

Vervoerplan 2017-2

Concessie Tram en Bus Regio Utrecht

Dienstregeling ingaande
1 juli 2017

Definitieve versie
18 april 2017



18 april 2017

Qbuzz U-OV
Europalaan 2a
3526 KS Utrecht

Samenvatting

Het tweede deel van de dienstregeling 2017 staat in het teken van netwerkoptimalisatie in Leidsche Rijn, de verbetering van het aanbod in Lombok en een uitbreiding van de dienstregeling tijdens de zomervakantie. Ook staan we stil bij een aantal optimalisatie- en evaluatieonderdelen naar aanleiding van de voorgaande dienstregelingen.

Thema 1: OV-aanbod in Leidsche Rijn en Utrecht-West beter afstemmen op de vraag van specifieke doelgroepen.

1. Lijn 37 krijgt vanaf 1 juli 2017 een andere route tussen Maarssenbroek en Utrecht CS en gaat vaker rijden. De nieuwe route loopt via Leidsche Rijn-Centrum en het St. Antoniusziekenhuis. 's Avonds en in het weekend gaat lijn 37 elk kwartier rijden in plaats van elk halfuur. In de spits (na de zomervakantie) rijdt lijn 37 elke tien minuten: 's ochtends van Maarssen naar Utrecht CS, 's middags andersom.
2. Lijn 38 gaat na de zomervakantie in de spits vaker rijden. In de ochtendspits rijdt lijn 38 voortaan elke tien minuten van Utrecht CS naar Lage Weide-Maarssen en in de middagspits elke tien minuten van Maarssen-Lage Weide naar Utrecht CS.
3. De nieuwe lijn 138 pendelt op werkdagen 's avonds elke 20 minuten tussen Lage Weide-Zuid en station Leidsche Rijn, als compensatie voor het vervallen van lijn 37 op dit traject.
4. Lijn 4 wordt vanaf 1 juli 2017 verlengd van station Terwijde, via de Musicallaan naar de Heldinnenlaan, ter hoogte van Strandzone Haarrijn. Het aantal ritten blijft gelijk: overdag elk kwartier, 's avonds en op zondag elk halfuur.
5. Lijn 10 wordt vanaf 1 juli 2017 verlengd vanaf Leidsche Rijn-Centrum (St. Antoniusziekenhuis) naar Terwijde, Haarrijn en Maarssen, via de Jazzsingel, Musicallaan en Heldinnenlaan. Lijn 10 rijdt alleen overdag; op werkdagen elk halfuur, in het weekend elk uur. Terwijde krijgt daarmee onder andere een directe verbinding met de omgeving Kanaleneiland.
6. Van de Parkzichtlaan, winkelcentrum Terwijde en Jazzsingel gaan na de zomer twee nieuwe servicelijnen rijden naar de binnenstad (lijn 16) en Oog in Al-Kanaleneiland (lijn 15). Beide lijnen rijden tussen Terwijde, Leidsche Rijn-Centrum en de Spinozaweg samen een halfuurdienst. Op deze lijnen gaan nieuwe, extra toegankelijke bussen met een lage vloer en brede instapdeuren rijden, met circa vijftien zitplaatsen.
7. Lijn 14 gaat na de zomer rijden met extra toegankelijke bussen met een lage vloer en brede instapdeuren, met circa vijftien zitplaatsen. Samen met lijn 16 rijdt er tussen globaal 7:00 en 19:00 uur elk halfuur een bus vanaf de Kanaalstraat naar de binnenstad. In de binnenstad wordt de route verlengd naar de Stadsschouwburg.
8. De uitbreidingen 1 t/m 6 maken de lijnen 19 en 39 niet langer noodzakelijk. Op alle haltes blijft overdag een OV-verbinding beschikbaar, met uitzondering van de halte Krommewetering-Zuid. Halte Rijpwetering ligt op loopafstand. Na 20:00 uur vervalt de directe verbinding Jazzsingel/Musicallaan – Maarssen.

Thema 2: Uitbreiden westtangent

1. Lijn 10 gaat tussen Leidsche Rijn en Kanaleneiland-Lunetten via Papendorp rijden. Op werkdagen overdag ontstaat daardoor een kwartierdienst tussen station Maarssen, Leidsche Rijn-Centrum en Papendorp. De servicelijnen 14 en 15 zorgen voor een passende alternatieve verbinding door Oog in Al.
2. Lijn 48 gaat op zaterdag en zondag overdag ook tussen Leidsche Rijn-Centrum en Nieuwegein rijden. De uurdienst die lijn 48 nu rijdt tussen Houten en Nieuwegein, wordt doorgetrokken naar Leidsche Rijn-Centrum.

Thema 3: Uitbreiden bediening tijdens zomervakantie

1. De stadslijnen 1, 3, 7 en 8 gaan tijdens de zomervakantie 's avonds en op zondag de hele dag elk kwartier rijden in plaats van elk halfuur.
2. Lijn 2 en 6 gaan op zondag overdag elk kwartier rijden in plaats van elk halfuur.
3. Lijn 5 gaat in de ochtend- en middagspits elk kwartier rijden in plaats van elk halfuur.
4. Lijn 41 gaat op werkdagen overdag elk kwartier rijden in plaats van elk halfuur.
5. Op de belangrijkste lijnen naar Rijnsweerd en De Uithof gaan tijdens de eerste twee weken van de zomervakantie extra ritten en grotere bussen rijden voor voldoende capaciteit. Dit betreft lijn 12, 18, 31 en 371.
6. Tijdens de eerste twee weken van de vakantie zorgen we voor extra capaciteit met grotere voertuigen op de lijnen naar Zeist (51, 52, 53) en Nieuwegein (tram 60 en 61, bus 65).

Thema 4: Evaluatie dienstregeling 2016/2017-1

1. Spitslijn 241 blijft rijden tussen Wijk bij Duurstede en Utrecht. Op lijn 41 gaat in de ochtendspits één extra rit met een groter voertuig rijden van Wijk bij Duurstede naar Utrecht.
2. Lijn 48 (Houten – Nieuwegein – Leidsche Rijn) gaat op zondag overdag met een grote bus rijden in plaats van met een achtpersoons taxibus.
3. De ritten van lijn 52 die op zaterdag- en zondagmiddag beginnen en eindigen bij Zeist Handelscentrum, rijden voortaan ook naar Amersfoort.
4. Een extra vroege rit op lijn 38 en 53 zorgt dat Lage Weide ook voor 6:00 uur 's ochtends te bereiken is vanuit Zeist, De Bilt, Utrecht-Centrum en Utrecht CS.
5. Lijn 208 blijft in de ochtendspits rijden tussen Utrecht CS en Vaartsche Rijn voor voldoende capaciteit.
6. Lijn 9 gaat in het weekend en in de zomer- en kerstvakantie doorrijden van station Vleuten naar Kasteel De Haar en biedt toeristen zo een directe verbinding Utrecht CS – Kasteel De Haar voor toeristen. De ritten van lijn 111 vervallen op de momenten dat lijn 9 naar Kasteel De Haar rijdt.
7. Lijn 77 gaat vanaf de opening van de spoortunnel in de Leijenseweg in Bilthoven in één richting zijn oorspronkelijke route rijden, met een hogere frequentie dan voor de sluiting van de overweg. Daardoor kan de tijdelijke extra bediening van lijn 78 's avonds en op zondag weer komen te vervallen.

Inhoudsopgave

1	Inleiding en uitgangspunten.....	6
1.1	Doel van het vervoerplan 2017-2	6
1.2	Provinciale uitgangspunten vervoerplan 2017-1	6
1.3	Werkzaamheden aan de infrastructuur	7
1.4	Proces.....	8
1.5	Reacties	9
2	Bereikbaarheid Leidsche Rijn en Papendorp verbeteren	11
2.1	Route lijn 37 verleggen en frequentie lijn 37 en lijn 38 verhogen	11
2.2	Netwerkherziening Terwijde.....	14
2.3	Route lijn 10 verleggen via Papendorp.....	19
2.4	Lijn 48 ook in het weekend tussen Nieuwegein en Leidsche Rijn.....	21
2.5	Overzicht lijnennet Leidsche Rijn Centrum en Terwijde	22
3	Netwerk servicelijnen verbeteren	24
3.1	Uitbreiding lijnennet	24
3.2	Toegankelijker materieel	26
3.3	Introductie na de zomervakantie, tijdelijke lijn 110 door Oog in Al	27
4	Hogere frequenties in de zomerdienstregeling.....	28
4.1	Evaluatie zomerdienst 2016	28
4.2	Structurele capaciteitsuitbreidingen.....	30
4.3	Extra capaciteit in eerste twee zomerweken	30
4.4	Hogere frequenties 's avonds en zondag.....	32
5	Overige optimalisaties en evaluatie.....	33
5.1	Extra gelede bussen op lijn 41, punctualiteit blijft een probleem.....	33
5.2	Kleine uitbreidingen om beter aan de vraag te voldoen	33
5.3	Vaartsche Rijn: lijn 208 behouden	34
5.4	Lijn 9 naar kasteel De Haar, extra halte Golfclub De Haar.....	34
5.5	Bilthoven-De Leijen: lijn 77 in één richting via tunnel Leijenseweg	35
5.6	Nieuwegein: lijn 283/287 niet wijzigen tot ingebruikname Uithoflijn	37
6	Uitbreidingen en besparingen in dienstregelingen.....	38
7	Bijlage A: Overzicht OV-aanbod.....	40
7.1	Frequenties en exploitatietijden per lijn	40
7.2	Infrastructurele consequenties	50
8	Bijlage B: Consultatienota	53
8.1	Inleiding	53
8.2	Thema 1: OV-aanbod in Leidsche Rijn en Utrecht-West beter afstemmen op de vraag	55
8.3	Thema 2: Uitbreiden westtangent	64
8.4	Thema 3: Uitbreiden bediening tijdens zomervakantie	68
8.5	Thema 4: Evaluatie dienstregeling 2016/2017-1	77
8.6	Overige opmerkingen	81
8.7	Opmerkingen over het vervoerplanproces	94
8.8	Opmerkingen die geen betrekking hebben op het vervoerplan	95

1 Inleiding en uitgangspunten

Net als vorig jaar is in 2017 het dienstregelingjaar gesplitst in twee delen. Hiervoor is gekozen om met de dienstregelingplannen optimaal aan te sluiten op de ontwikkelingen in de regio en het mogelijk te maken de wijzigingen die vorig jaar van kracht zijn geworden te kunnen evalueren. In dit tweede deel van het vervoerplan 2017 zijn alle plannen opgenomen om het openbaar vervoer in de regio Utrecht de komende tijd verder te ontwikkelen.

1.1 Doel van het vervoerplan 2017-2

Het vervoerplan 2017-2 geeft invulling aan de uitgangspunten die de provincie Utrecht heeft vastgesteld voor de dienstregeling 2017, die nog niet zijn verwerkt in het vervoerplan 2017-1. De dienstregeling in het kader van dat plan is sinds 11 december 2016 van kracht; dit vervoerplan gaat in op de uitwerking van de uitgangspunten voor de tweede helft van het jaar, ingaande 1 juli 2017. Deze worden in paragraaf 1.2 verder belicht. Zoals gebruikelijk is ook dit plan een uitwerking van de beleidsdoelstellingen van de provincie Utrecht zoals grotendeels verwoord in het OV-streefbeeld 2020. Het vervoerplan streeft naar een verdere reizigersgroei door mogelijkheid te blijven bieden voor huidige reizen en tevens nieuwe reizen te genereren, zowel door bestaande als nieuwe klanten. Zo speelt dit vervoerplan bijvoorbeeld in op actuele ontwikkelingen omtrent een uitbreiding van het studenten reisproduct voor MBO-studenten onder de 18 jaar, die sinds 1 januari 2017 ook vrij kunnen reizen en daarnaast de geplande werkzaamheden aan de infrastructuur.

Met dit vervoerplan beogen wij een wederom betere dienstregeling voor het collectief aan reizigers, binnen de gegeven kaders van de beschikbare infrastructuur, die draagvlak kent bij overheden en belangenorganisaties en aansluit bij de beleids- en financiële kaders.

1.2 Provinciale uitgangspunten vervoerplan 2017-1

Zoals elk jaar vormen de uitgangspunten van de provincie Utrecht het startpunt voor de ontwikkeling van het vervoerplan. Deze uitgangspunten zijn zowel inhoudelijk als budgettair.

1.2.1 Inhoudelijke uitgangspunten

De provincie Utrecht heeft een aantal inhoudelijke uitgangspunten meegegeven voor het vervoerplan voor het tweede deel van 2017. We besteden daarom in dit plan aandacht aan specifieke vervoerkundige thema's.

- ◆ Oplevering busstation Leidsche Rijn-Centrum en optimalisatie busnetwerk
- ◆ Opening spooronderdoorgang Leijenseweg Bilthoven
- ◆ Optimalisaties naar aanleiding van effecten-analyse vervoerplan 2016-2

Naast de bovengenoemde specifieke punten voor dit deel van het vervoerplan, is een tweetal thema's uit de uitgangspunten van het vervoerplan 2017-1 nog steeds actueel. Daarom besteden we eveneens specifieke aandacht aan deze uitgangspunten:

- ◆ Versterkingsritten Utrecht CS – Vondellaan
- ◆ Evaluatie lijn 14 Lombok

Tot slot zijn er twee uitgangspunten voor het vervoerplan van 2017 waarover wij met de provincie overeengekomen zijn om deze inhoudelijk te behandelen in het vervoerplan 2018:

- ✦ Optimalisatie busnetwerk en Centrumvisie Zeist
- ✦ Vianen/IJsselstein – Nieuwegein – De Uithof

Het netwerk in Zeist heeft een sterke samenhang met de lijnen van Syntus. Aangezien Syntus geen vervoerplan ontwikkelt voor de tweede helft van 2017, zou dit leiden tot een suboptimaal resultaat. Het proces hiervoor is inmiddels gestart en we streven naar een gezamenlijke introductie van het busnetwerk in de dienstregeling 2018. Voor het tweede punt geldt dat we streven naar een optimalisatie gelijktijdig met de introductie van de Uithoflijn, om rust in het netwerk te houden en niet elk halfjaar lijnwijzigingen door te voeren. Ook voor dit thema geldt dat de voorbereidingen procesmatig al zijn begonnen, maar inhoudelijk komt het aan de orde in het vervoerplan 2018.

1.2.2 Omvang dienstregeling 2017

Uitwerkingen van de uitgangspunten en andere wijzigingen in het netwerk en het bedieningsniveau moeten passen binnen het beschikbare budget. Deze financiële uitgangspunten laten zich vertalen in 928.000 ongewogen dienstregelinguren (DRU) voor 2017, waarvan 6.000 gereserveerd zijn om knelpunten in rijtijden en ritbezetting te verhelpen. Dit bedrag is inclusief de bijdrage vanuit Beter Benutten Vervolg zoals toegelicht in het Vervoerplan 2017-1.

1.3 Werkzaamheden aan de infrastructuur

In 2017 doet zich een aantal belangrijke infrastructurele ontwikkelingen voor, waarop wij met de lijnvoering kunnen, willen en/of moeten inspelen. Het betreft voornamelijk nieuwe infrastructuur voor het openbaar vervoer. Enerzijds ondervinden wij in de dagelijkse exploitatie hinder van de werkzaamheden, anderzijds biedt bepaalde nieuwe infrastructuur kansen om het U-OV netwerk verder te optimaliseren. Verder volgt uit dit vervoerplan een aantal noodzakelijke aanpassingen, zoals de realisatie van haltes. Deze onderwerpen worden in bijlage 1 (overzicht OV-aanbod verder beschreven).

1.3.1 Tijdelijke maatregelen

Deze paragraaf beschrijft de tijdelijke maatregelen, voornamelijk als gevolg van werkzaamheden, waarmee we in 2017 te maken krijgen. Hiervan is helaas in de meeste gevallen nog niet bekend wat er precies gaat gebeuren en wanneer.

- ✦ **Leidseveertunnel Utrecht.** Gedurende de zomerperiode is de Leidseveertunnel in één richting afgesloten vanwege werkzaamheden aan het tramspoor. Dat betekent dat de bussen van het centrum naar Utrecht CS een omleiding via de Daalsetunnel en het Westplein rijden.
 - Voor lijn 3 vervalt de halte Vredenburgviaduct.
 - Lijn 1, 3, 4, 5 en 6 rijden vanaf de Oudenoord via de Weerdsingel en Daalsetunnel. Dat betekent dat de halte St. Jacobsstraat richting Utrecht CS voor deze lijnen vervalt. We zoeken nog naar een mogelijkheid voor een vervangende halte. Ook voor lijn 14 zoeken we nog naar een passende oplossing.

- Voor de lijnen 7, 8, 18, 28, 51, 52, 53, 55, 74, 77 en de nachtlijnen 412, 447, 474 en 495 vervallen geen haltes en is er alleen sprake van een langere reistijd tussen het Vredenburg en Utrecht CS, vanwege de route via de Catharijnesingel, Daalsetunnel en het Westplein.
- ✦ **Afsluiting St. Jacobsstraat.** Eveneens in de zomer vinden naar verwachting werkzaamheden aan de St. Jacobsstraat plaats. Dat betekent dat enkele weken lijn 1, 3, 4, 5 en 6 mogelijk in twee richtingen via de Weerdsingel rijden en de halte St. Jacobsstraat in dat geval dus in beide richtingen vervalt.
- ✦ **Aanleg Uithoflijn.** Vanaf augustus 2016 rijden de bussen op het traject tussen de Sorbonnelaan en de keerlus bij het WKZ over tijdelijke infrastructuur. De verwachting is dat de gecombineerde tram-busbaan medio 2017 volledig gereed is en er bussen overheen kunnen rijden. Dan start ook het testbedrijf van de Uithoflijn.
- ✦ **Busbaan Transwijk.** Voor de realisatie van de HOV-baan tussen de Van Zijstweg en Kanaleneiland moeten leidingen worden verlegd op het 5 Meiplein, langs de Wilhelminalaan en op het Anne Frankplein in de periode van januari t/m november 2017. Dat zal zeker gevolgen hebben voor het busverkeer. Als aan het 5 Meiplein gewerkt wordt, krijgen de buslijnen 9, 24, en 29 (alsmede de streeklijnen 102, 107, 181, 195 en 295 uit andere concessies) te maken met rijstrookafzettingen. Dit kan tot enige hinder in de doorstroming leiden. Lijnen 10 en 14 moeten in deze periode omgeleid worden. Ook in de volgende fasen zal er sprake zijn van hinder.
- ✦ **Ondertunneling Leijenseweg Bilthoven.** De werkzaamheden voor de aanleg van de tunnel duren naar verwachting langer dan eerder gepland. De opening is voorzien in het najaar van 2017. Dit heeft gevolgen voor de dienstregeling van de lijnen 77 en 78.
- ✦ **Station Driebergen-Zeist.** In 2017 wordt er gewerkt aan de bouw van het station, de ongelijkvloerse kruising van het spoor met de Hoofdstraat en de verplaatsing van het busstation naar de noordzijde. Voor onze lijnen 43, 51, 71, 271 en 371 heeft dit beperkte gevolgen.
- ✦ **Jaarhinderplanning gemeente Utrecht.** De gemeente Utrecht stelt jaarlijks een hinderplanning op om grote projecten en evenementen op elkaar af te stemmen. De jaarhinderplanning voor 2017 wordt begin 2017 vastgesteld. U-OV en gemeente Utrecht hebben op reguliere basis tussentijds intensief contact over de gevolgen van de voorgenomen wegwerkzaamheden voor het openbaar vervoer.

1.4 Proces

Dit vervoerplan 2017-2 is tot stand gekomen na een ontwikkelfase, waarin intensief contact heeft plaatsgevonden met vertegenwoordigers van diverse overheden en belangengroepen. De provinciale uitgangspunten zijn besproken binnen het Ambtelijk Overleg Openbaar Vervoer, waarin alle gemeenten waarbinnen U-OV rijdt ambtelijk betrokken zijn. Tijdens de consultatie heeft een inhoudelijke toelichting op de concrete plannen plaatsgevonden. De inhoudelijke uitwerking van de onderwerpen is besproken met de leden van het U-OV Ontwikkelteam. Het U-OV Ontwikkelteam bestaat uit mensen met kennis van en betrokkenheid bij het Utrechtse OV, waaronder gemeentelijke en provinciale OV-beleidsmedewerkers, vervoerkundigen van U-OV, vertegenwoordigers van het ROCOV Utrecht, buschauffeurs en andere frontliners van U-OV. Bovendien heeft een klankbordsessie plaatsgevonden met een

afvaardiging van de wijkraden Utrecht-West en Leidsche Rijn. Op deze manier heeft de inhoudelijke afstemming met gemeenten en belangenorganisaties voor een belangrijk deel plaatsgevonden voordat de formele consultatie van start is gegaan.

Het vervoerplan heeft van 24 januari tot en met 7 maart 2017 ter consultatie gelegen. De consultatieversie van dit plan is in die periode online te raadplegen geweest op de website van de provincie Utrecht en is tevens verstuurd naar gemeenten, ROCOV, collega-vervoerders en andere belanghebbenden. Via de website van de provincie Utrecht hebben belangstellenden de gelegenheid gehad te reageren op de plannen. Paragraaf 1.5 gaat in op de ontvangen reacties de aanpassingen die aan de plannen gedaan zijn naar aanleiding daarvan. Daarnaast heeft de formele afstemming plaatsgevonden. Qbuzz heeft zoals gebruikelijk de beantwoording richting ROCOV verzorgd; de provincie Utrecht heeft zich gericht op de bestuurlijke afstemming met gemeenten. Op 18 april is het plan vastgesteld door Gedeputeerde Staten; de exploitatie start op 1 juli 2017.

1.5 Reacties

In bijlage B hebben we alle reacties op de consultatieversie van het Vervoerplan 2017-2 gebundeld in de consultatienota. Bij elkaar hebben bijna 400 personen samen zo'n 780 reacties gegeven op de voorstellen. Dat waren lang niet alleen bezwaren, verbeter suggesties of negatieve reacties: ongeveer een derde betrof positieve reacties op de voorstellen. Behalve de internetconsultatie is een petitie met ongeveer 800 handtekeningen in ontvangst genomen voor een betere OV-bediening in Bilthoven, aan de hand waarvan we de voorstellen voor 2017-2 hebben bijgesteld. De petitie met 400 handtekeningen voor een betere OV-bediening van de omgeving Diakonessenhuis en 42 reacties voor een extra buslijn in Hoograven vallen niet binnen de scope van dit vervoerplan en hebben derhalve niet geleid tot een aanpassing van de voorstellen. In de consultatienota zelf gaan we op die kwesties dieper in.

Naar aanleiding van de consultatie hebben we de plannen op de volgende punten inhoudelijk aangepast:

- ✦ **Betere OV-bediening Bilthoven De Leijen:** om tegemoet te komen aan de wens om de wijk De Leijen in Bilthoven 's avonds en op zondag een betere OV-bediening te bieden, blijft lijn 78 tot de opening van de spoortunnel in de Leijensweg dit najaar ook 's avonds en op zondag rijden. Zodra de tunnel wordt geopend, vervallen de avond- en zondagritten, maar gaat lijn 77 richting station Bilthoven via de Leijensweg, Massijslaan, Jan van Eijcklaan en Jan Steenlaan rijden. In de richting Utrecht-Nieuwegein blijft de route van lijn 77 ongewijzigd, in verband met de beperkte infrastructurele ruimte voor de bus in het stationsgebied en de Jan Steenlaan.
- ✦ **Betere OV-bediening Utrecht Lage Weide:** het wegvallen van lijn 37 op de Atoomweg-Zuid in de avonduren, compenseren we met een pendeldienst (lijn 138) die elke 20 minuten rijdt tussen Lage Weide (halte Thoriumweg) en station Leidsche Rijn, waar aansluiting is op lijn 28 en 37 naar Utrecht Centraal.
- ✦ **Grotere capaciteit op diverse stadslijnen:** op de volgende lijnen rijden diverse ritten met grotere voertuigen:
 - lijn 3: na 19:00 uur rijden op lijn 3 enkele ritten met een gelede bus i.p.v. een standaard 12m-bus.

