ten tijde van de meting 6x/uur met lijn 8) er 546 en De Lichtkring (ten tijde van de meting 4x/uur met lijn 5) 246. De Dieperinklaan (alleen lijn 138 2x/uur) leverde slechts 19 reizigersbewegingen op.

Ook betreuren we dat nu tussen Blauwkapel en Overvecht zuid een maas in het netwerk ontstaat.

De compensatie voor de Vogelbuurt, de verlegging van lijn 1 via Vogelenbuurt en Willem van Noortplein, en de compensatie van de gevolgen daarvan, het verleggen van lijn 6 via de Draaiweg en Talmalaan, hebben bezwaren:

- De nieuwe route van lijn 1 gaat door straten waar de bus gemakkelijk in conflict komt met ander verkeer of aanwonenden.
- Doordat lijn 7 ter compensatie van de routewijziging van lijn 1 nu de Talmalaan gaat berijden komt lijn 6 capaciteit tekort waardoor tussen Oudenoord en Centraal station vier extra spitsritten per uur ingezet moeten worden.
- Het vervallen van de verbinding tussen Talmalaan en station Overvecht zal voor een aantal reizigers een verslechtering zijn. Het verlies van die reizigers zal niet snel gecompenseerd worden door nieuwe klanten tussen uit de Vogelenbuurt en station Overvecht.

We vinden de nieuwe situatie niet echt optimaal en willen dit graag verder bespreken. Wee denken aan de volgende mogelijkheden en wensen:

- verhogen van het aantal ritten op de Eykmanlaan door middel van tussenritten tot aan het Robert Kochplein,
- behoud van de route van lijn 8 in Overvecht,
- eventueel verder verlengen van lijn 8 in Overvecht. Deze lijn heeft als sterke punt dat ze de als enige Overvechtse lijn de centrumas bedient.

Daarbij gaan we uit van een route voor lijn 5 via de Eykmanlaan en Kapteynlaan.

- De route Centraal station - Kaatstraat - Adelaarstraat - Willem van Noortplein - Tuindorp - Tuindorp oost - Griftstraat - Schouwburg - Centraal station wordt onze visie in twee richtingen bereden door een ontsluitende lijn met midibussen (15 - 17 zitplaatsen).

- Is deze lijn er eenmaal, dan kan lijn 5 beter deelnemen aan de lijnenbundel door de route Eykmanlaan - Kapteynlaan te berijden.

- Ook kan dan lijn 1 weer) via de Draaiweg - Talmalaan en lijn 7 weer via Oudenoord - Ondiep.