- lijn 4: in de ochtendspits rijdt ook de rit die 8:38 uur op Utrecht CS aankomt vanuit Terwijde met een gelede bus i.p.v. een standaard 12m-bus.
- lijn 28: rond 19:00 uur rijden enkele ritten met dubbelgelede bussen in plaats van gelede bussen. Ook rijdt lijn 28 's avonds tot 22:00 uur elke tien minuten, om voldoende capaciteit te bieden voor de groeiende vervoervraag van De Uithof richting Utrecht CS.

✚ **Betere aansluitingen:** op verschillende lijnen verschuiven de vertrektijden om betere reismogelijkheden te creëren:

- lijn 15: de laatste rit vanaf het St. Antonius Ziekenhuis in Leidsche Rijn vertrekt om 20:07 richting Oog in Al, aansluitend op het aflopen van het bezoekuur.
- lijn 28: de eerste rit vanuit Vleuten vertrekt een kwartier vroeger en is om 6:00 uur op Utrecht CS en 6:20 uur bij het UMC Utrecht. Op station Leidsche Rijn sluit deze rit aan op de eerste rit van lijn 37 naar Lage Weide.
- lijn 52: de vertrektijden zijn verschoven, waardoor in de ochtendspits met streeklijn 56 een kwartierdienst ontstaat vanaf Amersfoort naar Zeist Handelscentrum
- lijn 126: de vertrektijden uit Maarssen zijn verschoven, waardoor 's middags een betere verbinding ontstaat van de Sprinter uit Amsterdam richting Vleuten.
- lijn 287: in de vakantiedienstregeling zijn de vertrektijden verschoven, voor een betere aansluiting op lijn 63 en 400 op busstation Vianen Lekbrug.

2 Bereikbaarheid Leidsche Rijn en Papendorp verbeteren

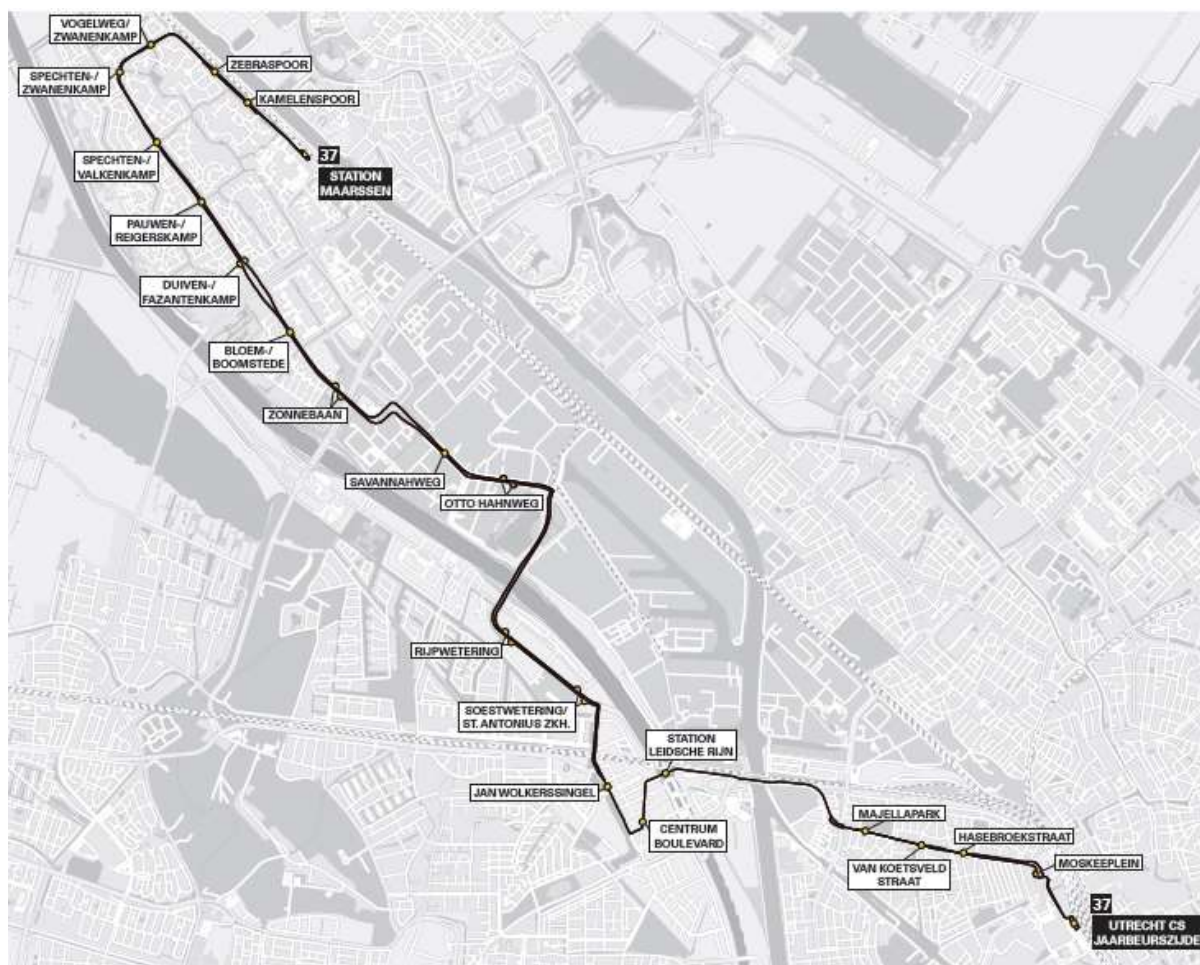
Leidsche Rijn-Centrum begint vorm te krijgen en dit jaar is bovendien de nieuwe OV-infrastructuur bij het station grotendeels in gebruik genomen. In 2018 volgt de complete oplevering, waardoor de Parijsboulevard de directe OV-route wordt tussen station Leidsche Rijn en het gebied ten noorden van het spoor. Deze wijziging zorgt dat er mogelijkheden ontstaan om onder andere het ziekenhuis nog beter bereikbaar te maken met het openbaar vervoer, zowel vanuit Utrecht als vanuit Maarssenbroek.

2.1 Route lijn 37 verleggen en frequentie lijn 37 en lijn 38 verhogen

Lijn 37 rijdt momenteel van Maarssenbroek via de Atoomweg naar Utrecht CS. Lijn 37 heeft twee belangrijke doelgroepen: inwoners van Maarssenbroek, die de lijn een goede verbinding met bestemmingen in de regio biedt en werknemers van bedrijven op Lage Weide, die met name baat hebben bij een goede verbinding met Utrecht Centraal. Samen met lijn 38 voorziet lijn 37 daarin. Het grootste deel loopt de route gelijk aan lijn 38; tussen Utrecht CS en de Savannahweg doen beide lijnen dezelfde haltes aan.

Lijn 37 via Leidsche Rijn-Centrum

Als gevolg van de in de inleiding genoemde nieuwe infrastructuur rondom Leidsche Rijn-Centrum, is het eenvoudig mogelijk om het aantal bestemmingen die lijn 37 bedient uit te breiden door via het St. Antoniusziekenhuis en station Leidsche Rijn te rijden. Figuur 2.1 toont de nieuwe route van lijn 37.



Figuur 2.1 Nieuwe route lijn 37

De bovengenoemde dienstregelingwijziging van lijn 37, 38 en 138 heeft een aantal gevolgen die we tijdens de totstandkoming van de plannen uitgebreid besproken hebben met betrokkenen. In de volgende paragrafen gaan we daarop dieper in.

2.1.1 Verbindingen en reistijden

Als gevolg van de routewijzigingen ontstaan nieuwe rechtstreekse, frequente verbindingen op alle dagen van de week en alle momenten van de dag:

- ✦ Maarssenbroek – St. Antoniusziekenhuis/Leidsche Rijn-Centrum
- ✦ Utrecht CS – St. Antoniusziekenhuis/De Wetering/Terwijde-Noord

Lijn 37 is tussen station Maarssen en station Leidsche Rijn circa 18 minuten onderweg. In combinatie met de hoge frequentie, levert dit een aanzienlijk kortere reistijd op tussen Maarssenbroek en Leidsche Rijn/De Meern. De routewijziging van lijn 37 betekent in de praktijk in veel gevallen een winst van zo'n tien minuten: waar reizigers op deze verbinding nu nog met een overstap bij de halte Majellapark reizen, kan dit voortaan bij station Leidsche Rijn (en tot de opening van de Parijsboulevard bij de halte Centrumboulevard). Daarmee wordt een OV-reis tussen De Meern en Lage Weide/Maarssen een stuk logischer en aantrekkelijker.

De route- en met name frequentiewijziging heeft tot gevolg dat de reistijden voor de circa 980 dagelijkse doorgaande reizigers tussen Utrecht CS, Lage Weide-Noord en Maarssenbroek wijzigen. De route wordt circa 700 meter langer. Op basis van de metingen die we hebben verricht op het huidige en nieuwe traject (op basis van de bestaande lijnen 37 en 48), neemt de rijtijd via de Soestwetering met circa twee minuten toe ten opzichte van de route via de Atoomweg. In de spits kan dit (in één richting) oplopen tot vier minuten extra, als gevolg van de verkeersdruk op de kruispunten. Met name bij calamiteiten in de Stadsbaantunnel zien we hier een onbetrouwbare verkeerssituatie. Dit heeft vooral een nadelig effect voor de spitsreizigers naar Lage Weide: als er files zijn, staan die in de reisrichting van deze doelgroep.

In het Ontwikkelteam is bij deze kwestie uitgebreid stilgestaan. Voor reizigers van en naar Maarssenbroek is de kleine omweg acceptabel. Daar tegenover staat immers een hogere frequentie in de spits, avonden en weekenden. Daardoor verminderen de totale gemiddelde wachttijden, thuis en bij de halte. In de spits daalt de wachttijd met gemiddeld 2,5 minuut doordat lijn 37 elke tien minuten gaat rijden. 's Avonds en op zondag is dat zelfs gemiddeld 7,5 minuut doordat lijn 37 dan elk kwartier gaat rijden in plaats van elk halfuur. De helft van de extra rijtijd is bovendien tijdelijk: zodra de Parijsboulevard toegankelijk is, verwachten we dat de rijtijd nog een minuut afneemt.

2.1.2 Bediening haltes

Als gevolg van de routewijziging van lijn 37 en de introductie van lijn 138 wijzigt de bediening van enkele haltes. In Terwijde en De Wetering ontstaat een uitgebreider aanbod, terwijl Lage Weide-Zuid minder ritten krijgt. De volgende haltes krijgen een betere bediening:

- ✦ Rijpwetering (Burt Bacharachstraat) krijgt een hoogfrequente verbinding met Utrecht CS en een verbeterde verbinding met Maarssen, ook 's avonds en in het weekend.
- ✦ St. Antoniusziekenhuis/Soestwetering (idem)

De onderstaande vijf haltes zijn na de routewijziging van lijn 37 alleen nog met lijn 38 en 138 te bereiken:

- ✦ Hyperonweg (22 instappers per werkdag, waarvan 11 in lijn 37)
- ✦ Mesonweg (23 instappers per werkdag, waarvan 16 in lijn 37)

- ✦ Uraniumweg (74 instappers per werkdag, waarvan 51 in lijn 37)
- ✦ Kernweg (61 instappers per werkdag, waarvan 37 in lijn 37)
- ✦ Thoriumweg (41 instappers per werkdag, waarvan 27 in lijn 37)

Op bovenstaande haltes zijn in de spits zes ritten per uur van lijn 38 naar Utrecht CS en Maarssen beschikbaar; in de daluren een halfuurdienst. Op werkdagen na 19:30 uur zijn de gemiddeld 21 reizigers per dag van en naar deze haltes aangewezen op lijn 138 naar Leidsche Rijn-Centrum. De gemiddeld twee reizigers per dag die momenteel met lijn 37 vanaf Lage Weide-Zuid naar Maarssenbroek reizen, hebben een goede verbinding middels lijn 38 of 138, die beide een overstap op lijn 37 bieden.

In het weekend is er geen bediening. Dat heeft consequenties voor de volgende aantallen reizigers, op basis van het aantal OV-chipkaartgebruikers op dinsdagen, donderdagen, zaterdag en zondagen in november 2016:

- ✦ Zaterdag: gemiddeld 26 reizigers per dag naar Utrecht CS
- ✦ Zondag: gemiddeld 14 reizigers per dag naar Utrecht CS

In het weekend concentreert het aantal instappers zich bij de halte Thoriumweg, die met name tussen 18:00 uur en 22:00 uur gebruikt wordt. Dit betreft grotendeels overstappers van aankomende internationale busreizen. Deze beperkte groep heeft het station Utrecht Leidsche Rijn op loopafstand als alternatief. De gemeente Utrecht werkt nog aan de verbetering van de looproute naar het station.

2.2 Netwerkerziening Terwijde

Lijn 19 en 39 bieden in aanvulling op de trein, een verbinding van Terwijde met Utrecht CS. Lijn 39 biedt daarnaast de verbinding met station Maarssen. Beide lijnen rijden op de Vleutenseweg parallel aan lijn 28, 37 en 38. Alleen in Terwijde en De Wetering bedienen deze lijnen haltes die andere lijnen niet aandoen. De bezetting daar is laag; door de routewijziging van lijn 37 zijn er in Terwijde nieuwe mogelijkheden voor optimalisatie.

2.2.1 Consultatie vervoerplan 2016-2

In het vervoerplan 2016-2 hebben we eerder een voorstel gedaan voor een aanpassing van het lijnennet in Terwijde. Destijds hebben we voorgesteld een besparing door te voeren in dit deel van het netwerk, om capaciteitsuitbreidingen elders mogelijk te maken. Na de vele reacties op de conceptvoorstellen, zijn deze uiteindelijk niet geïmplementeerd per 2 juli 2016. De provincie heeft in dit gebied tijdelijk extra exploitatiemiddelen ingezet om de bestaande lijnvoering te handhaven, waardoor de tijd is ontstaan om op basis van de ontvangen reacties een aangepast voorstel uit te werken en de dienstregelingen alsnog vrij te maken voor het verbeteren van het servicenet (zie hoofdstuk 3). Het voordeel van het uitstel is dat de OV-infrastructuur rond Leidsche Rijn-Centrum inmiddels gedeeltelijk beschikbaar is, waardoor de mogelijkheden voor de lijnvoering uitgebreider zijn.

De meeste reacties die we hebben ontvangen op het conceptvoorstel van vorig jaar, betroffen het opheffen van de halte Duke Ellingtonstraat. Dagelijks maken, ook in 2016, zo'n 75 OV-chipkaartreizigers gebruik van deze halte. We hebben verschillende voorstellen ontvangen om deze halte alsnog te bedienen. Daarnaast hebben we een uitgebreide reactie van de wijkraad in Leidsche Rijn ontvangen, met hieronder de belangrijkste aandachtspunten:

- ✦ Verbinding Langerak – Winkelcentrum Vleuterweide verbeteren

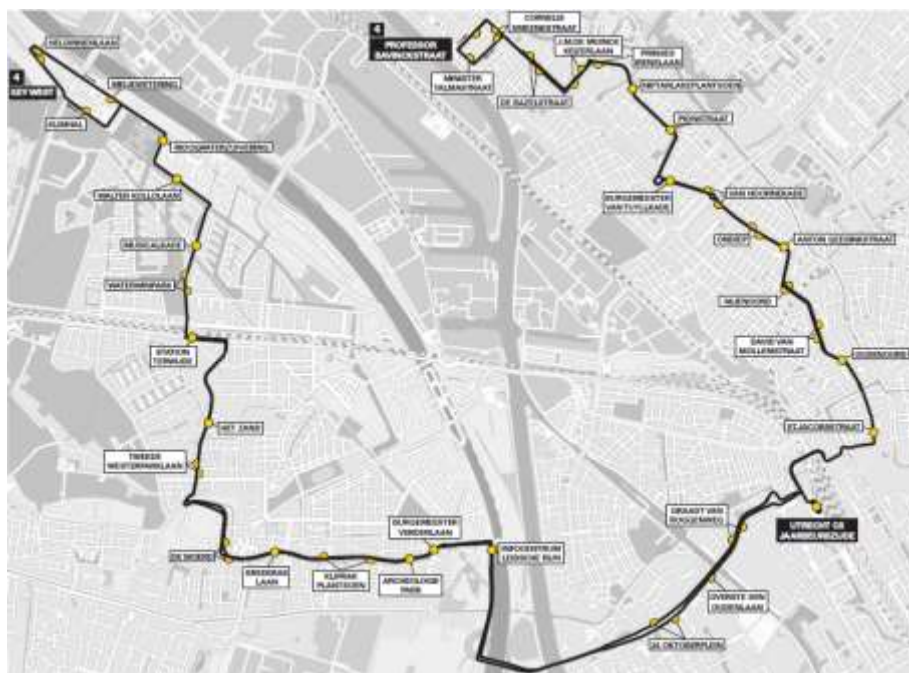
- Voorstel: overstap tussen lijn 4 en 28 mogelijk maken
- Voorstel: lijn 4 heen en weer rijden naar De Meern-Oost
- ✦ Loopafstanden in Terwijde-West te groot, waardoor o.a. woonzorgcentrum de Drie Ringen bij halte Parkzichtlaan slechter bediend wordt
- ✦ Verbinding Musicallaan – Utrecht CS zou via de Vleutenseweg sneller zijn dan via Langerak. Als de trein voor reizigers van lijn 19/39 een alternatief was geweest, dan hadden ze daar al wel eerder voor gekozen.
- ✦ Verbinding Terwijde-Maarssen (lijn 39) is belangrijk voor scholieren en voor forenzen naar Amsterdam. Daarnaast vervult deze lijn een belangrijke rol voor de ontsluiting van bedrijventerrein De Wetering. Alleen lijn 48 is onvoldoende vervanging; oppervlakte-ontsluiting De Wetering/Haarrijn wordt slecht, terwijl dit gebied juist in ontwikkeling is.
 - Voorstel: lijn 9 vanaf station Vleuten door Vleuten en via De Wetering naar station Leidsche Rijn laten rijden.

Met de voorstellen in dit vervoerplan komen we aan het merendeel van de bezwaren tegen de eerdere voorstellen tegemoet en zorgen we tevens voor een betere herverdeling van de inzet in lijn met de vervoervraag. Daardoor komen exploitatiemiddelen vrij om lijn 37 te verbeteren en te investeren in het servicelijnnet in Terwijde, Lombok en Oog in Al. We zorgen op die manier dat de verbinding Terwijde-Maarssen overdag beschikbaar blijft voor scholieren en forenzen (paragraaf 2.2.2) en dat de halte Duke Ellingtonstraat bediend blijft. Bovendien bieden we bij de haltes Rijpwetering en Jazzsingel/St. Antoniusziekenhuis een betere verbinding met Utrecht CS (paragraaf 2.1.1) en we verbeteren de bediening van Terwijde-West bij de halte Parkzichtlaan (paragraaf 2.2.3).

Alleen aan de wens voor een directe verbinding tussen Langerak en winkelcentrum Vleuterweide komen we niet tegemoet. Daarvoor is de overstapmogelijkheid tussen lijn 4 en 28 noodzakelijk; het heen en weer rijden naar De Meern-Oost is voor lijn 4 geen optie, omdat doorgaande reizigers naar Het Zand en Terwijde daarmee onevenredig benadeeld worden. De overstapmogelijkheid, alsmede een herziening van de haltelocaties ter hoogte van van cultureel centrum Castellum Hoge Woerd zijn nog onderwerp van gesprek met de gemeente Utrecht.

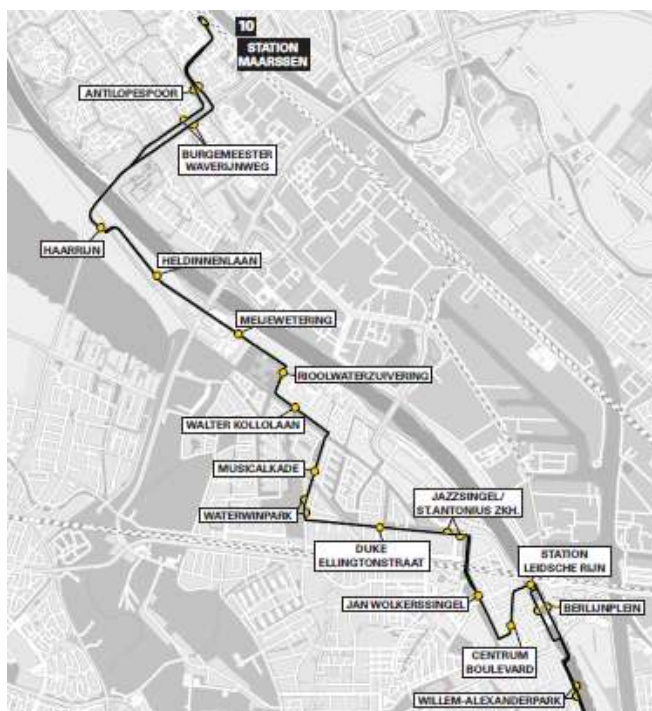
2.2.2 Verlengde lijnen 4 en 10 vervangen lijn 19 en 39

Het gebruik in Terwijde en omgeving is in 2016 niet substantieel veranderd ten opzichte van 2015. De exploitatiekosten liggen daardoor nog steeds ver boven het gemiddelde dat past bij het gebruik. Op basis van de ingebrachte argumenten over de netwerkkwaliteit en de dekkingsgraad van het gebied stellen we het eerdere conceptvoorstel uit 2016 in aangepaste vorm opnieuw voor. De hoofdlijn blijft hetzelfde: lijn 19 en 39 vervangen we door doorgetrokken ritten van lijn 4. In tegenstelling tot het eerdere voorstel van 2016, rijdt lijn 4 niet naar station Leidsche Rijn, maar naar bedrijventerrein Haarrijn. Het nieuwe eindpunt van lijn 4 ligt bij de Haarrijnse Plas, ter hoogte van Beach House Key West. De haltes Rioolwaterzuivering, Meijewetering en Heldinnenlaan blijven op die manier dagdekkend bediend. Figuur 2.3 geeft de route weer. Lijn 4 blijft in dezelfde frequentie rijden, dus overdag elk kwartier en 's avonds en op zondag de hele dag elk halfuur. In de ochtendspits rijden de ritten die tussen 7:30 en 8:45 uur op Utrecht Centraal aankomen vanuit Terwijde met een gelede bus om voldoende capaciteit te bieden aan de extra reizigers die vanuit Terwijde gebruik maken van lijn 4.



Figuur 2.3 Nieuwe route lijn 4, die verlengd wordt van station Terwijde naar Key West (Haarrijn).

We komen voor een groot deel tegemoet aan de reacties op de consultatieversie door behalve lijn 4 te verlengen, ook de route van lijn 39 tussen Maarsssen en Leidsche Rijn overdag te behouden. Dat doen we in de vorm van het doortrekken van lijn 10 via Terwijde en Haarrijn naar Maarsssen. De route is weergegeven in figuur 2.4.

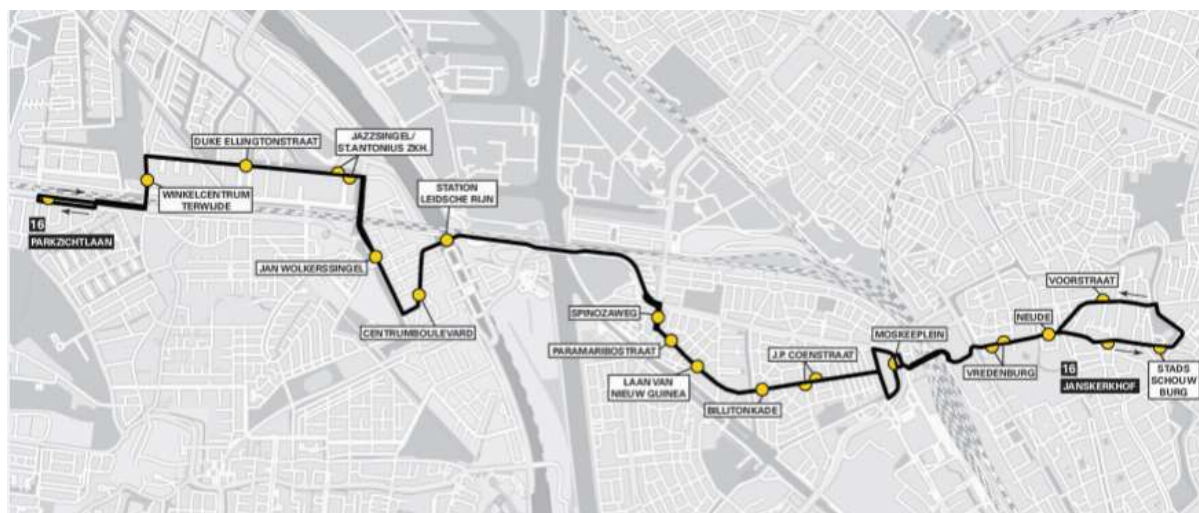


Figuur 2.4 Gewijzigde route lijn 10 tussen Terwijde en Maarsssen, ter vervanging van lijn 39

Lijn 10 rijdt tussen Maarsssen en Leidsche Rijn net als op de rest van de route op werkdagen elk halfuur overdag. Daarnaast bieden we op zaterdag en zondag eenmaal per uur een rit op lijn 10 tussen Maarsssen en Leidsche Rijn en vice versa. Deze weekendritten rijden van/naar Leidsche Rijn verder als lijn 48 naar Papendorp, Nieuwegein en Houten.

2.2.3 Nieuwe servicelijnen door Terwijde

Zoals we in hoofdstuk 3 uitgebreid behandelen, introduceren we in het najaar van 2017 twee nieuwe servicelijnen in Utrecht-West, die beide Terwijde bedienen. Lijn 15 en 16 rijden op werkdagen tot circa 19:00 uur samen in een halfuurdienst tussen de Parkzichtlaan en Leidsche Rijn-Centrum. Lijn 16 (zie figuur 2.5) rijdt vervolgens via Lombok naar de binnenstad en rijdt bovendien ook op zaterdag, aansluitend op de winkeltijden in de binnenstad; lijn 15 rijdt via Oog in Al naar Kanaleiland en sluit met een laatste rit rond 20:00 uur aan op de bezoektijden van het St. Antoniusziekenhuis. Tussen de Parkzichtlaan en de Spinozaweg zijn de routes van beide lijnen gelijk.



Figuur 2.5 Voorgestelde nieuwe route lijn 16, die samen met lijn 15 (zie hoofdstuk 3) een halfuurdienst biedt op de Jazzsingel in Terwijde. Tussen de Parkzichtlaan en de Spinozaweg zijn de routes exact gelijk.

2.2.4 Verbindingen en reistijden

Het vervangen van lijn 19 en 39 door een aanpassing van de lijnen 4, 10 en 37 en de introductie van de nieuwe servicelijnen 15 en 16 (hoofdstuk 3) heeft gevolgen voor de verbindingen van verschillende groepen bestaande reizigers:

- ✦ **De Wetering - Terwijde - Utrecht CS:** tussen verschillende gedeelten wijzigt de route en in enkele gevallen de frequentie:
 - Van/naar de Musicallaan, Proostwetering en Heldinnenlaan (ca. 171 reizigers per dag) blijft de reistijd met lijn 4 gelijk aan de reistijd met lijn 19/39 in de tijd dat deze nog via P+R Muziektheater reden. Ten opzichte van de huidige route via de Centrumboulevard, neemt de reistijd met circa twee minuten toe. De reisafstand wordt circa 2,5km langer, maar de route van lijn 4 via de Graadt van Roggenweg compenseert de relatief trage route via de Jazzsingel en Vleutenseweg gedeeltelijk. De frequentie blijft gelijk, voor de haltes Meijewetering en Heldinnenlaan gaat die naar 4x/uur.
 - Van/naar de Jazzsingel (halte Duke Ellingtonstraat) vervalt de rechtstreekse verbinding voor circa 75 reizigers per dag. Daarvoor zijn twee alternatieven:
 - Reizigers kunnen gebruik maken van de haltes Rijkswetering, Soestwetering (lijn 37), Waterwinpark (lijn 4), of de trein bij station Terwijde. De extra loopafstand bedraagt maximaal 500 meter, maar in de meeste gevallen minder. De reistijd en -afstand blijft min of meer gelijk.

- Voor wie lopen geen optie is, bestaat de mogelijkheid te reizen met lijn 10, 15, 16 of 127 en overstappen bij de halte Station Leidsche Rijn. De maximale extra wachttijd bedraagt 8 minuten, maar zal in de meeste gevallen minder zijn vanwege de hoge frequentie van lijn 28 en 37.
- Van/naar de halte Krommewetering-Zuid (ca. 5 reizigers per dag) vervalt de rechtstreekse verbinding. Alternatieve haltes zijn Rijpwetering (lijn 37) en Rioolwaterzuivering (lijn 4) op maximaal 600 meter afstand.
- ✦ **Leidsche Rijn-Centrum – Terwijde – De Wetering – Maarsssen:** de verbinding blijft voor de circa 42 reizigers op werkdagen overdag onveranderd. In het weekend (ca. 40 reizigers per dag) halveert de frequentie naar één rit per uur en 's avonds vervalt de verbinding in het geheel voor de circa 8 dagelijkse gebruikers. Lijn 37 biedt op de Soestwetering elk kwartier een alternatief.
- ✦ **De Wetering – Terwijde – Vleutenseweg:** de directe verbinding vervalt voor circa 63 reizigers per (werk)dag. Met een korte overstap van lijn 10 op de hoogfrequente lijnen 28 of 37 bij de halte Station Leidsche Rijn blijft deze verbinding echter geboden. Lijn 16 verbindt Terwijde bovendien met Lombok.

Als gevolg van de wijzigingen ontstaan verschillende nieuwe directe verbindingen, die aantrekkelijke opties vormen voor nieuwe groepen reizigers:

- ✦ **Terwijde – 24 Oktoberplein/Graadt van Roggenweg** (lijn 4, 4x/uur)
- ✦ **Terwijde – Papendorp/Kanaleneiland/Hoograven/Lunetten** (lijn 10, 2x/uur)
- ✦ **Terwijde – Maarsssenbroek** (lijn 37, 4-6x/uur)
- ✦ **Terwijde – Binnenstad** (lijn 16, 1x/uur)
- ✦ **Terwijde – Oog in Al/Kanaleneiland** (lijn 15, 1x/uur)

2.2.5 Bediening haltes

De wijziging van lijn 4 en 10 heeft beperkte gevolgen voor de bediening van de haltes in Terwijde en De Wetering. Alleen de halte Krommewetering-Zuid (ca. 5 instappers per dag) vervalt in het geheel; halte Haarrijn (Willy Posthumushaghe) wordt niet bediend na ca. 19:00 uur. Van deze halte maken in dat tijdsbestek geen reizigers gebruik.

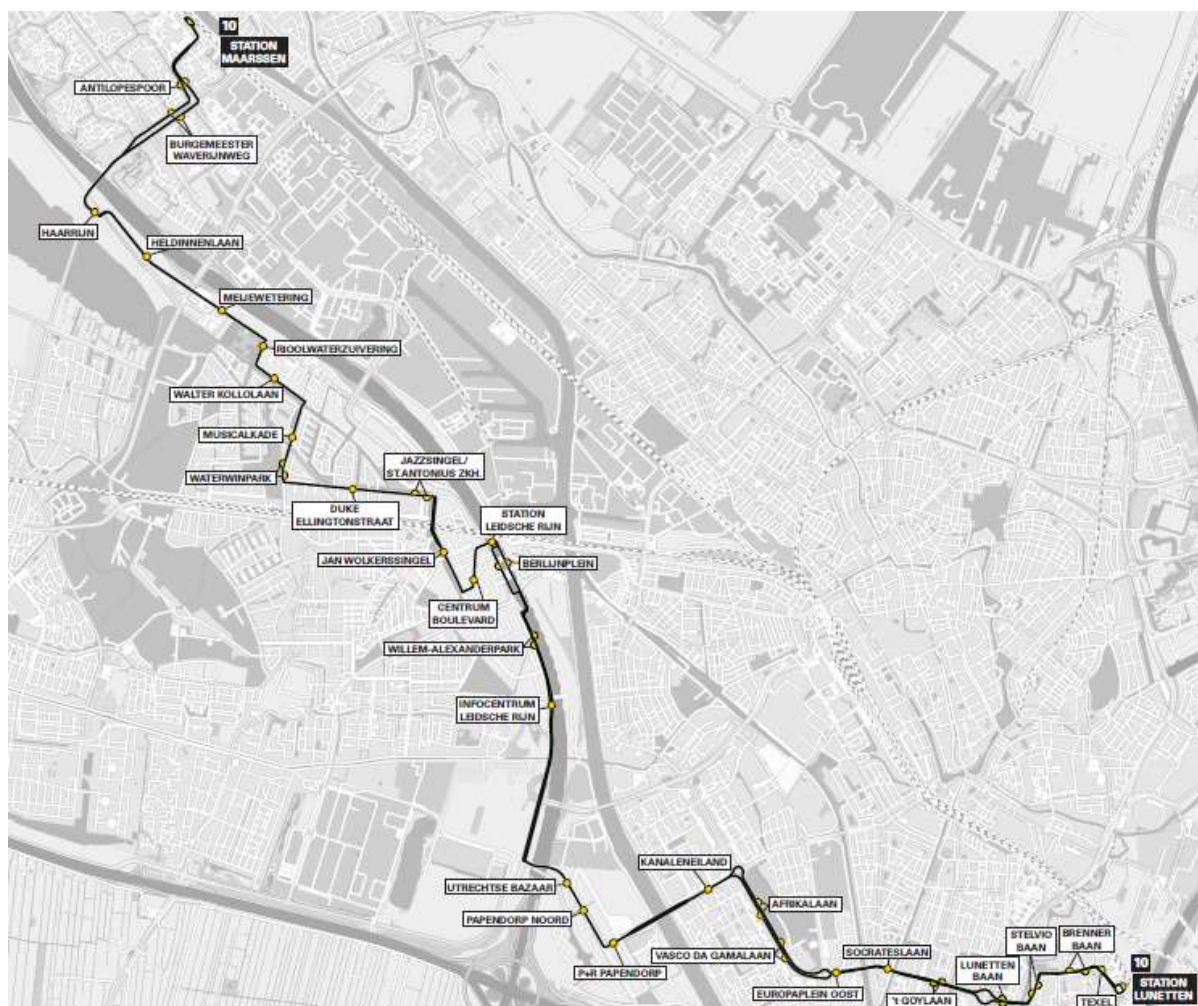
Idealiter zijn er twee nieuwe haltes gewenst voor lijn 4:

- ✦ **Halte Meijewetering**, als uitstaphalte aan de Meijewetering, doordat lijn 4 de halte Meijewetering aan de Proostwetering niet kan bedienen. Idealiter krijgt lijn 4 tevens een halte verderop aan de Meijewetering. Indien hier een voetgangersbruggetje wordt gerealiseerd, zorgt deze halte voor een betere OV-bereikbaarheid van de klimhal Neoliet aan de Componistenlaan. Dit is één van de wensen in deze omgeving. De gemeente Utrecht onderzoekt de mogelijkheden en kosten.
- ✦ **Halte Key West**, aan de Marga Klompésingel ter hoogte van de Ien Daleshaghe of in de nabije omgeving, met een wachtgelegenheid voor vertrekkende bussen.

2.3 Route Lijn 10 verleggen via Papendorp

De A2-zone tussen Leidsche Rijn Centrum en Papendorp ontwikkelt zich de komende jaren verder tot woon- en werkgebied. Om die reden is in het OV-Streefbeeld 2020 van de provincie Utrecht opgenomen dat lijn 10 op termijn via Papendorp en Hoge Weide gaat rijden. Momenteel rijdt lijn 48 hier en deze lijn laat jaarlijks, ondanks de relatief lage frequentie van een halfuurdienst, een groei van zo'n 10% tot 20% zien. De wijziging van lijn 37, zoals in paragraaf 2.1 behandeld, grijpen we aan om tegelijk de bediening van het zuidoostelijk deel van Leidsche Rijn te verbeteren door de westtangent op het kerntraject tussen Leidsche Rijn en Papendorp te versterken tot een kwartierdienst. Daarmee brengen we het aanbod op een aantrekkelijk niveau dat verdere groei van het OV-gebruik stimuleert. Tegelijk vergroten we de betrouwbaarheid van lijn 10 door het vertraginggevoelige traject door Oog in Al te vermijden. De opgevaardeerde servicelijnen 14 en 15 (zie hoofdstuk 3) bieden in Oog in Al een alternatief voor het wegvallen van lijn 10 hier.

Ook het noordelijk deel van de westtangent versterken we met een wijziging van lijn 10. Waar de lijn momenteel nog eindigt bij het St. Antoniusziekenhuis in Leidsche Rijn, stellen we voor om deze lijn per 1 juli 2017 door te laten rijden naar Maarssen, zoals opgenomen in paragraaf 2.2.2. Onderweg bedient lijn 10 daarmee de woon- en werkgebieden Terwijde, De Wetering en Haarrijn, langs de route van lijn 39. Genoemde gebieden krijgen een rechtstreekse verbinding met onder meer Papendorp en Kanaleneiland. Figuur 2.6 toont de volledige nieuwe route van lijn 10, als onderdeel van de nieuwe hoogwaardige westtangent.



Figuur 2.6 Nieuwe route lijn 10, via Terwijde en Papendorp en de toekomstige wijk Rijnvliet, waar t.z.t. een nieuwe halte voor lijn 10 en 48 in gebruik genomen zal worden.

2.3.1 Verbindingen en reistijden

Met de nieuwe route van lijn 10 ontstaat op werkdagen overdag in combinatie met lijn 48 een kwartierdienst tussen Maarssen en Papendorp en tussen Leidsche Rijn-Centrum en Papendorp op de westtangent. Doordat lijn 10 via Terwijde naar Maarssen rijdt, verbindt deze bovendien de zich verder ontwikkelende woongebieden in Leidsche Rijn met de werkgebieden in het zuidwesten van de stad. Op de onderstaande relaties verbetert de reistijd:

- ✦ Maarssen – Papendorp: gemiddeld 7,5 minuut minder wachttijd
- ✦ Leidsche Rijn-Centrum – Papendorp: gemiddeld 7,5 minuut minder wachttijd
- ✦ Terwijde – Papendorp/Kanaleneiland: geen overstap en/of zo'n 10 minuten minder reistijd

Voor reizigers tussen Lunetten, Hoograven, Kanaleneiland en Leidsche Rijn-Centrum verandert er weinig met de routewijziging van lijn 10. De route via Papendorp heeft nagenoeg dezelfde rijtijd als de huidige route via Oog in Al, met als verschil dat de betrouwbaarheid aanzienlijk beter is. Op de OV-infrastructuur tussen Kanaleneiland en Rijnvliet en de Stadsbaan Leidsche Rijn fluctueren de rijtijden als gevolg van een betere doorstroming een stuk minder dan op de congestiegevoelige Lessinglaan en Joseph Haydnlaan en de drukke kruispunten met de uitvalswegen Vleutenseweg en Weg der Verenigde Naties.

De routewijziging heeft tot slot natuurlijk gevolgen voor de verbindingen en reistijden voor klanten in Oog in Al. Momenteel biedt lijn 10 hier de verbinding met Leidsche Rijn-Centrum enerzijds en Utrecht-Zuid anderzijds. Per werkdag maken hiervan ongeveer 120 reizigers per richting gebruik van lijn 10. De nieuwe servicelijnen 14 en 15 (zie hoofdstuk 3) bedienen het grootste deel van deze groep. De 40 dagelijkse klanten die op een werkdag reizen tussen Oog in Al en Hoograven/Lunetten hebben hierin geen alternatief en moeten dus overstappen. De onderstaande tabel toont de verdeling van het totale aantal OV-chipkaartgebruikers van lijn 10, verdeeld naar herkomst en bestemming op de dinsdagen en donderdagen van november 2016. De gearceerde groepen verliezen een rechtstreekse verbinding.

	Lunetten	Hoograven	Kanaleneiland	Oog in Al	Leidsche Rijn-C.	Totaal
Lunetten	4	43	39	16	8	110
Hoograven	24	7	34	24	18	107
Kanaleneiland	35	25	1	20	20	101
Oog in Al	18	22	24	33	27	124
Leidsche Rijn-C.	7	15	18	26	10	76
Totaal	88	112	116	119	83	518

Gezien de toekomstige ontwikkeling van Papendorp en Leidsche Rijn verwachten we dit aantal – van 40 reizigers per richting van/naar Oog in Al dat nadeel ondervindt van de wijziging – in november 2017 tenminste te evenaren met reizigers die van en naar Papendorp reizen met lijn 10, met een verdere groei in de jaren daarna. Zowel vanuit Utrecht-Zuid als vanuit Leidsche Rijn maakt lijn 10 Papendorp een stuk beter bereikbaar. Ook voor treinreizigers uit de richting Gouda en Woerden is de overstap op lijn 10 en 48 in Leidsche Rijn een interessant alternatief voor een reis via Utrecht Centraal, met een reistijdwinst van zo'n vijf minuten en een busaansluiting op elke Sprinter.

2.3.2 Bediening haltes

Als gevolg van de routewijziging van lijn 10 wijzigt de bediening van een aantal haltes. Zoals hierboven genoemd, blijven de haltes in Oog in Al bediend door de nieuwe servicelijnen 14 en 15, die Oog in Al verbinden met Kanaleneiland, Leidsche Rijn en Utrecht-Centrum (zie verder ook hoofdstuk 3). Doordat lijn 10 via de Jazzsingel gaat rijden, vervallen in Leidsche Rijn-Centrum drie haltes voor deze lijn:

- ✦ Soestwetering (gemiddeld 35 instappers per werkdag)
- ✦ The Wall (gemiddeld geen instappers)
- ✦ Rijpwetering (gemiddeld 1 instapper per werkdag)

Voor de belangrijkste halte van het bovenstaande rijtje, de halte Soestwetering bij het St. Antoniusziekenhuis, is de halte Jazzsingel een goed alternatief. De loopafstand van het ziekenhuis naar deze halte is vergelijkbaar met de afstand naar de halte aan de Soestwetering.

2.4 Lijn 48 ook in het weekend tussen Nieuwegein en Leidsche Rijn

Lijn 48 rijdt op dit moment in het weekend enkel tussen Houten en Nieuwegein. Sinds vorig jaar rijdt deze lijn hier ook op zondag; zoals u in paragraaf 5.2.1 kunt lezen is deze uitbreiding voldoende succesvol om de materieelinzet aan te passen. Deze uitbreiding combineren we met een algehele uitbreiding van de bediening op lijn 48. Leidsche Rijn-Centrum geldt ook in het weekend steeds meer als belangrijke bestemming, met onder andere het St. Antoniusziekenhuis, The Wall en de bioscoop. Op de korte termijn zijn hier meer uitbreidingen te verwachten. Wij spelen daarop in door lijn 48 voortaan in het weekend elk uur tussen Houten, Nieuwegein en Leidsche Rijn-Centrum te laten rijden. Het volledige traject van de westtangent naar Maarssen wordt geboden door deze ritten te koppelen aan de ritten van lijn 10 tussen station Leidsche Rijn en Maarssen.

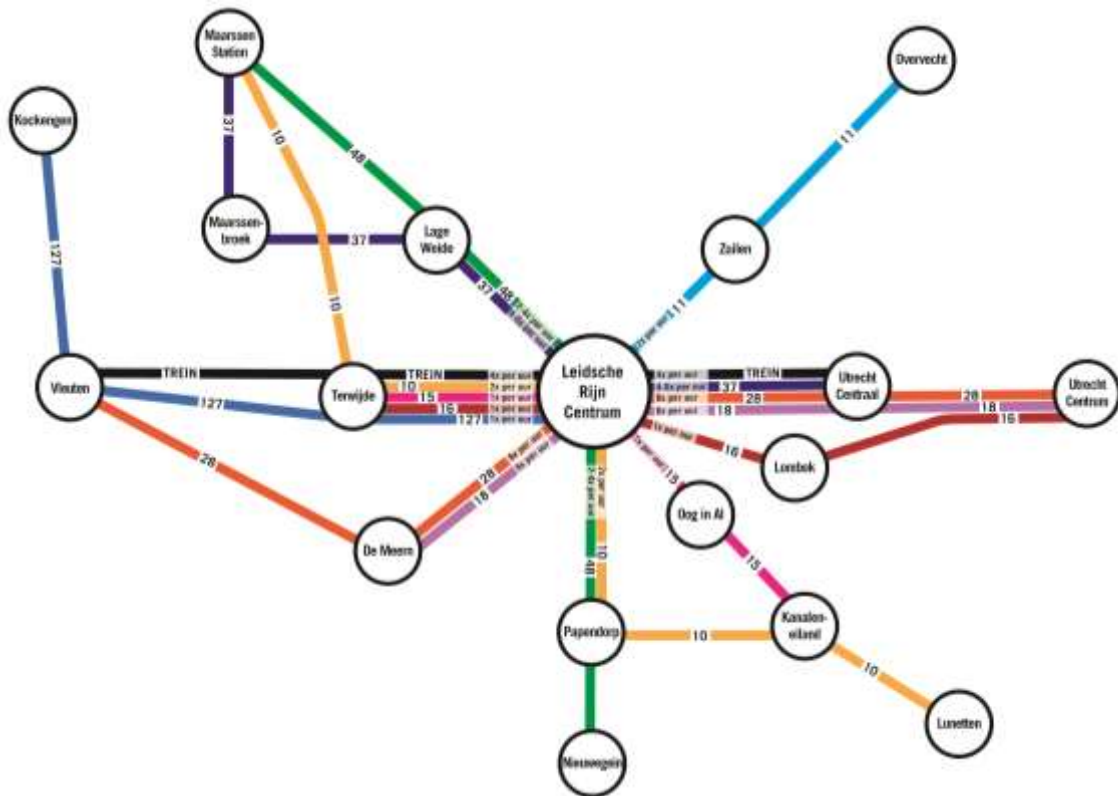
2.4.1 Verbindingen en reistijden

Door de uitbreiding van lijn 48 wordt Leidsche Rijn-Centrum in het weekend een stuk gemakkelijker te bereiken vanuit het zuiden van de regio, met name vanuit Nieuwegein. De reistijdwinst met de nieuwe overstapvrije verbinding loopt op tot een kwartier.

Ten tweede zorgt deze uitbreiding dat er een directe verbinding ontstaat tussen station Houten en de woonwijken in Nieuwegein-West. Hoewel de vraag naar deze verbinding relatief beperkt is, vergroot deze wel het aantal reismogelijkheden in de richting van Culemborg en Geldermalsen.

2.4.2 Bediening haltes

De uitbreiding van lijn 48 betekent dat de haltes Berlijnplein en Willem Alexanderpark, die momenteel alleen op werkdagen bediend worden, voortaan ook op zaterdag en zondag bediend worden. Voor inwoners van de wijk Hoge Weide en de toekomstige wijk Leeuwesteyn, die ontwikkeld wordt tussen het Amsterdam-Rijnkanaal en de Stadsbaan, betekent dit een verbetering van de OV-bereikbaarheid.



Figuur 2.8 Schematisch lijnenoverzicht met alle verbindingen van en naar Leidsche Rijn-Centrum, inclusief het aantal ritten per uur.