Bijlage 3. Ontsluiting De Bilt en Bilthoven

Lijn 77: de bus van, naar en in De Bilt en Bilthoven

- De redenering in het vervoerplan is dat met de introductie van de Servicebus lijn 78 de bestaande lijn 77 beperkt kan worden. De route door de Centrumwijk, met het eindpunt De Kwinkelier, zou dan verlaten worden. Ook zou de bus niet meer komen in delen van De Leijen. We geven daarom onze visie op lijn 77.
- Lijn 77 is al tientallen jaren de buslijn die een aantal wijken van Bilthoven en De Bilt verbindt met elkaar, met het station Bilthoven en met het centrum van de stad Utrecht. De route is in de loop der jaren aangepast aan de behoefte en loopt nu van De Kwinkelier, via onder meer station Bilthoven, Rembrandtlaan, Jan van Eycklaan, Overweg Leyenseweg, 2^e Brandenburgerweg, Planetenbaan, Dr. Letteplein, Hessenweg, Blauwkapelseweg, naar Utrecht, waar de Veemarkt, de Sartreweg en de haltes in de Biltstraat, langs de busbaan door het centrum en bij het centraal station aangedaan worden.
- Eind 2011 is er op lijn 77 in Bilthoven bezuinigd. Tot december 2011 reden alle ritten van de 77 tot aan het station Bilthoven, afwisselend via De Kwinkelier en De Leijen. Doordeweeks overdag gingen er per uur 4 tot 6 ritten tot het station. Vanaf het dienstregelingsjaar 2012 is ongeveer de helft van de ritten ingekort tot de halte Duivenlaan. De 2^e Brandenburgerweg, De Leijen, het station en De Kwinkelier kregen de hele dag elk halfuur een bus. Het lusje Berlagelaan in De Leijen kwam te vervallen.
Het ROCOV is indertijd akkoord gegaan met deze bezuiniging omdat deze ingreep naast nadelen ook voordelen had. De Leijen en De Kwinkelier kregen voortaan de hele dag elk halfuur een bus en niet meer in de avond en op zondag een uurdienst. Meer duidelijkheid voor de reiziger dus. Bovendien zou de bus op het station Bilthoven voortaan beter aansluiten op de trein. Voor reizigers van en naar de omgeving Berlagelaan vonden we onder deze omstandigheden de haltes Duivenlaan en Walnootlaan acceptabele alternatieven.
- Een algemene opvatting in het OV is dat een vernieuwing van enige omvang in netwerk en dienstregeling tijd nodig heeft om zich waar te maken. Men gaat er in het algemeen van uit dat de klandizie zich in drie jaar voldoende opbouwt en men laat een vernieuwde voorziening in die drie jaar met rust.
Het valt ons dan ook danig tegen dat het BRU enkele maanden na het ingaan in december 2011 van de wijzigingen in route en dienstregeling signalen begon af te geven dat men in de route van lijn 77 verder wilde gaan snijden.
Na het advies- en besluitvormingstraject in 2011 mochten wij het vertrouwen hebben dat het BRU de lijn 77 ten minste drie jaar ongemoeid zou laten. Gezien de onrust die het BRU de afgelopen jaren in de gemeente De Bilt veroorzaakt heeft moet die periode van drie jaren nog beginnen.
- Thans stelt Qbuzz, evenals het BRU, lijn 77 terug te trekken uit de Centrumwijk en van de route Rembrandtlaan, Jan van Eycklaan, Overweg Leyenseweg. Waarom het BRU de 77 verder wil beperken (en de gemeente daaraan wil meewerken!) vinden we in de stukken, die het BRU en de gemeente De Bilt geproduceerd hebben rond de introductie van de Servicebus, lijn 78. De redenering komt hierop neer: "Lijn 77 is een sterke lijn die veel reizigers vervoert; de uiteinden van de lijn zijn zwak, want daar zitten veel minder reizigers in de bus."
Op zich is dat waar. Daarom zijn we akkoord gegaan met de boven genoemde inkorting van een deel van de ritten tot de Duivenlaan. Wel moet gezegd worden dat er met lijn 77 niets bijzonders aan de hand is. In bijna alle verstedelijkte regio's zien we een groot aantal stedelijke en regionale OV-lijnen die het sterke centrumgebied verbinden met de wijken en voorsteden daaromheen. De bussen, trams en soms ook metro's op die lijnen die vol bezet vertrekken uit het centrum zien vervolgens op hun route steeds meer reizigers uitstappen en betrekkelijk weinig reizigers instappen. Omgekeerd vertrekken dezelfde voertuigen bijna leeg van hun beginpunten in de periferie

Aan Rocov-Utrecht nemen deel: CliëntenBelang Utrecht, COSBO, Fietzersbond afdeling Utrecht, Hogeschool Utrecht, Natuur- en Milieufederatie Utrecht, ROVER, SOLGU, Universiteit Utrecht, USF Studentenbelangen, Utrechtse vereniging Kleine Kernen en de Vervoerzie UMC.

om onderweg steeds meer klanten op te pikken, waarvan de meesten hun bestemming in het centrum hebben.

Uit ontevredenheid over de legere voertuigen aan de uiteinden van de lijn de lijn inkorten zou kortzichtig zijn. Onder de reizigers die men zou opgeven zouden juist die reizigers zijn die per persoon de meeste opbrengsten opleveren doordat ze ver reizen.

- Wat kan lijn 77 bijdragen aan het vervoer in de gemeente De Bilt? Lijn 77 is vooral geschikt om reizigers in de volgende relaties te faciliteren (alle vice versa):
 - van het centrum van Utrecht naar De Bilt en Bilthoven
 - van het station Utrecht Centraal (overstap tussen bus en trein, tussen bus en tram en tussen bus en bus) naar De Bilt en Bilthoven
 - van de aanliggende wijken in Bilthoven en De Bilt naar de belangrijkste lokale winkelcentra, De Kwinkelier en Hessenweg
 - van de aanliggende wijken in De Bilt en Bilthoven naar het station Bilthoven (overstap tussen bus en trein, in mindere mate ook tussen bus en bus).
- Op het Biltse en Bilthovense deel van lijn 77 is er in de bussen ruimte voor meer reizigers. Hier ligt een uitdaging voor de vervoerder en het BRU om door middel van kwaliteitsverbetering, aantrekkelijkere tarieven en promotie meer lokale reizigers binnen het grondgebied van de gemeente De Bilt aan te trekken. Dat zou in concreto neer kunnen komen op zaken als:
 - een betrouwbaardere en klokvastere dienstregeling,
 - betere aansluitingen van en op de treinen op station Bilthoven (van en naar Utrecht en voor de meeste reizigers ook van en naar Amersfoort)
 - meer toegankelijke bushaltes - ook aandacht voor de aanlooproutes
 - goedkope lokale daltarieven
 - gerichte promotie.
- We zien dus geen enkele goede reden om lijn 77 verder te beperken.
Het streven om lijn 77 ongemoeid te laten zal echter niet helemaal succesvol zijn. In de komende jaren zal de route Rembrandtlaan, Jan van Eycklaan, Overweg Leyenseweg voor de 77 enkele periodes onberijdbaar zijn door de werkzaamheden om die overwegen te vervangen door tunnels. De te ontwikkelen lijn 78 kan dan een alternatief zijn want die behoeft maar één overweg te gebruiken.