3 Netwerk servicelijnen verbeteren

De bediening van Lombok met servicelijn 14 is al een aantal jaar een punt van onvrede bij zowel (potentiële) gebruikers als de gemeente Utrecht. Het onderzoek dat in opdracht van de gemeente Utrecht naar dit thema is uitgevoerd stelt dat met name de loopafstanden naar een OV-voorziening, de lage frequentie en de toegankelijkheid van het materieel weinig aantrekkelijk zijn. Niet alleen in Lombok bestaan klachten over de beschikbaarheid van de sociale voorziening die openbaar vervoer voor kwetsbare groepen is. Ook in Terwijde is behoefte aan een betere OV-voorziening bij verzorgingscentrum De Drie Ringen sinds lijn 26 is vervallen bij de halte Parkzichtlaan.

Om tegemoet te komen aan de wensen, is een verbetering van het servicenetwerk noodzakelijk. Servicelijnen zijn lijnen die specifiek gericht zijn op het mobiel houden van de genoemde kwetsbare groepen. Dat betekent dat de routes gericht zijn op het verbinden van de woonadressen met relevante bestemmingen. Dit betreft primair bestemmingen als winkelcentra en buurtvoorzieningen. Een rechtstreekse verbinding, zonder overstap en goede toegankelijkheid van halte-infrastructuur én voertuigen staan voorop. Waar nodig biedt het personeel extra assistentie.

Een uitbreiding van dit concept kost geld, maar is in de nieuwe dienstregeling mogelijk dankzij de besparingen die het gevolg zijn van de netwerkoptimalisaties die we in paragraaf 2.2 hebben besproken. De uitbreiding bestaat uit zowel een uitbreiding van het netwerk, waarmee meer bestemmingen rechtstreeks te bereiken zijn, als een verbetering van de toegankelijkheid en uitbreiding van de capaciteit van de voertuigen. In dit hoofdstuk lichten we beide uitbreidingen en aanpassingen toe.

3.1 Uitbreiding lijnennet

De behoefte aan een beter toegankelijke OV-voorziening voor kwetsbare groepen in Lombok en Leidsche Rijn, combineren we met de vervoerbehoefte van senioren in Oog in Al en Transwijk. Lijn 14 biedt als aanvulling op lijn 10 hier een verbinding met winkelcentrum Kanaleneiland, alsmede het winkelcentrum aan de Händelstraat in Oog in Al zelf. De uurdienst maakt de servicelijn minder aantrekkelijk voor het maken van korte ritjes om bijvoorbeeld boodschappen te doen, terwijl dit een belangrijk reismotief is voor de doelgroep. Een ander belangrijk punt van aandacht voor de doelgroep van de servicelijnen is een korte loopafstand naar de halte en de beschikbaarheid van een directe verbinding zonder overstap. Op basis van deze kwaliteitskenmerken stellen we een servicenetwerk in Utrecht-West voor dat bestaat uit drie lijnen, die in figuur 3.1 zijn weergegeven:

- ✦ Lijn 14 Kanaleneiland (Transwijk) – Oog in Al – Lombok – Centrum v.v.
- ✦ Lijn 15 Kanaleneiland (Transwijk) – Oog in Al – Leidsche Rijn v.v.
- ✦ Lijn 16 Terwijde – Leidsche Rijn-Centrum – Lombok – Centrum v.v.



Figuur 3.1 Nieuw servicelijnnennetwerk Utrecht-West

3.1.1 Verbindingen en reistijden

Het servicenetwerk is zodanig opgebouwd dat er op de belangrijkste trajecten een halfuurdienst geboden wordt en dat er toch vanuit alle haltes die de drie lijnen bedienen elk uur een rechtstreekse verbinding bestaat met alle bestemmingen die de lijnen aandoen. Gerekend vanaf de Spinozaweg, waar de drie lijnen elkaar tegenkomen, bedraagt de reistijd naar alle eindpunten ongeveer 10 tot 15 minuten.

- ✦ Lijn 14 en 15 verbinden Oog in Al elk halfuur met winkelcentrum Kanaleneiland en Transwijk;
- ✦ Lijn 15 en 16 verbinden de zorgcentra in Terwijde elk halfuur met Leidsche Rijn-Centrum;
- ✦ Lijn 14 en 16 verbinden Lombok elk halfuur met de binnenstad.

Elk uur zijn alle bestemmingen direct verbonden met lijn 14, 15 of 16 en de reistijd bedraagt maximaal circa 25 minuten.

3.1.2 Bedieningstijden

Alle drie de lijnen rijden op maandag tot en met vrijdag overdag tussen globaal 7:30 en 18:30 uur, aansluitend op de wintertijden. Daarnaast gelden de volgende specifieke extra bedieningstijden van de volgende lijnen:

- ✦ Lijn 15 rijdt nog circa twee uur langer door, om aan te sluiten op het einde van het bezoek van het St. Antoniusziekenhuis. De laatste rit vertrekt kort na 20:00 uur vanaf het ziekenhuis richting Oog in Al en Kanaleneiland.
- ✦ Lijn 14 en 16, die ook de binnenstad bedienen, rijden ook op zaterdag overdag tussen globaal 8:30 en 17:30 uur, aansluitend op de wintertijden.

Op dit moment kiezen we ervoor de bedieningstijden niet verder uit te breiden naar de avond en de zondag. Ten opzichte van de bestaande exploitatie van lijn 10 en 14 zijn deze ongewijzigd. Vanwege de beperkte vervoervraag en beperkte beschikbaarheid van financiën, is een uitbreiding daarvan niet te realiseren. Er bestaan bovendien acceptabele alternatieven, met weliswaar langere loopafstanden of een overstap.

3.1.3 Bediening haltes

Het gewijzigde servicenet bedient meer haltes dan lijn 14 op dit moment. In de binnenstad breiden we het aantal haltes uit. In plaats van de halte St. Jacobsstraat bedienen lijn 14 en 16 voortaan de haltes Vredenburg, Neude, Janskerkhof, Stadsschouwburg en Voorstraat. De gewijzigde route in de binnenstad betekent dat een wachhalte gewenst is, voor het geval een rit enkele minuten voor de vertrektijd van de volgende al arriveert. We zijn met de gemeente Utrecht in overleg over de realisatie hiervan. Tijdelijk is gebruik te maken van de multifunctionele strook ter hoogte van het Janskerkhof (zie figuur 3.2). De gemeente Utrecht heeft aangegeven een definitieve locatie aan te wijzen in de omgeving van de Wittevrouwensingel, die in 2018 wordt heringericht.



Figuur 3.2 Janskerkhof (bron Google Maps), in overleg met de gemeente Utrecht bepalen we of hier voor een betrouwbare exploitatie van de servicelijnen een (tijdelijke) mogelijkheid is om enkele minuten tijd af te wachten voor vertrek.

De haltes die lijn 14 in Lombok, Oog in Al en Kanaleneiland bedient, blijven alle bediend door lijn 14 en 15/16. In Leidsche Rijn is de introductie van de servicelijnen 15 en 16 een uitbreiding van het bestaande aanbod. Behalve de bestaande haltes in Leidsche Rijn-Centrum en aan de Jazzsingel, bedienen lijn 15 en 16 de halte Parkzichtlaan aan de Vleutensebaan. Gezien de doelgroep van het servicenet, is een extra halte voor lijn 15 en 16 zeer gewenst:

- ✦ **Halte Winkelcentrum Terwijde**, aan de Musicallaan, ter hoogte van het Muziekplein (twee richtingen)

3.2 Toegankelijker materieel

Behalve een groter netwerk, betreft de uitbreiding van het servicenet ook een vervanging van het materieel. Het huidige achtpersoonsmaterieel voldoet niet en levert behalve incidentele capaciteitsproblemen tevens toegankelijkheidsproblemen op. Vanwege de relatief beperkte vervoervraag en route door smalle drukke straten, is de inzet van reguliere stadsbussen evenmin een optie. Dit levert problemen op in onder andere de Damstraat in Lombok en Händelstraat in Oog in Al.

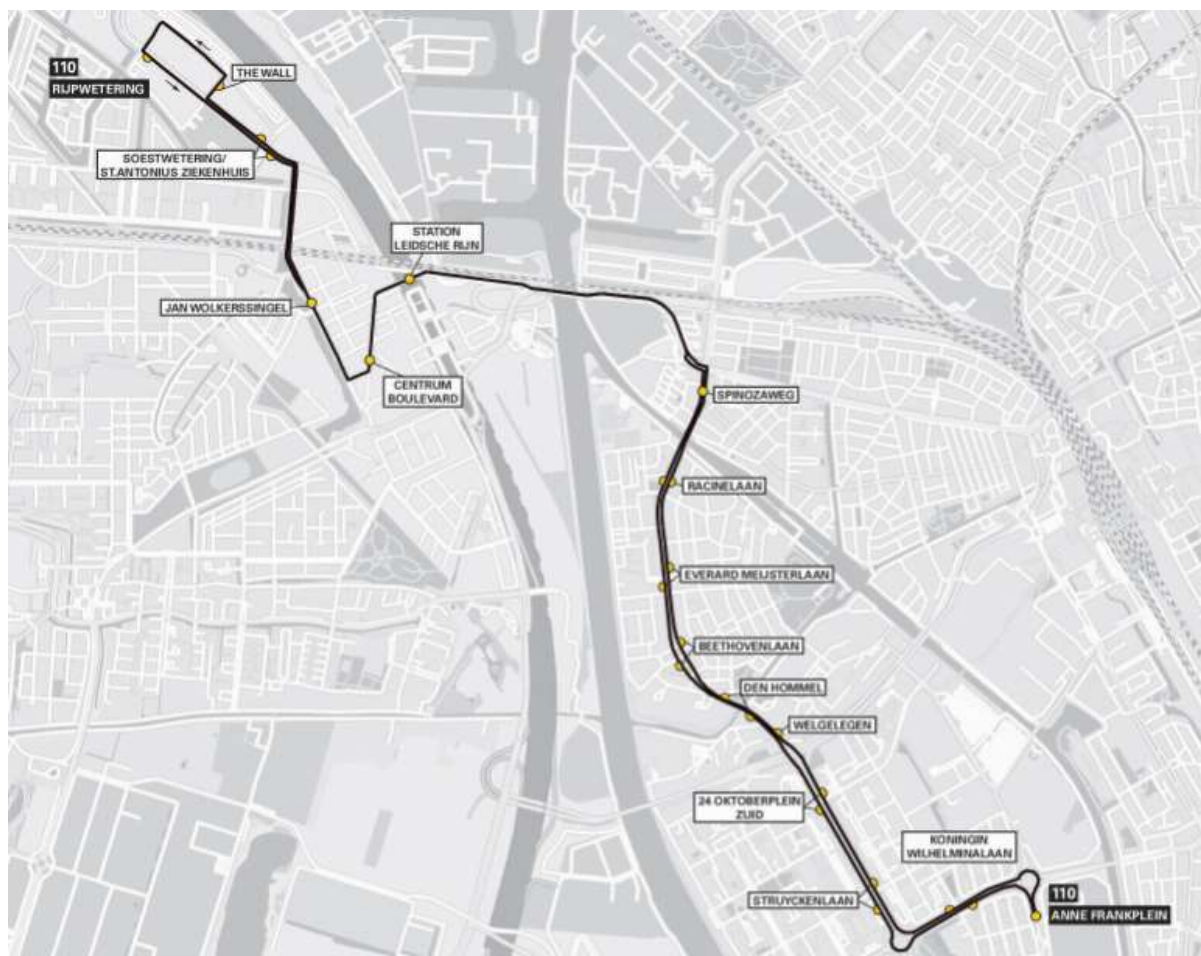
Voor de exploitatie van de servicelijnen introduceren we een nieuw materieeltype in de regio Utrecht, dat geschikt is voor het vervoer van grotere aantallen reizigers en beter toegankelijk voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Tevens geldt dat deze bussen geschikt zijn om bussluizen zonder problemen te passeren. Genoemd midmaterieel beschikt over tenminste de volgende kenmerken:

- ◆ gelijkvloerse instap
- ◆ (gedeelte) lage vloer
- ◆ brede ingang met dubbele deuren
- ◆ tenminste 10 zitplaatsen

Voorafgaand aan de start betrekken we geïnteresseerden en belanghebbenden bij de presentatie van het materieel. Bij de selectie van nieuw, definitief materieel houden we bovendien rekening met de ervaringen van klanten en chauffeurs met het tijdelijke materieel.

3.3 Introductie na de zomervakantie, tijdelijke lijn 110 door Oog in Al

De vervanging van het materieel betekent dat de uitbreiding van het servicenetwerk niet per 1 juli plaatsvindt, maar dat de exploitatie na de zomervakantie van start gaat. Het overleg tussen Qbuzz en de provincie Utrecht over het materieeltype is nog gaande. In de zomervakantie blijft de dienstregeling van lijn 14 daarom ongewijzigd en rijdt er een tijdelijke pendellijn door Oog in Al. Deze tijdelijke lijn 110 compenseert het wegvallen van lijn 10 in Oog in Al zolang lijn 15 nog niet rijdt. Tot de introductie van lijn 15 (en 16) rijdt lijn 110 elk uur tussen Kanaleneiland (Anne Frankplein), via Oog in Al en Leidsche Rijn-Centrum naar de eindhalte Rijpwetering, volgens de route van lijn 10 (zie figuur 3.3). Samen met lijn 14 wordt een halfuurdienst tussen Kanaleneiland en Oog in Al geboden.



Figuur 3.3 Route tijdelijke lijn 110 tussen Kanaleneiland en Leidsche Rijn, zolang de nieuwe servicelijn 15 nog niet rijdt.

4 Hogere frequenties in de zomerdienstregeling

Tijdens de zomervakantieperiode reizen minder mensen met de bus. Scholieren reizen niet, de meeste studenten zijn vrij en ook het aantal forenzen ligt in de zomervakantie een stuk lager. Zoals elk jaar wordt daarom tijdens de zevenweekse zomerperiode een aangepaste dienstregeling gereden. Op de meeste lijnen rijden dan minder ritten en sommige lijnen rijden helemaal niet. Met name richting grote werkgelegenheids- en schoollocaties zoals De Uithof zakt de vervoervraag sterk in, met enkel tijdens de spitsuren nog pieken in de vervoervraag door de forenzen die wel aan het werk zijn in de zomervakantie. Op basis van onze ervaringen uit 2016 stellen we een aantal verbeteringen voor in de zomerdienstregeling. Dit hoofdstuk behandelt de voorstellen op lijn- of corridorniveau, maar we beginnen met een algemene evaluatie.

4.1 Evaluatie zomerdienst 2016

Op zaterdag 2 juli 2016 werd het Vervoerplan 2016 deel 2 van kracht, met behalve grote wijzigingen in het netwerk ook een op een aantal trajecten sterker uitgedunde zomerdienst dan tot dan toe gebruikelijk. Een van de grootste besparingen ten opzichte van eerdere zomerdienstregelingen werd gerealiseerd door van en naar De Uithof het aanbod beter af te stemmen op de vervoervraag, waardoor er met name tijdens de daluren een stuk minder lege bussen rondreden. Behalve de lijnen 12, 28, 30 en 71 reden er buiten de spitsuren geen andere lijnen van en naar De Uithof. Tijdens de spitsuren bleven de belangrijkste directe verbindingen met De Uithof en Rijnsweerd behouden met halfuurdiensten op de overige lijnen.

4.1.1 Capaciteitsproblemen op lijnen 12, 28, 31 en 71 naar Rijnsweerd en De Uithof

Vooraf tijdens de eerste twee weken van de zomerdienstregeling werd er geklaagd over te weinig capaciteit van en naar werkgelegenheidsgebieden in de spitsuren, terwijl de geboden capaciteit in de resterende vijf zomerweken wel aansloot bij de vraag. De grootste capaciteitsproblemen in de zomerdienst 2016 deden zich voor op de lijnen naar Rijnsweerd en De Uithof. Op de lijnen 12, 31 en 71 was de capaciteit te krap gepland, terwijl op lijn 28 een infrastructurele beperking zorgde dat er minder capaciteit ingezet kon worden dan beoogd. Op deze lijn hebben we vorig jaar de meeste (te) volle ritten gehad. Dat kwam niet zozeer door de verlaagde frequentie van zes ritten per uur, die in combinatie met de geplande inzet van dubbelgeleed materieel voldoende geweest zou zijn, maar doordat het dubbelgelede materieel geen gebruik van de route kon maken. De werkzaamheden op het net geopende HOV-viaduct tussen het Jaarbeursplein en de Leidseveertunnel waren nog niet voltooid en er werd gestart met een om-en-om-regeling voor de bussen. De overgebleven ruimte bleek onvoldoende om te manoeuvreren met dubbelgeleed materieel, wat resulteerde in veel schades. Twee dagen na ingang van de nieuwe dienstregeling werden de dubbelgelede bussen vervangen door geleed materieel. De capaciteit op lijn 28 ging daardoor met ongeveer 25% naar beneden en dat zorgde direct voor overvolle bussen. Om de problemen het hoofd te bieden werden in de spits extra versterkingsbussen op lijn 28 ingezet tussen Utrecht Centraal en De Uithof. Vooral tijdens de eerste twee weken van de zomerdienst waren deze hard nodig, maar ook in de weken daarna werden ze geregeld ingezet. Bij de start van de reguliere dienstregeling per 22 augustus 2016 waren de werkzaamheden op het HOV-viaduct afgerond en verviel de beperking voor dubbelgelede bussen.

Hoewel in de zomer 2016 op lijn 12 de capaciteit per uur gelijk was aan die van de zomer 2015, hadden we ook op deze lijn te maken met capaciteitsproblemen. De zes ritten per uur met dubbelgeleed materieel in de spits bleken onvoldoende voor de vervoervraag, wat met name tijdens de eerste twee weken resulteerde in te drukke bussen.

Buiten de spits was er geen probleem: tussen de spitsuren reed lijn 12 vier ritten per uur, wat paste bij de vervoervraag. Wel bleek uit bezettingsgegevens van de ritten rond 9:00 uur dat te snel werd afgebouwd naar de lagere frequentie.

Op de meeste lijnen van en naar De Uithof hebben we ervaren dat tijdens de eerste twee weken van de zomerdienst nog de nodige studenten richting De Uithof reisden. Op lijn 12 zorgde dat in die periode voor drukke bussen tussen 9:00 en 11:00 uur. Ook op lijn 31 en 71 leverde dit problemen op, tussen respectievelijk station Bilthoven en station Driebergen-Zeist en De Uithof. Het kwam geregeld voor dat er zodanig veel treinoverstappers waren in de spits, dat van comfortabel vervoer op beide lijnen geen sprake was.

4.1.2 Spitscapaciteit Maarssen, Zeist en Nieuwegein te beperkt

Behalve op de lijnen naar De Uithof, hebben we op enkele andere lijnen ook klachten ontvangen over te volle bussen. Dit betrof hoofdzakelijk de lijnen 5, 65 en de lijnen naar Zeist (51, 52 en 53):

- ✦ Waar lijn 5 normaal 4x per uur rijdt, reed deze in de zomerdienst van 2016 twee ritten per uur. De halfuurdienst op lijn 5 is in de spits te weinig gebleken. Reizigers uit Maarssen-Dorp, Zuilen en Oog in Al klaagden over de lage frequentie van lijn 5 tijdens de spitsuren, en de volle bussen als gevolg daarvan. Bovendien beperkt het aantal reismogelijkheden vanuit Zuilen naar het centrum zich in de zomerdienst doordat lijn 27 niet rijdt.
- ✦ Op lijn 65 ging de frequentie in de zomerdienstregeling terug naar vier ritten per uur, waar deze buiten de zomerdienst tot 12x per uur rijdt. Voor het grootste deel van de zomerdienst is dit voldoende, maar met name tijdens de eerste twee weken leidt dit in de spits tot grote drukte.
- ✦ De tramlijnen 60 en 61 werden volledig uitgevoerd met enkele tramstellen. Dit leverde met name tijdens de spitsuren in de eerste en laatste vakantieweken capaciteitsproblemen op.
- ✦ Tussen Zeist en Utrecht rijden meerdere buslijnen die in de reguliere dienstregeling tijdens de spits allemaal vier keer per uur vertrekken. In de zomerdienstregeling gaat de spitsfrequentie op de meeste lijnen terug naar twee ritten per uur, wat met name tijdens de eerste twee weken tot drukke bussen leidt.

4.1.3 Daluren op lijn 41 te druk

De drukke lijn 41 tussen Wijk bij Duurstede en Utrecht Centraal rijdt tijdens de zomerdienstregeling een lagere frequentie dan buiten de vakantieperiode. Uit onze bezettingsanalyse is gebleken dat de bussen tussen Wijk bij Duurstede en Utrecht juist in de daluren het drukste zijn: in de daluren ging lijn 41 terug van vier naar twee ritten per uur. Zelfs in de luwe periode midden in de zomervakantie ligt de gemiddelde bezetting per rit rond het middaguur op 20 tot 25 reizigers. Tijdens de drukkere weken aan het begin van de zomerdienst komen de gemiddelden zelfs boven de 45 reizigers per rit uit, wat betekent dat niet iedereen een zitplaats heeft. Het aanbod in de spits, acht ritten per uur in combinatie met lijn 241, sluit overigens wel goed aan bij de vervoervraag.

4.1.4 Klachten over lage avond- en zondagfrequenties

Elk jaar zorgt de uitgedunde zomerdienstregeling bij de klantenservice voor een piek in het aantal reacties over de dienstregeling. Behalve over de volle bussen in de eerste twee weken van de zomerdienst, beklagen veel reizigers zich ook over de lagere frequenties op de stadslijnen na 18:00 uur en op zondag overdag. Op lijn 28 na, reden alle lijnen 's avonds een halfuurdienst. Voor de zondag geldt hetzelfde. Lijnen die normaal gesproken minimaal elk

kwartier rijden, worden al jarenlang in de zomer gehalveerd. Dit leidt tot lange wachttijden, waardoor het aantal reizigers nog verder daalt en mensen alternatieven zoeken.

4.2 Structurele capaciteitsuitbreidingen

In de zomerdienst van 2017 passen we een aantal structurele uitbreidingen toe in de capaciteit. Op drie lijnen verhogen we het aantal ritten ten opzichte van vorig jaar, om de drukte in de bussen te verlichten. Deze uitbreidingen gelden voor de volledige zevenweekse zomerdienstregeling.

4.2.1 Hogere spitsfrequentie lijn 12

De frequentie in de ochtend- en middagspits op lijn 12 gaat in 2017 omhoog van zes naar acht ritten per uur, met inzet van dubbelgeleed materieel. Daarmee neemt de spitscapaciteit met 33% toe. Na de ochtendspits wordt de frequentie pas vanaf 9:15 uur teruggeschroefd naar een kwartierdienst, om de piek omstreeks 9:00 uur op te vangen. Buiten de spits blijft de kwartierdienst van kracht.

4.2.2 Hogere spitsfrequentie lijn 5

Ook lijn 5 gaat tijdens de zomerdienstregeling van 2017 in de spitsuren vaker rijden: de frequentie gaat dan omhoog van twee naar vier ritten per uur. Op het door lijn 4 en 5 gedeelde traject gaat daarmee de spitsfrequentie omhoog van zes naar acht ritten die gelijkmatig over het uur verdeeld zijn. Daarmee is het aanbod in de spits gelijk aan dat buiten de vakantie. Door deze spitsuitbreiding behoren de capaciteitsproblemen op lijn 5 tot het verleden en krijgt het voorzieningenniveau tijdens de zomerdienst een kwaliteitsimpuls. In de daluren vinden geen wijzigingen in de zomerdienstregeling plaats: zowel lijn 4 als 5 blijven dan halfuurdiensten die op het gezamenlijke traject een kwartierdienst vormen.

4.2.3 Kwartierdienst op werkdagen overdag lijn 41

Om het aanbod op lijn 41 buiten de spits beter in lijn te brengen met de vraag, gaat lijn 41 op werkdagen in de vakantie tussen Wijk bij Duurstede en Utrecht elk kwartier rijden, net als buiten de vakantie. Behalve meer reismogelijkheden en comfort voor de bestaande klanten, verwachten we door deze kwaliteitsimpuls ook andere reizigers te verleiden om eerder voor de bus te kiezen. In de spits blijft het aanbod gelijk. De kwartierdienst op lijn 41 wordt dan aangevuld met lijn 241, de sneldienst via de A12.

4.3 Extra capaciteit in eerste twee zomerweken

Om de in de evaluatie bovengekomen capaciteitsknelpunten tijdens de eerste twee vakantieweken het hoofd te bieden, vergroten we op enkele verbindingen het aanbod in de spits, bovenop de eerder genoemde spitsuitbreidingen die in de gehele zevenweekse zomerperiode gelden.

4.3.1 Extra ritten op lijn 12 naar De Uithof in de ochtendspits

Aanvullend op de structurele capaciteitsuitbreiding op lijn 12, wordt de dienstregeling van deze lijn in de eerste twee weken van de zomerdienst verder verdicht. In die periode zetten we extra (gelede) bussen in, die rijden tussen 8:00 en 11:00 uur. Daardoor vertrekken tussen 8:00 en 9:15 uur twaalf bussen per uur op lijn 12; tussen 9:15 tot 11:00 uur rijdt lijn 12 daardoor de eerste twee vakantieweken elke 7/8 minuten. Vanaf de derde week van de

zomerdienst daalt de vervoervraag op lijn 12 sterk en vervallen de extra ochtendritten. In de middagspits is extra inzet op lijn 12 niet nodig.

4.3.2 Lijn 18 in de spits tussen Utrecht CS en Rijnsweerd

Lijn 28 behoudt in de zomerdienst van 2017 de opzet die voor 2016 was beoogd; zes ritten per uur met dubbelgeleed materieel. Omdat lijn 28 tijdens de eerste twee weken van de zomerdienst aanzienlijk drukker is dan de rest van de zomerperiode, zetten we tijdens die twee weken extra bussen in op het traject tussen Utrecht Centraal en Rijnsweerd, in de vorm van een verkorte lijn 18 die in de spitsrichting elke tien minuten rijdt. Tussen Utrecht Centraal en Rijnsweerd rijdt daarmee in de ochtendspits elke vijf minuten een bus, in de middagspits in tegengestelde richting. Na de eerste twee weken van de zomerdienst vervallen deze ritten en biedt alleen lijn 28 met zes ritten per uur met dubbelgeleed materieel voldoende capaciteit.

4.3.3 Lijn 371 in de spits tussen Driebergen-Zeist, De Uithof en Rijnsweerd

Lijn 71 sluit op station Driebergen-Zeist aan op de intercitytreinen van en naar Arnhem en Nijmegen. In de zomerdienst rijdt lijn 71 alleen op de momenten dat deze aansluit op de genoemde treinen; de extra tussenritten vervallen. Om de hoeveelheid treinoverstappers in de eerste twee zomerweken een plaats te bieden, handhaven we sneldienst 371 in die periode. Aanvullend op lijn 71, rijden in de ochtendspits in totaal vier ritten van Driebergen-Zeist naar De Uithof en Rijnsweerd, aansluitend op de intercity uit Arnhem en Nijmegen. In de middagspits rijden in totaal zes ritten in tegengestelde richting, die op station Driebergen-Zeist aansluiting geven op de intercity naar Arnhem en Nijmegen.

4.3.4 Gelede bussen op lijn 31

Net zoals lijn 71 tussen station Driebergen-Zeist en De Uithof, is ook lijn 31 tussen station Bilthoven en De Uithof in de eerste twee zomerweken aanzienlijk drukker dan tijdens de rest van de zomerdienst. Vooral enkele ritten in de ochtendspits zijn druk door overstappende treinreizigers. Om tijdens die weken voor voldoende capaciteit te zorgen zetten we gelede bussen in op de drukste ritten. Vanaf de derde zomerweek is het reizigersaanbod dusdanig afgenomen dat inzet van geleed materieel niet meer nodig is. De ritten worden daarom tijdens de rest van de zomerdienst met standaardbussen gereden.

4.3.5 Gelede bussen op drukste ritten lijn 51, 52 en 53

Om de drukte op de lijnen naar Zeist zo goed mogelijk te spreiden over de verschillende buslijnen worden de ritten zo gelijkmatig mogelijk over het uur verspreid, waardoor op het kerntraject tussen Utrecht CS en Zeist Jordanlaan een hoogfrequente dienstregeling blijft geboden. Tijdens de eerste twee weken van de zomerdienst worden de drukste ritten op de lijnen 51, 52 en 53 met een gelede bus gereden. Net zoals in het voorstel voor lijn 31 hierboven, worden de gelede bussen na de grootste drukte vanaf de derde week van de zomerdienst vervangen door standaardbussen.

4.3.6 Gelede bussen op drukste ritten lijn 65

Vergelijkbaar met voorgaande voorstellen zetten we ook op lijn 65 in de spits gelede bussen in tijdens de drukste periode van de zomerdienst. De aller drukste spitsritten zijn ook na de eerste twee zomerweken dusdanig bezet dat inzet van gelede bussen gewenst is. Die ritten blijven dan ook gedurende de hele zomerdienst met gelede bussen rijden.

4.3.7 Dubbele trams Nieuwegein/IJsselstein – Utrecht CS

De dienstregeling op de tramlijnen 60 en 61 tussen Nieuwegein, IJsselstein en Utrecht blijft in de zomervakantie ongewijzigd ten opzichte van de reguliere dienstregeling. Het afgelopen jaar is de capaciteit per rit echter wel omlaag gebracht, door met enkele tramstellen te rijden in plaats van met gekoppelde tramtreinen. In de eerste en laatste weken van de vakantie leverde dit geregeld overvolle ritten op. Om de capaciteitsknelpunten in het vervolg te vermijden, rijden de ritten tijdens de zomervakantie 2017 de eerste twee weken én de laatste week van de vakantiedienstregeling met gekoppelde tramstellen. Daarmee zijn de capaciteitsknelpunten verholpen.

4.4 Hogere frequenties 's avonds en zondag

De zomerdienst van 2017 staat in het teken van een kwaliteitssprong op de belangrijkste stadslijnen ten opzichte van de zomerdienst in de voorgaande jaren. Behalve de in de vorige paragraaf behandelde capaciteitsuitbreiding in de spitsuren op verschillende stads- en streeklijnen, gaan we juist ook uitbreiden in de rustigere uren. Van oudsher rijden de Utrechtse stadslijnen tijdens de zomerdienst na 18:00 uur en op zondag overdag slechts twee ritten per uur. In de zomerdienstregeling van 2016 hebben we in totaal 4.600 (4,6%) minder dienstregelinguren gereden vergeleken met de zomerdienst van 2015, maar zijn er wel 126.000 reizigers (3,8%) meer vervoerd. Dat bevestigt dat er vooral in de dienstregeling is gesneden op plaatsen en momenten met beperkte impact voor de reizigers, namelijk ritten van en naar De Uithof. De dienstregelinguren van deze besparing zetten we dit jaar in om het aanbod 's avonds en op zondag in de stadswijken te verbeteren, dat zijn momenten dat er een verdere aantrekking van het gebruik te verwachten is door een einde te maken aan de forse teruggang in het aanbod. We zetten in op een nieuwe basiskwaliteit voor de belangrijkste lijnen binnen de stad Utrecht, door ook tijdens de zomervakantie een frequentie van minimaal vier ritten in het uur aan te bieden:

- ✦ de lijnen 1, 2, 3, 6, 7 en 8 rijden voortaan op zondag overdag elk kwartier, in plaats van elk halfuur.
- ✦ de lijnen 1, 3, 7 en 8 rijden voortaan in de zomerdienstregeling tot circa 23:00 uur in een kwartierdienst.

De vervoervraag op lijn 2 en lijn 6 is in de avonduren te gering om ook dan uit te breiden, de frequentieverhoging in de zomerdienst blijft daarom voor die lijnen beperkt tot de zondagmiddag.

5 Overige optimalisaties en evaluatie

Behalve de in de hoofdstukken 2 tot en met 5 genoemde hoofdthema's van het vervoerplan, staan we conform de uitgangspunten in dit plan van de provincie Utrecht ook stil bij een aantal thema's als evaluatie van wijzigingen van het afgelopen jaar.

5.1 Extra gelede bussen op lijn 41, punctualiteit blijft een probleem

Vorig jaar hebben we in de dienstregeling maatregelen genomen om de capaciteitsproblemen op de verbinding Utrecht – Wijk bij Duurstede in de spits aan te pakken. In de ochtendspits zijn verscheidene ritten toegevoegd; daarnaast is een nieuwe lijn 241, via Kanaleneiland-Zuid en de A12 toegevoegd. Deze paragraaf behandelt in het kort de eerste bevindingen.

Hoewel lijn 241 geregeld hinder ondervindt van de verkeersdruk op de A12, zijn de eerste resultaten positief en aanleiding om de lijn in stand te houden. Dagelijks reizen ongeveer 110 klanten uit de richting Wijk bij Duurstede in de ochtendspits naar één van de haltes aan de Europalaan, dat is ongeveer een derde van de reizigers van deze goed bezette lijn. Ondanks het succes van lijn 241, zien we dat op één rit van lijn 41 in de ochtendspits de capaciteit nog structureel onvoldoende is vanwege de grote reizigersaantallen richting het stadion, de Rubenslaan en de Vondellaan. Sinds december 2016 rijdt de rit die rond 8:30 uur arriveert op Utrecht CS al met een gelede bus; ook de rit daaraan voorafgaand heeft deze grotere capaciteit nodig. Vanaf de winterdienst 2017-2 rijden daarom beide ritten met een extra lange bus van 18 meter.

De betrouwbaarheid van beide lijnen blijft een probleem. Zowel op lijn 41 als op lijn 241 constateren we grote verschillen in de rijtijden, waardoor de exploitatie onbetrouwbaar wordt. Gemiddeld is lijn 241 zo'n drie minuten sneller dan lijn 41; dat verschil kan oplopen tot tien minuten. Daarbij geldt dat de rijtijdverschillen op lijn 41 groter zijn dan op lijn 241. Lijn 41 loopt zowel in Bunnik als in de omgeving van het stadion Galgenwaard vertragingen op.

Over genoemde problematiek blijven we in gesprek met de provincie en de betreffende wegbeheerders. Voor de korte termijn is de enige maatregel die we kunnen nemen om het probleem te verlichten, het toevoegen van extra tijd. Dat gebeurt waar nodig zowel in de rijtijd van 41 en 241, als tussen verschillende ritten.

5.2 Kleine uitbreidingen om beter aan de vraag te voldoen

Aan de hand van reacties op de bestaande dienstregeling, stellen we een aantal kleinere uitbreidingen voor om beter tegemoet te komen aan de vervoervraag van onze klanten.

5.2.1 Houten – Nieuwegein: groter materieel op lijn 48 op zondag

Sinds medio 2016 rijdt lijn 48 ook op zondag elk uur tussen Nieuwegein en Houten. Deze nieuwe exploitatie zijn we gestart met achtpersoonsmaterieel. Het gebruik van de ritten is zodanig dat er geregeld meldingen gedaan worden van volle bussen. Om de capaciteit beter bij de vraag aan te laten sluiten, zetten we met ingang van de nieuwe dienstregeling ook op zondag grote bussen in op lijn 48. Zoals al genoemd in paragraaf 2.4, rijden de ritten bovendien ook verder naar de woonwijken in Nieuwegein-West en Leidsche Rijn-Centrum, doordat lijn 48 in het

weekend voortaan bijna de gehele route over de westtangent rijdt. De capaciteitsproblemen op zondag zijn daarmee verholpen.

5.2.2 Extra vroege rit naar Lage Weide, extra vroege ritten uit Zeist en Leidsche Rijn

Op basis van een evaluatie van het aanbod op Lage Weide en enkele reacties via onze klantenservice, stellen we voor een extra vroege rit te rijden op lijn 38 vanaf Utrecht Centraal naar het bedrijventerrein Lage Weide, in aansluiting op de werktijden die bij enkele bedrijven beginnen om 6:00 uur. Deze extra rit vertrekt op werkdagen om 5:40 uur vanaf Utrecht Centraal. Om tevens te zorgen dat klanten rond deze tijd het centraal station kunnen bereiken, introduceren we op werkdagen eveneens een extra vroege rit vanuit Zeist op lijn 53. Daarmee is een groot deel van de stad en de oostelijke regio aangesloten op de eerste verbindingen vanaf Utrecht Centraal. Voor reizigers uit het westelijke deel van de regio, rijdt er voortaan tevens een extra vroege rit op lijn 28 vanuit Vleuten, die bij station Leidsche Rijn bovendien aansluiting geeft op de eerste rit van lijn 37 richting Lage Weide.

5.2.3 Amersfoort – Zeist: optimalisatie lijn 52

In de ochtendspits wijzigen de vertrektijden van lijn 52, waardoor een betere verbinding ontstaat tussen Amersfoort en Zeist-Handelscentrum. Met de nieuwe tijden vertrekken lijn 52 en 56 samen om het kwartier uit Amersfoort. Om tegemoet te komen aan de al langere tijd gewenste betere verbinding in het weekend tussen Zeist en Amersfoort, breiden we bovendien op zaterdag- en zondagmiddag het aantal ritten op lijn 52 enigszins uit. Doordat lijn 56 in het weekend niet langer altijd een halfuurdienst rijdt op deze verbinding, is de verbinding er verder op achteruitgegaan. Beide ongemakken verlichten we door een deel van de tussenritten op lijn 52 die in het weekend beginnen en eindigen bij het Handelscentrum te verlengen naar Amersfoort. Het betreft circa negen ritten per richting op zaterdag en circa zeven per zondag.

5.3 Vaartsche Rijn: lijn 208 behouden

Sinds lijn 12 geen halte meer heeft in de omgeving van de Vondellaan, voorkomt de pendeldienst lijn 208 dat er capaciteitsproblemen ontstaan op lijn 8 en 41 tussen Utrecht CS en de Vondellaan (station Vaartsche Rijn). Lijn 208 is in het najaar van 2016 onderzocht op nut en noodzaak. Uit de analyses blijkt dat lijn 208 een hoge bezetting heeft: het gemiddelde ligt ruim boven de 30 passagiers en de ervaring is dat de vervoervraag sterk fluctueert per dag; door de recentelijke uitbreiding van het reisrecht voor MBO-studenten verwachten we dat de vervoervraag na de zomervakantie eerder toe- dan afneemt. De capaciteit van de andere lijnen (8, 41 en 47) is niet voldoende om de reizigers van lijn 208 tussen Utrecht Centraal en de Vondellaan op te kunnen vangen. Ook deze lijnen kennen op dat moment een gemiddelde bezetting van ongeveer 40 passagiers.

Zolang de Uithoflijn, met een halte bij Vaartsche Rijn, nog niet in gebruik is, blijft lijn 208 in de ochtendspits dus een noodzakelijke aanvulling om ervoor te zorgen dat de huidige buslijnen 8,41 en 47 niet overvol raken tussen Utrecht Centraal en de Vondellaan. De ritten blijven uitgevoerd worden met een standaardbus. Deze biedt voldoende capaciteit.

5.4 Lijn 9 naar kasteel De Haar, extra halte Golfclub De Haar

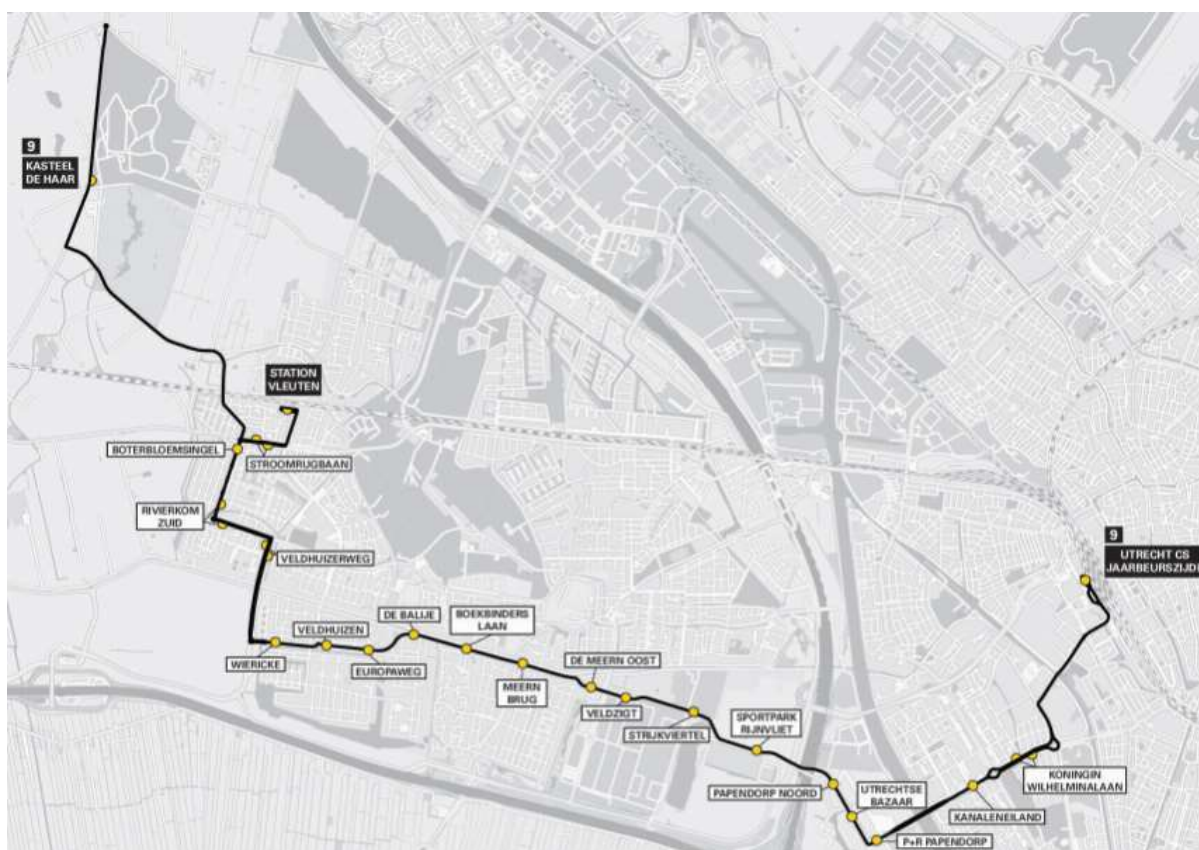
Sinds 2015 rijdt de speciale lijn 111 op in de weekenden, schoolvakanties en op woensdagmiddag tussen station Vleuten en kasteel De Haar. Met name in het weekend trekt het kasteel bezoekers van buiten de regio, die bij onze

OV-servicewinkel op Utrecht Centraal informatie vragen over de OV-verbinding. Een directe busverbinding vanaf Utrecht CS blijkt een belangrijke wens bij (buitenlandse) toeristen. Aan deze wens komen we tegemoet door lijn 9 op zaterdag en zondag en in de Kerst- en zomervakantie bovendien dagelijks tussen 10:00 en 18:00 uur na station Vleuten door te laten rijden naar kasteel De Haar en terug. Op de momenten dat lijn 9 naar De Haar rijdt, komt lijn 111 te vervallen; op woensdag en in de kleine schoolvakanties blijft lijn 111 vooralsnog ongewijzigd rijden. Figuur 5.1 toont de verlengde route van lijn 9.

Ten tweede leeft de wens om aan de route van lijn 111 twee extra haltes te realiseren:

- ✦ Golfclub De Haar, aan de Parkweg
- ✦ De Bom, ter hoogte van het keerpunt t.b.v. de nabijgelegen camping

De gemeente en provincie Utrecht beraden zich over de aanleg. Zodra hierover een positief besluit is genomen, nemen we deze halte(s) op in de dienstregeling van de lijnen 9 en 111.



Figuur 5.1 Verlengde route lijn 9: ritten naar Kasteel De Haar rijden altijd heen en terug via station Vleuten.

5.5 Bilthoven-De Leijen: lijn 77 in één richting via tunnel Leijenseweg

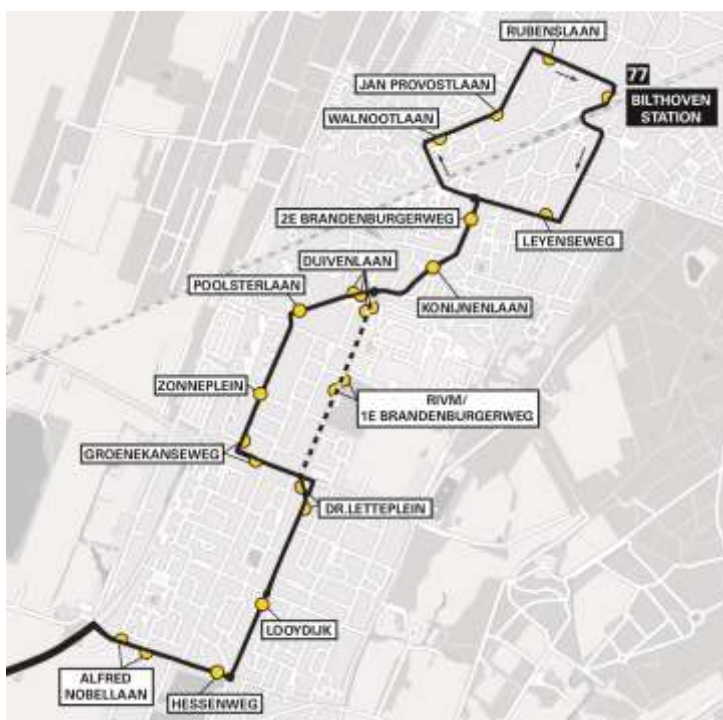
In november 2015 is de route van lijn 77 vanwege de sluiting van de overweg in de Leijenseweg in Bilthoven gewijzigd. Doordat lijn 77 De Leijen niet langer kon bedienen, is ter compensatie de dienstregeling van lijn 78 in deze wijk uitgebreid naar de avonden en zondag. Uit de evaluatie van het gebruik van lijn 78 op deze uren blijkt dat de vraag naar deze lijn zeer beperkt is: op een avond maken na 19:00 uur gemiddeld 17 reizigers gebruik van deze lijn; dat is gemiddeld net meer dan één reiziger per rit. Per zondag ligt het gebruik op gemiddeld 40 instappers per dag, wat neerkomt op een vergelijkbare gemiddelde ritbezetting. In totaal heeft lijn 78 er sinds

november 2015 circa 30 reizigers per werkdag bij gekregen, waaruit we kunnen concluderen dat reizigers nauwelijks gebruik maken van lijn 78 als alternatief voor lijn 77. We zien dat reizigers uit De Leijen voor lijn 77 met name kiezen om gebruik te maken van de halte Poolsterlaan. Deze halte is vanuit de Leijen gemakkelijk te bereiken via een fietstunneltje onder het spoor door. Het aantal in- en uitstappers op lijn 77 is sinds de routewijziging nauwelijks gewijzigd; enkel bij de halte Poolsterlaan zien we een toename van het gebruik van circa 50 instappers per dag.

In tegenstelling tot de oorspronkelijke plannen uit de consultatieversie van het Vervoerplan 2017-2, brengen we lijn 78 niet per 1 juli 2017 terug naar de oorspronkelijke bediening. We komen daarmee tegemoet aan de vele reacties op de conceptvoorstellen die we hebben ontvangen vanuit Bilthoven. Ondanks het lage gebruik, blijft een goede OV-voorziening en acceptabele loopafstanden voor inwoners van De Leijen van belang. Deze OV-voorziening houden we op de volgende manier in stand:

- ✦ Tot de spoortunnel in de Leijenseweg geopend wordt blijven lijn 77 en 78 de huidige dienstregeling rijden.
- ✦ Zodra de tunnel in het najaar geopend wordt, vervallen de extra ritten lijn 78 in de avond en op zondag wel en krijgt lijn 77 weer een route via de tunnel.