Ontsluiting De Leijen en De Kwinkelier: lijn 78

Lijn 78 dient twee doelen:

- ontsluiting van de omgeving Berlagelaan, waar lijn 77 met ingang van de dienstregeling 2012 niet meer rijdt; de aanleiding daartoe ligt bij wensen die uit de wijk binnengekomen zijn en bij de wens van de gemeente om een nieuw te openen zorgcentrum daar beter te bedienen,
- ontsluiting van De Leijen en de centrumwijk, waar men lijn 77 wil terugtrekken.

Hoewel lijn 78 ontwikkeld is in samenwerking met de gemeente De Bilt en ook een aantal lokale organisaties gereageerd heeft op de plannen moeten we zeggen dat er toch nog een weinig kansrijk product uit de bus gekomen is.

Het oorspronkelijke idee om Bilthoven van een servicebuslijn te voorzien sprak ons aan. We zien kansen voor een aanvullende OV-voorziening die:

- in de eerste plaats gericht is op mensen die wat minder ver kunnen lopen en ook niet gemakkelijk de fiets pakken
- buurten ontsluit waar vraag bestaat, bijvoorbeeld bij senioren, naar meer ontsluitend openbaar vervoer
- in staat is om dichterbij de woonplek van de klanten te komen dan het gewone OV (bijvoorbeeld de ingang van huize Het Oosten)

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

- bestemmingen aandoet waaraan de doelgroepen behoefte hebben: winkelcentra als De Kwinkelier en de Hessenweg, de weekmarkt (Zonneplein, bibliotheek!), culturele, recreatieve en (para)medische voorzieningen

- een knooppunt of knooppunten aandoet waar uitstekende aansluitingen zijn op ander openbaar vervoer: station Bilthoven, halte Tunneltje?

We hebben onze visie op een kwalitatief goede servicebusvoorziening neergelegd in een notitie, die samengevat wordt in een andere bijlage.

Wij komen graag in 2014 terug op deze materie.

Bijlage 4. De Servicebus

Aanbevelingen ROCOV Utrecht bij het ontwikkelen van een Servicebuslijn

1. Een Servicebuslijn voldoet aan de volgende kwaliteiten:
 - kleine bus met lage vloer en ongeveer 15 zitplaatsen (en voor onverwachte toeloop nog wat staanplaatsen) en genoeg ruimte voor kinder- en wandelwagen, rollator en rolstoel
 - haltes waar speciale aandacht besteed is aan comfort, sociale veiligheid, toegankelijkheid, bankjes met armleuningen, enzovoorts
 - ontsluitende route, langs belangrijke woonplekken van huishoudens van de primaire doelgroepen, bijvoorbeeld wooncentra voor senioren of mensen met een handicap; zo mogelijk wordt vlak voor de ingang gestopt
 - bestemmingen die van belang zijn voor de primaire doelgroep: winkelcentra, voorzieningen voor cultuur, vrijetijdsbesteding, welzijn, zorg, enzovoorts; in ieder geval het belangrijkste winkelcentrum
 - klokvast dienstregeling; minimaal eenmaal per halfuur; ten minste op maandag tot en met vrijdag vanaf 7.00 - 19.00 uur en op zaterdag tussen 9.00 en 18.00 uur; zo mogelijk langere exploitatietijden en/of frequentere dienstregeling
 - naast de gewone OV-tarieven een gemakkaartje invoeren, op de Servicebus te koop voor een aantrekkelijke prijs (bijvoorbeeld €2,-).
2. Zet de Servicebus duidelijk in de markt; let op:
 - uitstraling van kwaliteit: voertuig, chauffeurs
 - passende huisstijl: aantrekkelijk voor een breed publiek
 - informatie via verschillende nieuwe en oude media; ook via intermediairs
 - duidelijke haltes met goed leesbare vertrektijdeninformatie
 - toegankelijke haltes
 - feestelijke ingebruikname.
3. Werf en selecteer chauffeurs op motivatie en geschiktheid voor de Servicebus.
4. Zoek naar derdenbetalers voor de Servicebus. Een voorziening als deze kan immers besparingen opleveren op (deel)taxiritten.
5. Ontwerp een goede business case, gebaseerd op meer marktonderzoek, als voorwaarde om de Servicebus met succes te kunnen introduceren. Ook moet er zekerheid zijn over derdenbetaling en de vraag naar vervoer die daardoor ontstaat.
6. Streef ernaar het contact met de gebruikers en hun organisaties te behouden. Bij evaluatie en ontwikkeling zijn hun bijdragen van belang.
7. Besteed ook extra aandacht aan de kwaliteit en de marktpositie van het andere openbaar vervoer in het vervoergebied.