Na de opening van de spoortunnel gaat lijn 77 daarom in één richting (van Utrecht naar Bilthoven) weer zijn oude route rijden, via de Leijenseweg, Massijslaan, Jan van Eijcklaan en Jan Steenlaan naar station Bilthoven. In de tegengestelde richting blijft de route via de Soestdijkseweg-Zuid gehandhaafd. Figuur 5.2 toont de nieuwe route van lijn 77.



Figuur 5.2 Route lijn 77 na heropening van de spoorkruising van de Leijenseweg.

Het is helaas niet mogelijk om deze lijn in beide richtingen zijn oorspronkelijke route te geven, om drie redenen:

- ✦ De ruimte in het stationsgebied van Bilthoven is onvoldoende om lijn 77 ook richting Nieuwegein zijn oorspronkelijke route terug te geven. De vertrekhaltes van lijn 77 en 31 zouden dan weer

omgedraaid moeten worden, maar uit het oogpunt van verkeersveiligheid is dit onwenselijk. De grote aantallen overstappers van de trein op lijn 31 naar De Uithof zorgen voor gevaarlijke situaties als deze moeten oversteken om lijn 31 te bereiken.

- ✦ Een exploitatie van lijn 77 in twee richtingen zorgt met name op de Jan Steenlaan en Jan van Eijcklaan in Bilthoven voor verkeersproblemen. Op deze smalle wegen met veel fietsers is het onwenselijk, zo niet onmogelijk voor kruisende bussen van lijn 77 om elkaar te passeren.
- ✦ Het inkorten van de helft tot twee derde van de ritten tot de Duivenlaan, zoals voorheen gebeurde, zorgt voor een lagere netwerkqualiteit, onder meer door verwarring bij reizigers die leiden tot ongewenste discussies met chauffeurs en voor een terugkeer van de overlast door bufferende bussen bij deze halte in een woonwijk.

Met de eenrichtingsroute komen we echter wel aan de belangrijkste wens tegemoet om een busverbinding aan de noordkant van het spoor te behouden, waardoor het 's avonds mogelijk blijft om vanuit Utrecht zonder overstap thuis te komen. Op maandag tot en met zondag overdag bedient lijn 77 De Leijen tenminste elk kwartier bij de haltes Walnootlaan, Jan Provostlaan en Jan Steenlaan. 's Avonds na 20:00 uur (op werkdagen na 21:00 uur) neemt de frequentie af tot elk halfuur. Daarmee behouden de genoemde aantallen van 17 reizigers per avond en 40 per zondag een goede busverbinding, die bovendien frequenter is dan voorheen. Het nadeel blijft beperkt tot het vervallen van een rechtstreekse avond- en zondagverbinding van station Bilthoven naar de haltes aan de Jan Steenlaan, Jan van Eijcklaan en Massijslaan. Voor deze verbinding wordt na 19:00 uur en op zondag een overstap noodzakelijk.

5.6 Nieuwegein: lijn 283/287 niet wijzigen tot ingebruikname Uithoflijn

Sinds de dienstregeling 2016-2 rijden de lijnen 283 en 287 volgens dienstregeling via de Plettenburgerbaan in Nieuwegein, in plaats van via de A2. Deze route is minder onbetrouwbaar vanwege de aanwezigheid van specifieke infrastructuur voor het openbaar vervoer. Vooralnog bedienen beide lijnen geen haltes in Nieuwegein; het ligt voor de hand dit wel te doen. De lijnen zijn immers voor zowel Nieuwegein-Centrum (283) als Nieuwegein-Zuid (287) snelle verbindingen met De Uithof. Ook de verbinding Vianen – Plettenburg is met lijn 287 goed te bieden.

Het wijzigen van de haltebediening in Nieuwegein van lijn 283 en 287 heeft gevolgen voor de benodigde capaciteit van genoemde lijnen, de rijtijden, maar ook voor die van lijn 71, 271 en 65. Bovendien is voor een goede bediening van Nieuwegein-Centrum een nieuwe halte langs de Zuidstedeweg noodzakelijk. Voor een geschikte locatie hiervoor vinden gesprekken plaats met de gemeente Nieuwegein, aangezien een dergelijke voorziening niet eenvoudig te realiseren is.

We hebben de voorkeur om de dienstregeling van lijnen naar De Uithof niet ingrijpend te wijzigen totdat de Uithoflijn in gebruik genomen is. We stellen daarom voor om in de dienstregeling 2017-2 geen wijzigingen op te nemen in de bediening van lijn 283 en 287, maar dit onderwerp in het vervoerplan 2018 integraal te bezien met lijn 71, 271 en 65. In het vervoerplan 2018 staan we uitgebreid stil bij de wijzigingen in het busnetwerk die de Uithoflijn met zich meebrengt; de lijnen 283/287 en 71/271 maken daar wat ons betreft onderdeel van uit.

6 Uitbreidingen en besparingen in dienstregelingen

De dienstregeling die volgt uit vervoerplan 2017-1 is de basis voor dit vervoerplan 2017-2. Wijzigingen passen zowel binnen het resterende budget van dit jaar, als wanneer ze in het volgende dienstregelingjaar het hele jaar van toepassing zijn. Om de uitbreidingen en besparingen in dit vervoerplan op een rijtje te zetten zijn alle wijzigingen samengevat in Tabel 6.1.

Tabel 6.1: Uitbreidingen en besparingen in dienstregelingen

Wijziging	DRU-uitbreiding (indicatief)	DRU-besparing (indicatief)	Impact maatregel voor reizigers
Lijn 1: extra ritten zomerdienst	700		++
Lijn 2: extra ritten zomerdienst	50		+
Lijn 3: extra ritten zomerdienst	900		++
Lijn 4: verlenging naar Terwijde en Key West	4.000		+
Lijn 5: extra ritten zomerdienst	700		++
Lijn 6: extra ritten zomerdienst	100		+
Lijn 7: extra ritten zomerdienst	700		++
Lijn 8: extra ritten zomerdienst	800		++
Lijn 9: vervangen ritten van lijn 111 De Haar	0		+
Lijn 10: extra ritten weekend en verlenging naar Maarssen	3.300		+
Lijn 12: extra ritten zomerdienst	300		++
Lijn 14, 15, 16: uitbreiding servicenet	5.200 * ongewogen		++
Lijn 18: extra ritten zomerdienst	100		+
Lijn 19: opheffen		5.900	-
Lijn 37: routewijziging en extra ritten	6.900		+
Lijn 38/138: extra ritten	1.900		+
Lijn 39: opheffen		12.600	-
Lijn 41: extra ritten zomerdienst	600		++
Lijn 48: extra ritten weekend	1.500		+
Lijn 52: extra ritten weekend	700		+
Lijn 53: extra vroege ritten	200		+
Lijn 78: beëindiging avond- en zondagbediening		1.900 * ongewogen	-
Lijn 371: extra ritten zomerdienst	50		+
Lijn 31, 41, 51, 52, 53, 65: extra inzet gelede bussen	0		+
Totaal	28.700	20.400	

Tabel 6.1 laat zien dat alle uitbreidingen en wijzigingen samen sluiten op een uitbreiding van circa 8.300 DRU op jaarbasis t.o.v. de dienstregeling van de eerste helft van het jaar. Als het vervoerplan van de eerste helft van 2017 doorgezet zou worden gedurende de rest van het jaar sluit de dienstregeling 8.000 DRU te laag, met dit

vervoerplan komt de omvang van dienstregeling 2017 uit op circa 926.500 DRU. Er is daarmee voor 2017 nog 1.500 DRU beschikbaar om eventuele rijtijdverslechtingen op te vangen.

De versterkingsritten van lijn 208 tussen Utrecht CS en station Vaartsche Rijn blijven behouden in de dienstregeling, zoals toegelicht in paragraaf 5.3.

7 Bijlage A: Overzicht OV-aanbod

7.1 Frequenties en exploitatietijden per lijn

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van alle lijnen per deeltraject. Sommige lijnen rijden immers vaker op een gedeelte van de route, of rijden in een richting vaker dan in een andere richting. Tenzij de rijrichtingen specifiek zijn aangegeven, gelden de frequenties en exploitatietijden voor beide richtingen. De kolommen met frequenties geven per dagdeel het aantal ritten per uur aan. De exploitatietijden geven globaal de vertrektijden van de eerste en laatste ritten aan.

De kolom standaard materieeltype geeft aan welk materieeltype in principe wordt ingezet op de lijn. Dit kan per rit verschillen. Op enkele lijnen rijden bijvoorbeeld in de spitsuren enkele ritten met geleed materieel, terwijl de rest van de dag standaard materieel wordt ingezet. Ook kan uit het oogpunt van een efficiënte exploitatie een afwijkend materieeltype ingezet worden, rekening houdend met de minimaal benodigde capaciteit. Hieronder hebben we op een rijtje gezet welke materieeltypen ingezet kunnen worden.

- ◆ 8p staat voor een taxibusje met maximaal acht zitplaatsen (geen staanplaatsen)
- ◆ 15p staat voor een midibus met ongeveer 15 zitplaatsen en 10 staanplaatsen
- ◆ 10m staat voor een (elektrische) midibus met ongeveer 20 zitplaatsen en 30 staanplaatsen
- ◆ 12m staat voor een standaardbus met 33 tot 42 zitplaatsen en 40 tot 60 staanplaatsen
- ◆ 18m staat voor een gelede bus met ongeveer 45 zitplaatsen en 80 staanplaatsen
- ◆ 24m staat voor een dubbelgelede bus met ongeveer 50 zitplaatsen en 100 staanplaatsen

7.1.1 Winterdienstregeling per 21 augustus 2017

De onderstaande tabel toont de frequenties en exploitatietijden per lijn in de winterdienstregeling 2017-2.

Winterdienstregeling per 21 augustus 2017											
Lijn en (deel)traject	Standaard materieeltype	Frequenties						Globale exploitatietijden			
		Ma- vr ochtendspits	Ma- vr overdag	Ma-vr avondspits	Avond	Zaterdag overdag	Zondag overdag	Ma-vr eerste rit	Zaterdag eerste rit	Zondag eerste rit	Laatste rit
1 Hoograven – Overvecht v.v.	12m	6	6	6	4	6	4	6:00	6:30	7:30	0:30
2 Utrecht CS – Museumkw. v.v.	10m	4	4	4	4	6	4	6:30	7:00	8:00	0:30
3 Utr. CS – Zuilen/Overv. v.v.	18m	6	6	6	4	6	4	6:00	6:30	7:30	1:00
4 Heldinnenlaan – Zuilen v.v.	12m	4	4	4	2	4	2	6:00	6:30	7:30	0:30
5 Oog in Al – Maarssen v.v.	12m	4	4	4	2	4	2	6:00	6:30	7:30	0:30
6 Utrecht CS – Overvecht v.v.	18m	4	4	4	4	4	4	6:00	6:30	7:30	1:00
7 Kan'eiland – Voordorp v.v.	12m	6	6	6	4	6	4	6:00	6:30	7:30	0:30

Winterdienstregeling per 21 augustus 2017

Lijn en (deel)traject	Standaard materieeltype	Frequenties						Globale exploitatietijden			
		Ma- vr ochtendspits	Ma- vr overdag	Ma-vr avondspits	Avond	Zaterdag overdag	Zondag overdag	Ma-vr eerste rit	Zaterdag eerste rit	Zondag eerste rit	Laatste rit
8 Lunetten – W'minapark v.v.	18m	6**	6	6	4	6	4	6:00	6:30	7:30	0:30
9 Utrecht CS – Vleuten NS v.v.	12m	2	2	2	2	2	2	6:00	6:30	7:30	1:00
9 Vleuten NS – De Haar v.v.	12m	-	-	-	-	2	2	-	10:00	10:00	18:00
10 Lunetten – L. Rijn v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	7:00	-	-	20:00
10 L. Rijn – Maarssen v.v.	12m	2	2	2	-	1	1	7:00	9:00	11:00	19:00
11 L. Rijn - Overvecht v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	7:00	-	-	20:00
12 Utrecht CS – De Uithof v.v.	24m	≥14	14	≥14	4	-	-	6:30	-	-	21:30
14 Transwijk – Centrum v.v.	15p	1	1	1	-	1	-	7:00	9:00	-	18:30
15 Terwijde – Transwijk v.v.	15p	1	1	1	-	-	-	7:30	-	-	18:00
16 Terwijde – Centrum v.v.	15p	1	1	1	-	1	-	7:30	9:30	-	18:00
18 De Meern – Rijnsweerd	18m	6	-	-	-	-	-	7:00	-	-	9:00
18 Rijnsweerd – De Meern	18m	-	-	6	-	-	-	15:00	-	-	18:00
24 Utrecht CS – De Meern	18m	6	-	-	-	-	-	6:30	-	-	10:00
24 De Meern – Utrecht CS	18m	-	-	6	-	-	-	15:00	-	-	18:30
27 Zuilen – De Uithof v.v.	18m	4	4	4	-	-	-	7:00	-	-	19:00
28 Vleuten – De Uithof v.v.	18m	8	8	8	6/4	8	6	6:00	6:30	7:30	1:00
29 De Meern – De Uithof v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	7:00	-	-	19:00
30 Overvecht – De Uithof v.v.	18m	4	4	4	2	-	-	7:00	-	-	21:00
31 Lunetten – De Uithof v.v.	18m*	4	-	4	-	-	-	6:30	-	-	19:00
31 De Uithof – Bilthoven v.v.	18m*	4**	2	4	-	-	-	6:30	-	-	19:00
32 Maarssen – De Uithof	18m	2	-	-	-	-	-	7:00	-	-	8:30
32 De Uithof – Maarssen	12m	-	-	2	-	-	-	15:00	-	-	18:00
35 Maarssen – Overvecht v.v.	8p	1	1	1	-	1	-	6:30	7:30	-	20:00
37 Utrecht CS – Maarssenbroek	18m*	4	4	6	4	4	4	6:00	7:00	8:00	1:00

Winterdienstregeling per 21 augustus 2017

Lijn en (deel)traject	Standaard materieeltype	Frequenties						Globale exploitatietijden			
		Ma- vr ochtendspits	Ma- vr overdag	Ma-vr avondspits	Avond	Zaterdag overdag	Zondag overdag	Ma-vr eerste rit	Zaterdag eerste rit	Zondag eerste rit	Laatste rit
37 Maarssenbroek – Utrecht CS	18m*	6	4	4	4	4	4	6:00	6:30	7:30	0:30
38 Utrecht CS – Maarssen NS	18m*	6	2	4	-	-	-	5:30	-	-	18:30
38 Maarssen NS – Utrecht CS	18m*	4	2	6	-	-	-	6:00	-	-	19:00
41 Utrecht CS – Galgenwaard	12m	8	4	4	4	4	4	6:30	7:00	8:00	1:00
41 Galgenwaard – Utrecht CS	12m	6	4	8	4	4	4	6:00	7:00	8:00	0:30
41 Galgenwaard – Wijk bij D.	12m	4	4	4	2	4	4	6:30	7:00	8:00	1:00
41 Wijk bij D. – Galgenwaard	12m	6	4	4	2	4	4	6:00	6:30	7:30	0:30
43 Zeist – Odijk v.v.	12m	2	2	2	-	2	-	6:30	7:30	-	19:00
43 Zeist – Odijk v.v.	8p	-	-	-	1	-	1	20:00	19:00	9:00	23:30
45 Houten – Schalkwijk v.v.	8p	2	1	2	-	1	-	7:00	8:30	-	19:00
47 Utrecht CS – Hoograven	12m	4	2	2	2	2	2	6:30	7:30	11:00	21:30
47 Hoograven – Utrecht CS	12m	2	2	4	2	2	2	7:30	8:30	10:30	21:30
47 Hoograven – Houten	12m	4	2	2	1	1	1	6:30	7:30	11:00	21:30
47 Houten – Hoograven	12m	2	2	4	1	1	1	7:00	8:30	10:30	21:00
48 Houten – Nieuwegein v.v.	12m	4	2	4	-	1	1	6:30	8:30	10:30	19:30
48 Houten – Nieuwegein v.v.	8p	-	-	-	1	-	-	20:30	19:30	19:30	0:30
48 Nieuwegein – Leidsche Rijn	12m	4	2	2	-	1	1	6:00	8:30	10:30	18:30
48 Leidsche Rijn – Nieuwegein	12m	2	2	4	-	1	1	7:00	9:30	11:30	20:00
48 Leidsche Rijn – Maarssen	12m	4	2	2	-	-	-	6:30	-	-	19:00
48 Maarssen – Leidsche Rijn	12m	2	2	4	-	-	-	7:00	-	-	20:00
49 Houten – Houten-Zuid v.v.	12m	2	-	2	-	-	-	6:30	-	-	19:00
49 Houten – Houten-Zuid v.v.	8p	-	1	-	-	-	1	9:30	-	10:00	14:30
51 Utrecht CS – Drieb.-Z. v.v.	12m	4	2	4	2	2	2	6:00	8:00	10:30	21:30
52 Utrecht CS – Zeist	12m	2	2	4	-	2	2	6:30	8:00	11:30	19:00

Winterdienstregeling per 21 augustus 2017											
Lijn en (deel)traject	Standaard materieeltype	Frequenties						Globale exploitatietijden			
		Ma- vr ochtendspits	Ma- vr overdag	Ma-vr avondspits	Avond	Zaterdag overdag	Zondag overdag	Ma-vr eerste rit	Zaterdag eerste rit	Zondag eerste rit	Laatste rit
52 Zeist - Utrecht CS	12m	4	2	2	-	2	2	7:00	8:30	11:30	19:00
52 Zeist - Amersfoort v.v.	12m	2	2	2	-	2	2	6:00	7:00	11:00	19:00
53 Utrecht CS - Zeist	12m	2	2	4	2	2	2	6:30	7:00	8:00	1:00
53 Zeist - Utrecht CS	12m	4	2	2	2	2	2	5:00	6:30	7:30	0:30
55 Utr. CS - Maartensdijk v.v.	12m	2	2	2	1	2	1	6:30	8:00	10:00	0:00
58 Zeist - Hilversum v.v.	12m	1	1	1	-	1	-	7:00	8:00	-	19:00
59 Zeist - Hilversum v.v.	12m	1	1	1	-	1	-	7:00	8:00	-	19:00
60 Utrecht CS - N'gein v.v.	Tram ****	4	4	4	2	4	2	6:00	6:30	8:00	0:00
61 Utrecht CS - IJsselstein v.v.	Tram ****	4	4	4	2	4	2	5:30	6:30	7:30	0:30
63 Utrecht CS - Vianen	12m	2	2	4	-	2	-	7:00	8:00	-	20:00
63 Vianen - Utrecht CS	12m	4	2	2	-	2	-	6:00	7:30	-	20:00
65 Utrecht CS - Plettenburg	12m	12	4	4	-	-	-	6:00	-	-	18:00
65 Plettenburg - Utrecht CS	12m	2	4	10	-	-	-	7:00	-	-	19:30
65 Plettenburg - Het Klooster	12m	2	2	2	-	-	-	6:30	-	-	18:30
65 Het Klooster - Plettenburg	12m	-	2	2	-	-	-	9:00	-	-	18:30
65 Plettenburg - Vianen v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	6:30	-	-	19:00
66 Utrecht CS - N'gein v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	7:00	-	-	19:00
71 Doorn - Drieb.-Zeist v.v.	12m	2	-	2	-	-	-	7:30	-	-	18:30
71 Drieb.-Zeist - De Uithof	12m	4	2	2	2	-	-	7:00	-	-	21:00
71 De Uithof - Drieb.-Zeist	12m	2	2	4	2	-	-	7:00	-	-	21:00
71 De Uithof - Nieuwegein v.v.	12m	2	2	2	2	-	-	6:30	-	-	21:00
72 Amersfoort - De Uithof	12m	4	-	2	-	-	-	6:30	-	-	18:30
72 De Uithof - Amersfoort	12m	2	-	4	-	-	-	7:00	-	-	19:00

Winterdienstregeling per 21 augustus 2017

Lijn en (deel)traject	Standaard materieeltype	Frequenties						Globale exploitatietijden			
		Ma- vr ochtendspits	Ma- vr overdag	Ma-vr avondspits	Avond	Zaterdag overdag	Zondag overdag	Ma-vr eerste rit	Zaterdag eerste rit	Zondag eerste rit	Laatste rit
72 De Uithof – Nieuwegein v.v.	12m	4	2	4	-	-	-	6:30	-	-	19:00
74 Vianen – Utrecht CS	12m	6	4	4	2	4	2	6:00	6:30	7:30	0:30
74 Utrecht CS – Vianen	12m	4	4	4	2	4	2	6:30	7:00	8:00	1:00
74 Zeist – Utrecht CS v.v.	12m	4	4	4	2	4	2	6:00	6:30	7:30	0:30
77 N'gein Zuid – Centrum v.v.	12m	2	2	2	2	2	2	6:00	6:30	7:30	1:00
77 N'gein Centr. – Utrecht CS	12m	8	4	6	4/2	4	4	6:00	6:30	7:30	0:30
77 Utrecht CS – N'gein Centr.	12m	6	4	6	4/2	4	4	6:30	7:00	8:00	1:00
77 Bilthoven – Utrecht CS v.v.	12m	6	4	6	4/2	4	4	6:00	6:30	7:30	1:00
78 Ringlijn Bilthoven	8p	2	2	2	-	2	-	6:30	9:00	-	19:00
111 Vleuten NS – De Haar v.v.	12m	-	2***	2***	-	-	-	11:00	-	-	18:00
122 Loosdrecht – Westbrk. v.v.	8p	1	1	1	-	1	-	7:00	8:00	-	18:00
122 Westbroek – Overvecht NS	8p	2**	1	2	-	1	-	7:00	8:00	-	18:00
122 Overvecht NS – Westbroek	8p	2	1	2**	-	1	-	7:00	8:00	-	19:00
126 Vleuten – Maarssen NS v.v.	8p	2	2	2	-	-	-	7:00	-	-	19:00
127 Kockengen – Vleuten v.v.	8p	1	1	1	1	1	1	7:00	8:30	9:30	22:00
127 Kockengen – Vleuten	12m	1	-	-	-	-	-	8:00	-	-	8:00
127 Vleuten – L. Rijn NS v.v.	8p	1	1	1	-	1	1	7:00	8:00	10:00	20:00
138 Lage Weide – L.Rijn NS v.v.	15p	-	-	-	3	-	-	19:30	-	-	23:00
149 Houten – Schalkwijk v.v.	8p	-	-	-	1	-	-	20:00	20:00	-	0:00
241 Wijk bij D. – Utrecht CS	12m	6	-	-	-	-	-	7:00	-	-	8:30
241 Utrecht CS – Wijk bij D.	12m	-	-	4	-	-	-	14:30	-	-	18:30
242 Wijk bij D. – De Uithof	12m	2	-	-	-	-	-	7:00	-	-	10:00
242 De Uithof – Wijk bij D.	12m	-	-	2	-	-	-	15:00	-	-	18:00
247 Houten – Utrecht CS	12m	2	-	-	-	-	-	7:00	-	-	8:30

Winterdienstregeling per 21 augustus 2017											
Lijn en (deel)traject	Standaard materieeltype	Frequenties						Globale exploitatietijden			
		Ma- vr ochtendspits	Ma- vr overdag	Ma-vr avondspits	Avond	Zaterdag overdag	Zondag overdag	Ma-vr eerste rit	Zaterdag eerste rit	Zondag eerste rit	Laatste rit
247 Utrecht CS – Houten	12m	-	-	2	-	-	-	15:30	-	-	17:30
251 Utrecht CS – Zeist	12m	4	-	-	-	-	-	7:30	-	-	9:30
251 Zeist – Utrecht CS	12m	-	-	4	-	-	-	15:00	-	-	18:00
258 B'hoven – Berg & Bosch v.v	8p	2	-	2	-	-	-	7:30	-	-	17:30
271 Nieuwegein – Drieb.-Zeist	12m	2	-	-	-	-	-	7:00	-	-	10:00
271 Drieb.-Zeist – Nieuwegein	12m	-	-	2	-	-	-	15:00	-	-	18:00
281 Houten – De Uithof	12m	4	-	-	-	-	-	7:00	-	-	14:00
281 De Uithof – Houten	12m	-	-	2	-	-	-	13:00	-	-	18:30
283 IJsselstein – De Uithof	12m	4**	-	-	-	-	-	6:30	-	-	14:00
283 De Uithof – IJsselstein	12m	-	-	4	-	-	-	13:00	-	-	18:30
287 Vianen – De Uithof	12m	7	2	4	-	-	-	7:00	-	-	18:30
287 De Uithof – Vianen	12m	4	2	4	-	-	-	7:30	-	-	19:00
371 Drieb.-Zeist – Rijnsweerd	18m	2	-	-	-	-	-	7:30	-	-	10:30
371 Rijnsweerd – Drieb.-Zeist	12m	-	-	2	-	-	-	15:30	-	-	18:00
412 Utrecht – Zeist v.v.	18m	4x in de nachten do/vr en vr/za						2:00	2:00	-	5:00
441 Utrecht – Wijk bij D'stede	18m	3x in de nacht za/zo						-	-	2:00	4:30
447 Utrecht – Houten	18m	3x in de nacht za/zo						-	-	2:00	4:30
452 Utrecht – Soest	18m	3x in de nacht za/zo						-	-	2:00	4:30
474 Utrecht – Vianen	18m	3x in de nacht za/zo						-	-	2:00	4:30
477 Utrecht – Hilversum	18m	3x in de nacht za/zo						-	-	2:00	4:30
495 Utrecht – IJsselstein	18m	3x in de nacht za/zo						-	-	2:00	4:30

* rijdt in de spits met 18m-materieel, in de daluren met 12m.

** exclusief versterkingsritten.

*** alleen in schoolvakanties; daarbuiten alleen op woensdagen.

**** overdag rijden de trams met gekoppelde stellen. Na 19:00 is de capaciteit van een enkel tramstel in principe voldoende, echter de daadwerkelijke inzet wordt niet alleen bepaald aan de hand van vervoerkundige noodzaak.

7.1.2 Zomerdienstregeling per 1 juli 2017

De onderstaande tabel toont de frequenties en exploitatietijden per lijn in de zomerdienstregeling 2017.

Zomerdienstregeling per 1 juli 2017											
Lijn en (deel)traject	Standaard materieeltype	Frequenties						Globale exploitatietijden			
		Ma- vr ochtendspits	Ma- vr overdag	Ma-vr avondsplits	Avond	Zaterdag overdag	Zondag overdag	Ma-vr eerste rit	Zaterdag eerste rit	Zondag eerste rit	Laatste rit
1 Hoograven - Overvecht v.v.	12m	4	4	4	4	4	4	6:00	6:30	7:30	0:30
2 Utrecht CS - Museumkw. v.v.	10m	4	4	4	2	4	4	6:30	7:00	8:00	0:30
3 Utr. CS - Zuilen/Overv. v.v.	18m	4	4	4	4	4	4	6:00	6:30	7:30	1:00
4 Heldinnenlaan - Zuilen v.v.	12m	4	2	4	2	2	2	6:00	6:30	7:30	0:30
5 Oog in Al - Maarssen v.v.	12m	4	2	4	2	2	2	6:00	6:30	7:30	0:30
6 Utrecht CS - Overvecht v.v.	12m	4	4	4	2	4	4	6:00	6:30	7:30	1:00
7 Kan'eiland - Voordorp v.v.	12m	4	4	4	4	4	4	6:00	6:30	7:30	0:30
8 Lunetten - W'minapark v.v.	18m	4	4	4	4	4	4	6:00	6:30	7:30	0:30
9 Utrecht CS - Vleuten v.v.	12m	2	2	2	2	2	2	6:00	6:30	7:30	1:00
9 Vleuten - De Haar v.v.	12m	-	2	2	-	2	2	10:00	10:00	10:00	18:00
10 Lunetten - Maarssen v.v.	Geen afwijkende bediening										
11 L. Rijn - Overvecht v.v.	Geen afwijkende bediening										
12 Utrecht CS - De Uithof v.v.	24m	12*/8	4	8	2	-	-	6:30	-	-	21:30
14 Transwijk - Centrum v.v.	8p	1	1	1	-	1	-	7:00	-	-	19:00
18 De Meern - Utrecht CS v.v.	Rijdt niet tijdens de zomerdienst										
18 Utrecht CS - Rijnsweerd	18m	6*/0	-	-	-	-	-	7:30	-	-	9:00
18 Rijnsweerd - Utrecht CS	18m	-	-	6*/0	-	-	-	15:30	-	-	18:30
24 Utrecht CS - De Meern	18m	4	-	-	-	-	-	6:30	-	-	10:00
24 De Meern - Utrecht CS	18m	-	-	4	-	-	-	15:00	-	-	18:30
27 Zuilen - De Uithof v.v.	Rijdt niet tijdens de zomerdienst										
28 Vleuten - De Uithof v.v.	24m	6	6	6	4	6	4	6:00	6:30	7:30	1:00
29 De Meern - De Uithof v.v.	Rijdt niet tijdens de zomerdienst										

Zomerdienstregeling per 1 juli 2017											
Lijn en (deel)traject	Standaard materieeltype	Frequenties						Globale exploitatietijden			
		Ma- vr ochtendspits	Ma- vr overdag	Ma-vr avondspits	Avond	Zaterdag overdag	Zondag overdag	Ma-vr eerste rit	Zaterdag eerste rit	Zondag eerste rit	Laatste rit
30 Overvecht – De Uithof v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	7:00	-	-	18:30
31 Lunetten – De Uithof v.v.	12m	2	-	2	-	-	-	6:30	-	-	18:30
31 De Uithof – Bilthoven v.v.	12m	2	-	2	-	-	-	6:30	-	-	18:30
32 Maarssen – De Uithof	Geen afwijkende bediening										
32 De Uithof – Maarssen	Geen afwijkende bediening										
35 Maarssen – Overvecht v.v.	12m	1	1	1	-	1	1	6:30	7:30	9:30	20:00
37 Utrecht CS – Maarssen v.v.	18m	4	4	4	4	4	4	6:00	6:30	7:30	1:00
38 Utrecht CS – Maarssen	18m	4	2	2	-	-	-	5:30	-	-	18:30
38 Maarssen – Utrecht CS	18m	2	2	4	-	-	-	6:00	-	-	19:00
41 Utrecht CS – Galgenwaard	12m	4	4	4	2	4	4	6:30	7:00	8:00	1:00
41 Galgenwaard – Utrecht CS	12m	4	4	4	2	4	4	6:00	7:00	8:00	0:30
41 Galgenwaard – Wijk bij D.	12m	4	4	4	2	2	2	6:30	7:00	8:00	1:00
41 Wijk bij D. - Galgenwaard	12m	4	4	4	2	2	2	6:00	6:30	7:30	0:30
43 Zeist – Odijk v.v.	12m	1	1	1	-	-	-	6:30	-	-	19:00
43 Zeist – Odijk v.v.	8p	-	-	-	1	1	1	20:00	7:30	9:00	23:30
45 Houten – Schalkwijk v.v.	8p	1	1	1	-	1	-	7:00	8:30	-	19:00
47 Utrecht CS – Hoograven	12m	2	2	2	2	2	2	6:30	7:30	11:00	21:30
47 Hoograven – Utrecht CS	12m	2	2	2	2	2	2	7:30	8:30	10:30	21:30
47 Hoograven – Houten	12m	2	2	2	1	1	1	6:30	7:30	11:00	21:30
47 Houten – Hoograven	12m	2	2	2	1	1	1	7:00	8:30	10:30	21:00
48 Houten – Nieuwegein v.v.	12m	2	2	2	-	1	1	6:30	9:00	10:30	19:30
48 Houten – Nieuwegein v.v.	8p	-	-	-	1	-	-	20:30	19:30	19:30	0:30
48 Nieuwegein – L. Rijn v.v.	12m	2	2	2	-	1	1	6:00	8:30	10:30	20:00
48 L. Rijn – Maarssen v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	6:30	-	-	20:00

Zomerdienstregeling per 1 juli 2017											
Lijn en (deel)traject	Standaard materieeltype	Frequenties						Globale exploitatietijden			
		Ma- vr ochtendspits	Ma- vr overdag	Ma-vr avondspits	Avond	Zaterdag overdag	Zondag overdag	Ma-vr eerste rit	Zaterdag eerste rit	Zondag eerste rit	Laatste rit
49 Houten – Houten-Zuid v.v.		Geen afwijkende bediening									
51 Utrecht CS – Drieb.-Z. v.v.	12m	2	2	2	2	2	2	6:00	8:00	10:30	21:30
52 Utrecht CS – Zeist	12m	2	2	2	-	2	2	6:30	8:00	11:30	19:00
52 Zeist – Utrecht CS	12m	2	2	2	-	2	2	7:00	8:30	11:30	19:00
52 Zeist – Amersfoort v.v.	12m	2	2	2	-	2	2	6:00	7:00	11:00	19:00
53 Utrecht CS – Zeist	12m	2	2	2	2	2	2	6:30	7:00	8:00	1:00
53 Zeist – Utrecht CS	12m	2	2	2	2	2	2	5:00	6:30	7:30	0:30
55 Utr. CS – Maartensdijk v.v.	12m	2	2	2	1	2	1	6:30	8:00	10:00	0:00
58 Zeist – Hilversum v.v.		Geen afwijkende bediening									
59 Zeist – Hilversum v.v.		Geen afwijkende bediening									
60 Utrecht CS – N'gein v.v.		Geen afwijkende bediening									
61 Utrecht CS – IJsselstein v.v.		Geen afwijkende bediening									
63 Utrecht CS – Vianen	12m	2	2	2	-	2	-	7:00	8:00	-	20:00
63 Vianen – Utrecht CS	12m	2	2	2	-	2	-	6:00	7:30	-	20:00
65 Utrecht CS – Plettenburg	12m	4	4	4	-	-	-	6:00	-	-	18:00
65 Plettenburg – Utrecht CS	12m	2	4	4	-	-	-	7:00	-	-	19:30
65 Plettenburg – Het Klooster	12m	2	2	2	-	-	-	6:30	-	-	18:30
65 Het Klooster – Plettenburg	12m	-	2	2	-	-	-	9:00	-	-	18:30
65 Plettenburg – Vianen v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	6:30	-	-	19:00
66 Utrecht CS – N'gein v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	7:00	-	-	19:00
71 Doorn – Drieb.-Zeist v.v.		Rijdt niet tijdens de zomerdienst									
71 Drieb.-Zeist – Nieuwegein	12m	2	2	-	-	-	-	7:00	-	-	14:30
71 Nieuwegein – Drieb.-Zeist	12m	-	2	2	-	-	-	10:30	-	-	18:30
72 De Uithof – Amersfoort v.v.	12m	2	-	2	-	-	-	6:30	-	-	18:30

Zomerdienstregeling per 1 juli 2017											
Lijn en (deel)traject	Standaard materieeltype	Frequenties						Globale exploitatietijden			
		Ma- vr ochtendspits	Ma- vr overdag	Ma-vr avondspits	Avond	Zaterdag overdag	Zondag overdag	Ma-vr eerste rit	Zaterdag eerste rit	Zondag eerste rit	Laatste rit
72 De Uithof – Nieuwegein v.v.	12m	2	-	2	-	-	-	6:30	-	-	18:30
74 Vianen – Utrecht CS v.v.	12m	4	2	4	2	2	2	6:00	6:30	7:30	1:00
74 Zeist – Utrecht CS v.v.	12m	4	2	4	2	2	2	6:00	6:30	7:30	1:00
77 N'gein Zuid – Centrum v.v.	12m	2	2	2	2	2	2	6:00	6:30	7:30	1:00
77 N'gein Centr. – Utrecht CS	12m	4	4	4	2	4	2	6:00	6:30	7:30	0:30
77 Utrecht CS – N'gein Centr.	12m	4	4	4	2	4	2	6:30	7:00	8:00	1:00
77 Bilthoven – Utrecht CS v.v.	12m	4	4	4	2	4	2	6:00	6:30	7:30	1:00
78 Ringlijn Bilthoven	Geen afwijkende bediening										
110 Transwijk – L. Rijn v.v.	15p	1	1	1	-	-	-	7:00	-	-	19:00
111 Vleuten NS – De Haar v.v.	Rijdt niet tijdens de zomerdienst (bediening overgenomen door lijn 9)										
122 L'drecht – Westbroek v.v.	8p	1	1	1	-	1	-	7:00	8:00	-	18:00
122 Westbroek – Overvecht v.v.	8p	1	1	1	-	1	-	7:00	8:00	-	18:00
126 Vleuten – Maarssen NS v.v.	8p	2	2	2	-	-	-	7:00	-	-	19:00
127 Kockengen – Vleuten v.v.	8p	1	1	1	1	1	1	7:00	8:30	9:30	22:00
127 Vleuten – L. Rijn NS v.v.	8p	1	1	1	-	1	1	7:00	8:00	10:00	20:00
149 Houten – Schalkwijk v.v.	Geen afwijkende bediening										
241 Wijk bij D. – Utrecht CS	12m	4	-	-	-	-	-	7:00	-	-	8:30
241 Utrecht CS – Wijk bij D.	12m	-	-	4	-	-	-	16:00	-	-	18:00
242 Wijk bij D. – De Uithof	12m	2	-	-	-	-	-	6:30	-	-	9:00
242 De Uithof – Wijk bij D.	12m	-	-	2	-	-	-	15:00	-	-	18:30
247 Houten – Utrecht CS	Geen afwijkende bediening										
247 Utrecht CS – Houten	Geen afwijkende bediening										
251 Utrecht CS – Zeist	Rijdt niet tijdens de zomerdienst										
251 Zeist – Utrecht CS	Rijdt niet tijdens de zomerdienst										

Zomerdienstregeling per 1 juli 2017											
Lijn en (deel)traject	Standaard materieeltype	Frequenties						Globale exploitatietijden			
		Ma- vr ochtendspits	Ma- vr overdag	Ma-vr avondspits	Avond	Zaterdag overdag	Zondag overdag	Ma-vr eerste rit	Zaterdag eerste rit	Zondag eerste rit	Laatste rit
258 B'hoven – Berg & Bosch v.v											Geen afwijkende bediening
271 Nieuwegein – Drieb.-Zeist											Geen afwijkende bediening
271 Drieb.-Zeist – Nieuwegein											Geen afwijkende bediening
281 Houten – De Uithof	12m	2	-	-	-	-	-	7:00	-	-	9:00
281 De Uithof – Houten	12m	-	-	2	-	-	-	15:00	-	-	18:30
283 IJsselstein – De Uithof	12m	2	-	-	-	-	-	6:30	-	-	9:00
283 De Uithof – IJsselstein	12m	-	-	2	-	-	-	15:00	-	-	18:30
287 Vianen – De Uithof	12m	2	-	-	-	-	-	7:00	-	-	9:00
287 De Uithof – Vianen	12m	-	-	2	-	-	-	15:00	-	-	19:00
371 Drieb.-Zeist – Rijnsweerd	12m	2*/0	-	-	-	-	-	7:30	-	-	9:00
371 Rijnsweerd – Drieb.-Zeist	12m	-	-	2*/0	-	-	-	15:30	-	-	18:00
412 Utrecht – Zeist v.v.											Rijdt niet tijdens de zomerdienst, m.u.v. UIT-week **
441 Utrecht – Wijk bij D'stede	18m	3x in de nacht za/zo						-	-	2:00	4:30
447 Utrecht – Houten	18m	3x in de nacht za/zo						-	-	2:00	4:30
452 Utrecht – Soest	18m	3x in de nacht za/zo						-	-	2:00	4:30
474 Utrecht – Vianen	18m	3x in de nacht za/zo						-	-	2:00	4:30
477 Utrecht – Hilversum	18m	3x in de nacht za/zo						-	-	2:00	4:30
495 Utrecht – IJsselstein	18m	3x in de nacht za/zo						-	-	2:00	4:30

* frequenties met asterisk gelden alleen tijdens de eerste twee weken van de zomerdienst.

** rijdt niet van 2 juli t/m 13 augustus, rijdt tijdens de UIT-week van 14 t/m 18 augustus dagelijks.

7.2 Infrastructurele consequenties

De wijzigingen in de dienstregeling per juli 2017 hebben een aantal kleine consequenties op het gebruik van de infrastructuur in de stad en regio Utrecht. In dit hoofdstuk geven we een opsomming van de impact van het vervoerplan op de infrastructuur. Het is aan de desbetreffende wegbeheerder om te besluiten om eventuele

kleinschalige, nieuwe infra-maatregelen uit te voeren. Als vervoerder voeren we hierover daarom samen met de provincie Utrecht, als concessieverlener en subsidieverlener naar wegbeheerders voor regionale verkeers- en vervoermaatregelen, overleg met de wegbeheerders.

7.2.1 Nieuwe en vervallen haltes

De onderstaande nieuwe haltes zijn noodzakelijk:

- ✦ Utrecht Key West (eindhalte lijn 4 t.h.v. zwemstrand Haarrijn)
- ✦ Utrecht Meijewetering (lijn 4, richting Key West op de Meijewetering nabij Proostwetering)
- ✦ Utrecht Winkelcentrum Terwijde (lijnen 15, 16 en 127, in beide richtingen)

De volgende haltes zijn gewenst:

- ✦ Utrecht Klimhal (lijn 4, richting Key West, op de Meijewetering met bruggetje naar de klimhal)
- ✦ Utrecht Golfclub De Haar (lijn 9 en 111)
- ✦ Utrecht De Bom (lijn 9 en 111, ter hoogte van keerpunt)

Als gevolg van de wijzigingen, worden de onderstaande haltes niet meer bediend door reguliere lijnen:

- ✦ Utrecht Krommewetering Zuid (beide richtingen)
- ✦ Utrecht The Wall (richting Soestwetering)
- ✦ Utrecht Station Leidsche Rijn noordzijde (beide richtingen)

7.2.2 Nieuwe en vervallen eindpunten

De routewijzigingen hebben tevens tot gevolg dat een aantal eindpunten van lijnen wijzigt. De onderstaande haltes zijn vanaf juli 2017 het begin- en/of eindpunt van ritten:

- ✦ Utrecht Key West (lijn 4)
- ✦ Utrecht Wittevrouwensingel (lijnen 14 en 16)
- ✦ Utrecht Parkzichtlaan (lijnen 15 en 16)
- ✦ Utrecht Station Leidsche Rijn (lijn 127)

De onderstaande haltes komen te vervallen als begin- en eindpunt:

- ✦ Utrecht Station Terwijde (lijn 4)
- ✦ Utrecht Station Leidsche Rijn noordzijde (lijn 19 en 127)

7.2.3 Gewijzigde bewegingen op kruispunten

De routewijzigingen hebben eveneens gevolg dat bepaalde busbewegingen op kruispunten wijzigen. Dit kan invloed hebben op de fysieke configuratie van het kruispunt of de verkeersregelingen. Het betreft de volgende punten:

- ✦ Utrecht, kruispunt Vleutensebaan/Musicallaan
 - Nieuwe beweging Vleutensebaan – Musicallaan v.v. (lijn 4)
 - Vervallen beweging U-bocht Vleutensebaan t.h.v. station Terwijde (lijn 4)
- ✦ Utrecht, kruispunt Spinozaweg/Laan van Nieuw Guinea
 - Nieuwe beweging Spinozaweg linksaf Laan van Nieuw Guinea (lijn 16)

- ✦ Utrecht, kruispunt Vleutensebaan/Utrechtseweg
 - Nieuwe beweging Vleutensebaan linksaf Utrechtseweg (lijn 15, 16)
- ✦ Utrecht, kruispunt Parkzichtlaan/Pablo Picassostraat
 - Nieuwe beweging Pablo Picassostraat rechtsaf Parkzichtlaan (lijn 15, 16)
- ✦ Utrecht, kruispunt Vleutensebaan/Parkzichtlaan
 - Nieuwe beweging Parkzichtlaan rechtsaf Vleutensebaan O (lijn 15, 16)
- ✦ Utrecht, 5 Meiplein
 - Nieuwe beweging busbaan Churchillaan – Beneluxlaan ZO v.v. (lijn 10)
 - Vervallen beweging Beneluxlaan NW – Beneluxlaan ZO v.v. (lijn 10)
- ✦ Utrecht, kruispunt Wittevrouwensingel/Wittevrouwenbrug
 - Nieuwe beweging Wittevrouwensingel linksaf Wittevrouwenbrug (lijn 14, 16)

8 Bijlage B: Consultatienota

De conceptversie van dit vervoerplan is op 24 januari 2017 gepubliceerd. Zoals in de concessiebepalingen is opgenomen, hebben we deze conceptversie ter advisering aangeboden aan de gemeenten in de regio Utrecht, het reizigersplatform ROCOV en de vervoerbedrijven in de aangrenzende concessies. Daarnaast hebben wij samen met de provincie Utrecht een openbare, aanvullende consultatie georganiseerd om iedere belangstellende in de gelegenheid te stellen te reageren op de voorgenomen plannen. Het vervoerplan was voor iedereen beschikbaar via de speciale website www.provincie-utrecht.nl/u-ov2017. Reageren was mogelijk via een online enquête of per post.

8.1 Inleiding

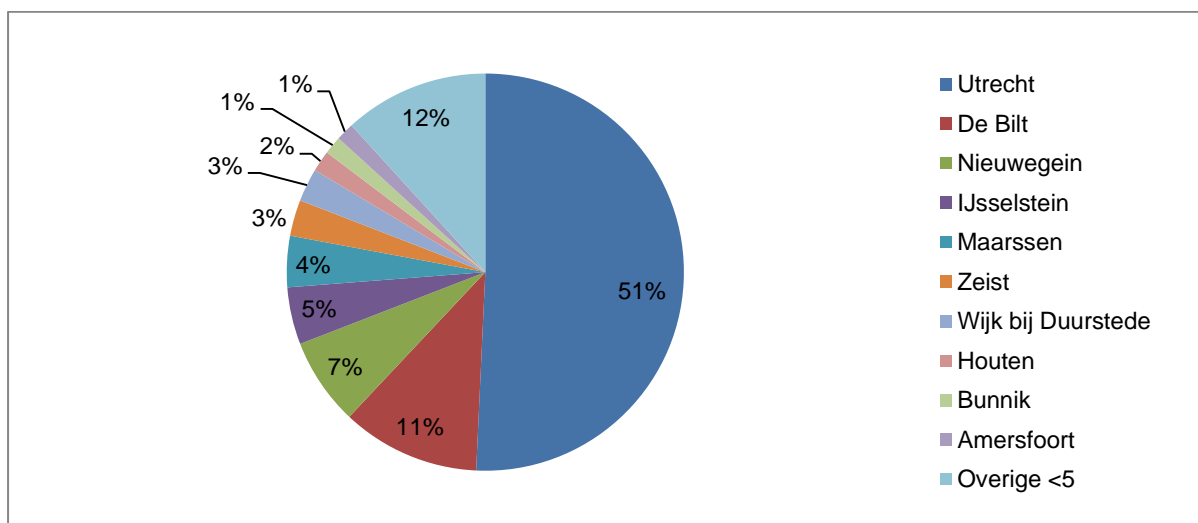
In de consultatieperiode, die liep tot 7 maart 2017, hebben we in totaal ongeveer 400 reacties op de voorgenomen plannen ontvangen van gemeenten, ROCOV, vervoerbedrijven in aangrenzende concessies, bedrijven en instellingen en individuele geïnteresseerden. In nauwe samenwerking met de provincie Utrecht hebben we op basis van de reacties bekeken welke aanpassingen mogelijk waren op de plannen. In deze consultatienota is op hoofdlijnen weergegeven welke reacties zijn binnengekomen, wat hiervan is verwerkt in het definitieve vervoerplan en wat niet en waarom. Richting het ROCOV verzorgen wij bovendien een aparte beantwoording van de reactie.

8.1.1 Verdeling van de reacties naar woonplaats en thema

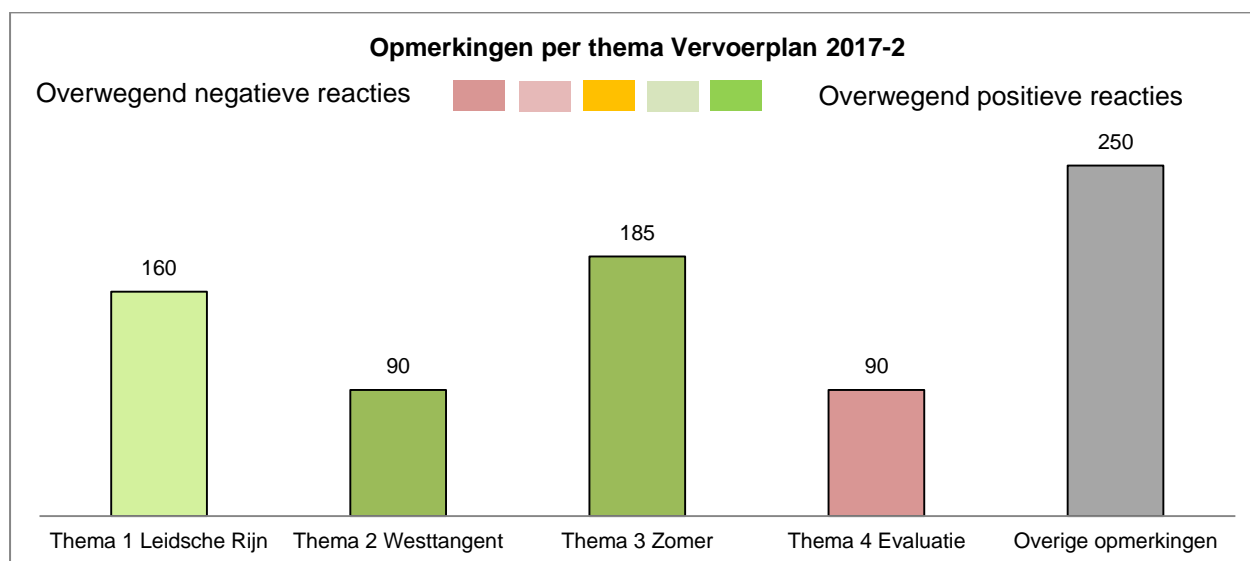
In totaal hebben 400 personen en/of organisaties gebruik gemaakt van de online consultatiemogelijkheden. Het resultaat is ruim 780 reacties op concrete voorstellen of algemene opmerkingen. Hiermee ligt het aantal deelnemers iets lager dan bij het vervoerplan 2016-2 (500) maar wel twee keer zo hoog als vervoerplan 2017-1 (220). Aanvullend hierop hebben wij kennis genomen van twee petitie's, 'behoud van goed openbaar vervoer Leijen en Centrum II' (800 handtekeningen) en 'bushalte nodig bij Diakonessenhuis en banken' (400 handtekeningen).

Fout! Verwijzingsbron niet gevonden. toont de onderverdeling van de consultatiereacties naar woonplaats.

Opvallend is het grote aantal reacties vanuit Utrecht en De Bilt. Dit is niet verwonderlijk, gezien de meeste wijzigingen plaatsvinden in Utrecht en ook veel reacties zijn binnengekomen op de voorstellen voor lijn 78. Over het algemeen zijn er veel positieve reacties ontvangen op voorstellen in het vervoerplan. Figuur 1 laat het aantal reacties per thema zien.



Figuur 8.1 Herkomst deelnemers consultatieperiode 2017-2



Figuur 1: Reacties per voorstel. Met kleur aangegeven hoe positief de voorstellen over het algemeen ontvangen zijn.

Een uitgebreide beschrijving van de consultatiereacties op de uitgewerkte voorstellen in het vervoerplan is gerangschikt naar thema en opgenomen in paragraaf 8.2, 8.3, 8.4 en 8.5 van deze bijlage. In paragraaf 8.6 zijn de algemene reacties voorzien van een antwoord.

8.2 Thema 1: OV-aanbod in Leidsche Rijn en Utrecht-West beter afstemmen op de vraag

Tijdens de consultatie konden betrokken reageren op de onderstaande samenvatting van de voorstellen, weergegeven in zeven voorstellen:

- ✦ 1. Lijn 37 krijgt vanaf 1 juli 2017 een andere route tussen Maarssenbroek en Utrecht CS en gaat vaker rijden. De nieuwe route loopt via Leidsche Rijn-Centrum en het St. Antoniusziekenhuis. 's Avonds en in het weekend gaat lijn 37 elk kwartier rijden in plaats van elk halfuur. In de spits (na de zomervakantie) rijdt lijn 37 elke tien minuten.
- ✦ 2. Lijn 38 gaat na de zomervakantie in de spits vaker rijden. In de ochtendspits rijdt lijn 38 voortaan elke tien minuten van Utrecht CS naar Lage Weide-Maarssen en in de middagspits elke tien minuten van Maarssen-Lage Weide naar Utrecht CS.
- ✦ 3. Lijn 4 wordt vanaf 1 juli 2017 verlengd van station Terwijde, via de Musicallaan naar de Heldinnenlaan, ter hoogte van Strandzone Haarrijn. Het aantal ritten blijft gelijk: overdag elk kwartier, 's avonds en op zondag elk halfuur.
- ✦ 4. Lijn 10 wordt vanaf 1 juli 2017 verlengd vanaf Leidsche Rijn-Centrum (St. Antoniusziekenhuis) naar Terwijde, Haarrijn en Maarssen, via de Jazzsingel, Musicallaan en Heldinnenlaan. Lijn 10 rijdt alleen overdag; op werkdagen elk halfuur, in het weekend elk uur. Terwijde krijgt daarmee onder andere een directe verbinding met de omgeving Kanaleneiland.
- ✦ 5. Van de Parkzichtlaan, winkelcentrum Terwijde en Jazzsingel gaan twee nieuwe servicelijnen rijden naar de binnenstad (lijn 16) en Oog in Al-Kanaleneiland (lijn 15). Op deze lijnen gaan nieuwe, extra toegankelijke bussen met een lage vloer en brede instapdeuren rijden, met circa vijftien zitplaatsen.
- ✦ 6. Lijn 14 gaat rijden met extra toegankelijke bussen met een lage vloer en brede instapdeuren, met circa vijftien zitplaatsen. Samen met lijn 16 rijdt er elk halfuur een bus vanaf de Kanaalstraat naar de binnenstad. In de binnenstad wordt de route verlengd naar de Stadsschouwburg.
- ✦ 7. De uitbreidingen 1 t/m 6 maken de lijnen 19 en 39 niet langer noodzakelijk. Op alle haltes blijft overdag een OV-verbinding beschikbaar, met uitzondering van de halte Krommewetering-Zuid. Halte Rijpwetering ligt op loopafstand. Na 20:00 uur vervalt de directe verbinding Musicallaan – Maarssen.

Op de genoemde voorstellen hebben we 160 opmerkingen ontvangen. Op hoofdlijnen zijn die te verdelen naar de onderstaande thema's:

- ✦ Positieve reacties op de voorstellen
- ✦ Zorgen over toename reistijd (lijnen 4 en 37)
- ✦ Zorgen bewoners Musicalkade
- ✦ Wensen voor uitbreiding op lijn 4
- ✦ Wensen voor uitbreiding servicelijnen

In deze paragraaf besteden we gedetailleerd aandacht aan de reacties en voorzien deze van een inhoudelijke reactie.

8.2.1 Algemene reacties op thema 1

8.2.1.1. Positieve reacties op de voorstellen voor Leidsche Rijn (31 x):

Antwoord

- ✦ Wij zijn blij met de vele positieve reacties op de voorstellen voor Leidsche Rijn en Utrecht West.

8.2.1.2. Kritiek op extra busverkeer (lijn 4 en 10) door de Musicallaan, het mogelijke overaanbod in dit gebied en gevolgen voor de leefbaarheid en de veiligheid (18x)

Antwoord

- ✦ In het Vervoerplan 2016-2 is een eerder voorstel opgenomen voor de OV-verbindingen. Dit plan heeft ook een consultatietraject doorlopen begin 2016. Voornaamste kritiekpunt op dat plan was de afname van het aantal bussen in Terwijde, waarbij de verbinding met Maarsse zou vervallen en de Jazzsingel zijn busverbinding zou verliezen. Met het huidige voorstel komen wij tegemoet aan ruim 100 ontvangen reacties op dat voorstel. De wijkraad Leidsche Rijn en de gemeente Utrecht staan achter het OV-voorstel voor Leidsche Rijn, inclusief de wijzigingen in Terwijde. Voor de vervanging van materieel eind 2019 gaan wij verder onderzoeken of de invoering van stillere, elektrische bussen en/of kleinere bussen mogelijk is.

8.2.1.3. De bereikbaarheid van halte 't crematorium verdient aandacht (1x)

Antwoord

- ✦ De halte Rijpwetering (500 meter loopafstand) krijgt een frequente verbinding met Utrecht CS. De loopafstand is langer, maar deze buslijn is ruim 10 minuten sneller van/naar Utrecht CS dan de huidige buslijn 19 bij halte Krommewetering-Zuid.

8.2.1.4. Aantal verbindingen vanuit Leidsche Rijn naar centrumzijde / binnenstad nog beperkt (2x)

Antwoord

- ✦ Met de dienstregelingswijziging neemt het aantal bushaltes en wijken met een verbinding naar de binnenstad fors toe. Lijn 4 rijdt door naar de binnenstad (St Jacobstraat). Zodra het stationsgebied in een nieuwe fase ingaat in 2018 onderzoeken wij het doorkoppelen van extra lijnen vanuit Leidsche Rijn.

8.2.1.5. Lijn 126 van Maarsse naar Vleuten wordt niet genoemd, blijft deze bestaan?

Antwoord

- ✦ Lijn 126 verandert niet en blijft ook met de nieuwe dienstregeling rijden.

8.2.1.6. Aandachtspunt structurele effecten van de spitsdrukke op de stadsbaan en Vleutensebaan

Antwoord

- ✦ In de rijtijden van lijn 10 en 48 houden we zoveel mogelijk rekening met de verkeersdrukke. Zoals op zoveel plaatsen in de stad is het vanwege de fluctuaties in het verkeer niet mogelijk om vertraging volledig uit te sluiten. We onderhouden nauw contact met de gemeente over de verkeerssituatie in de stad.

8.2.2 Wijziging route en frequentie lijn 37

8.2.2.1. Positieve reacties op het voorstel (15x)

Antwoord

- ✦ Wij zijn blij met de positieve reacties op het voorstel voor lijn 37.

8.2.2.2. Extra reistijd en -kosten

- ✦ Vragen/zorgen over toename reistijd door nieuwe route (9x)
- ✦ Vragen over kosten van nieuwe route voor reizigers tussen Maarssen en Utrecht CS(2x)

Antwoord

- ✦ De nieuwe route is ongeveer 1 km langer. De nieuwe route resulteert in een beperkte toename van de rijtijd van enkele minuten. Door de langere route nemen de kosten van een reis vanuit Maarssen - Utrecht v.v. toe met ongeveer 13 cent per rit bij reizen op saldo tegen voltarief. Daar staat tegenover dat de frequentie tijdens de spits op lijn 37 hoger ligt. Ook 's avonds en in het weekend gaat lijn 37 voortaan elk kwartier rijden. Met de opening van de Parijsboulevard in Leidse Rijn Centrum, per december 2018, neemt de extra afstand af met 500 meter. Hierdoor is de uiteindelijke toename voor reizen op saldo beperkt tot ongeveer 7 cent.

8.2.2.3. Niet via Antonius Ziekenhuis Leidsche Rijn rijden vanwege drukke in de bus, maar aparte route instellen (1x)

Antwoord

- ✦ De frequentie van lijn 37 neemt toe van 4 naar 6 x per uur tijdens de spits. Ook in de avonduren en het weekend gaat lijn 37 voortaan elk kwartier rijden. Aanvullend daarop gaat ook lijn 38 vaker rijden tijdens de ochtendspits vanaf Utrecht CS, en in de middagspits vanaf Maarssen. Met deze maatregelen verwachten wij dat voldoende capaciteit geboden wordt om de nieuwe route mogelijk te maken.

8.2.2.4. Mogelijkheid avondritten lijn 37 via route lijn 10? (1x)

Antwoord

- ✦ We kiezen ervoor het netwerk overzichtelijk te houden, met één duidelijke verbinding met een aantrekkelijke frequentie. Daarmee wordt het aanbod aantrekkelijker voor een grotere groep reizigers.

8.2.3 Wijziging frequentie lijn 38

8.2.3.1. Lijn 38 ook in weekend en/of avonduren voor Lage Weide-Zuid(2x)

Antwoord

- ✦ Voor Lage Weide-Zuid wordt in de avonduren een nieuwe pendellijn opgenomen in de dienstregeling. Tot 23:00 uur rijdt deze OV-lijn 138 de route Leidsche Rijn Busstation - Thoriumweg v.v. Vanaf de laatste rit van lijn 38 rijdt lijn 138 elke 20 minuten. Voor het weekend is er onvoldoende vervoervraag op Lage Weide-Zuid omdat hier niet of nauwelijks activiteiten plaatsvinden. Wij blijven in nauw contact met de bedrijven op het terrein om ook bij toekomstige wijzigingen van ploegtijden en bedrijvigheid het OV-aanbod, voor zover mogelijk, aan te passen op de vraag.

8.2.3.2. Lijn 38 ook 's avonds en in het weekend i.v.m. ruimtelijke ontwikkeling bij halte Planetenbaan (1x)

Antwoord

- ✦ In het vervoerplan is voor het weekend geen verandering voorzien voor de Planetenbaan (lijn 38/48). Lijn 37 gaat in het weekend vaker rijden, dus de bediening van de halte Bloemstede/Boomstede verbetert wel.

8.2.4 Verlenging route lijn 4 naar Haarrijn

8.2.4.1. Positieve reacties op het voorstel (8x)

Antwoord

- ✦ Wij zijn blij met de positieve reacties op de voorstellen.

8.2.4.2. Opmerkingen over de capaciteit van lijn 4 (12x)

- ✦ Lijn 4 mag vaker rijden, vooral in de ochtendspits (5x)
- ✦ Kwartierdienst 's avonds / tijdens koopavonden / in zomervakantie (4x)
- ✦ Extra bus tussen 8u00 en 8u15 (1x)
- ✦ Inzet van grotere bussen (1x)
- ✦ Kwartierdienst is overdreven (1x)

Antwoord

- ✦ Voor de huidige inzet op lijn 4 is kritisch gekeken naar de gebruikerscijfers. Op drukke momenten worden nu gelede bussen ingezet. Hiermee gaan wij ook door met de nieuwe dienstregeling. In de ochtendspits gaat een extra rit met een gelede bus rijden in plaats van met een standaardbus. Het is echter niet haalbaar om lijn 4 verder uit te breiden tijdens de spits, overdag, avonden of tijdens de zomerperiode. Uiteraard blijven wij het gebruik nauwlettend volgen en komen met verbetervoorstellen wanneer noodzakelijk en verantwoord.

8.2.4.3. Lijn 4 moet ook stoppen bij de nieuwe halte Winkelcentrum Terwijde**Antwoord**

- ✦ Lijn 4 stopt op haltes Waterwinpark en Terwijde NS op loopafstand van Winkelcentrum Terwijde. De servicelijnen kunnen geen gebruik maken van deze haltes. In de omgeving van het winkelcentrum, wat wij zien als een belangrijke bestemming voor de doelgroep, zijn wij samen met de gemeente aan het kijken naar een geschikte locatie voor de halte.

8.2.4.4. Stipter rijden van lijn 4 i.v.m. aansluitingen (1x)**Antwoord**

- ✦ Met elke dienstregelingswijziging proberen wij zo goed mogelijk in te spelen op de actuele situatie. De bus rijdt op veel routes immers mee met het gewone verkeer en heeft dus ook last van drukte op de weg. Ondanks deze uitdaging proberen wij de dienstregeling zo goed mogelijk op te stellen zodat hinder zo veel mogelijk voorkomen wordt.

8.2.4.5. Naar Maarssen doorrijden i.p.v. lijn 10 (1x)**Antwoord**

- ✦ Het doorrijden van lijn 4 naar Maarssen vraagt om een forse uitbreiding van inzet. Lijn 4 rijdt met een hogere frequentie en ook in de avonden en het weekend. Het doortrekken van lijn 4 in combinatie met de uitbreiding van lijn 37 resulteert ook in een overbediening tussen Maarssen en Utrecht.

8.2.4.6. Lijn 4 doortrekken via de Vleutensebaan naar Vleuten (1x)**Antwoord**

- ✦ De oude route van lijn 4 (tot 2 juli 2016) kende een beperkt gebruik op het deel tussen Terwijde NS en Vleuterweide. Met deze wijziging is de bediening op de halte Parkzichtlaan verminderd, maar met de introductie van nieuwe servicelijnen willen wij deze situatie verbeteren. Hiermee ontstaat op werkdagen een halfuurfrequentie naar het Winkelcentrum Terwijde en Leidsche Rijn NS, waar overgestapt kan worden op trein en bus.

8.2.4.7. Twijfels over Haarrijnseplas als eindpunt (1x)**Antwoord**

- ✦ Het gebied rondom de Haarrijnseplas is volop in ontwikkeling. De ontwikkelingen van bedrijvigheid en recreatiemogelijkheden nemen fors toe. Binnenkort opent een nieuwe Klimhal in de omgeving en Skydivecentrum. Met deze uitbreiding hopen wij ook verdere ontwikkeling van dit gebied te stimuleren.

8.2.5 Verlenging route lijn 10 naar Terwijde, Haarrijn en Maarssen**8.2.5.1. Positieve reacties op het voorstel (2x)****Antwoord**

- ✦ Wij zijn blij met de positieve reacties op het voorstel

8.2.5.2. Diverse vragen/zorgen over de bediening (7x)

Antwoord

- ✦ Lijn 10 neemt aan de noordkant van Leidsche Rijn Centrum de route en bediening van de 39 over. Het gaat hier dan ook niet om een verlenging of de introductie van een geheel nieuwe buslijn. De frequentie op werkdagen blijft ook ongewijzigd. Op zaterdagen en zondag wordt de bediening wel aangepast op de vervoervraag en verlagen wij de bediening naar een uurdienst. Komende periode blijven wij de vervoervraag monitoren en passen indien nodig en haalbaar de bediening verder op het gebruik. De inzet van voertuigen wordt op termijn (dec 2019) opnieuw bekeken binnen de regio. Lijn 10 komt mogelijk in aanmerking voor de inzet van kleinere bussen (midmaterieel, 16 zitplaatsen). Hiervoor wordt binnenkort nader onderzoek verricht.

8.2.6 Introductie servicelijnen 15 en 16 in Terwijde

8.2.6.1. Positieve reacties op de voorstellen (2x)

Antwoord

- ✦ Wij zijn blij met de positieve reacties op de voorstellen.

8.2.6.2. Direct starten lijn 15 i.p.v. lijn 110 (1x)

Antwoord

- ✦ Dat is helaas niet in te passen in de dienstregeling. In Oog in Al willen we een precieze halfuurdienst kunnen bieden richting Kanaleneiland. Lijn 14 rijdt het ene uur; lijn 110 en later lijn 15 het andere uur. De dienstregelingwijziging van lijn 14 zorgt voor andere vertrektijden, die daardoor ook invloed hebben op de rijtijden van de lijn die op het andere uur rijdt. Lijn 15 kan nog niet direct gaan rijden, doordat lijn 14 niet direct aangepast kan worden zolang er geen midmaterieel beschikbaar is. Lijn 110 is afgestemd op de huidige dienstregeling van lijn 14 in Oog in Al. Zodra lijn 14 wijzigt, vervangen we lijn 110 door lijn 15 die goed is afgestemd op de nieuwe dienstregeling van lijn 14.

8.2.6.3. Aandacht voor verzorgingstehuis De Drie Ringen, nabij halte Parkzichtlaan (1x)

Antwoord

- ✦ Met het voorstel voor de servicelijnen proberen wij de situatie bij de Parkzichtlaan te verbeteren. Hierbij ontstaat op het traject Parkzichtlaan - Leidsche Rijn Centrum een halfuurdienst.

8.2.6.4. Gewenste halte bij winkelcentrum Terwijde (1x)

Antwoord

- ✦ De wens is bekend en ook al besproken met de gemeente Utrecht. De gemeente heeft aangegeven de voorbereiding gestart te hebben voor een nieuwe halte bij het winkelcentrum. Wij hopen deze nieuwe halte na de zomer in gebruik te kunnen nemen.

8.2.6.5. Vragen over het materieel**Antwoord**

- ✦ Het exacte type bus is op dit moment nog niet bekend. Belang criterium voor het materieel is de toegankelijkheid. De midibus zal naar verwachting circa 15 zitplaatsen hebben, een rolstoelplaats / kinderwagen, en een beperkt aantal staanplaatsen. De verwachting is dat het materieel aansluit bij de vervoervraag op deze lijnen en dat 'volle' bussen niet of nauwelijks voorkomen.

8.2.6.6. Vraag: ook bediening lijn 15 op zaterdag? (1x)**Antwoord**

- ✦ Lijn 15 rijdt alleen op werkdagen net als de huidige lijn 10. Lijn 14 rijdt op zaterdag wel tussen Oog in Al en Kanaleneiland.

8.2.6.7. Frequentie van lijn 16 vanaf Terwijde (1x)**Antwoord**

- ✦ De frequentie van de drie servicelijnen 14, 15 en 16 bedraagt 1x per uur. Op het traject tussen Parkzichtlaan vormen de lijnen 15 en 16 samen een halfuursdienst tot Leidsche Rijn Centrum.

8.2.6.8. Servicelijnen naar Utrecht CS (1x)**Antwoord**

- ✦ De servicelijnen zijn bedoeld als aanvulling op de overige OV-lijnen. Deze lijnen bedienen Utrecht CS al uitstekend.

8.2.6.9. Servicelijnen verlengen naar Vleuten en/of Maarssen (3x)**Antwoord**

- ✦ Wij gaan onderzoeken of het doortrekken van de servicelijnen in toekomstige vervoerplannen mogelijk is.

8.2.7 Kwaliteitsverbetering lijn 14**8.2.7.1. Positieve reacties op het voorstel (1x)****Antwoord**

- ✦ Wij zijn blij met de positieve reacties op de voorstellen.

8.2.7.2. Servicelijnen verlengen naar Spoorwegmuseum en/of Kanaleneiland-Zuid (6x)**Antwoord**

- ✦ Het verlengen van de routes naar het Spoorwegmuseum of Meubelboulevard is op dit moment niet mogelijk, omdat dan meer voertuigen nodig zijn. Binnen de beschikbare middelen is dit nu

niet haalbaar. Ook verwachten wij dat met de nu voorgestelde routes de belangrijke herkomsten en bestemmingen bediend zijn.

8.2.7.3. Bediening uitbreiden in de avonduren, bij voorkeur tot 22h00 (3x)

Antwoord

- ✦ De bediening van de servicelijnen sluit nu aan op de reguliere winkeltijden. Wij zien deze lijnen ook als een aanvullende bediening voor ouderen en kwetsbare doelgroepen. Naast deze verbinding bestaan alternatieve reismogelijkheden, met in sommige gevallen langere loopafstanden.

8.2.7.4. Gelijke intervallen op samenloopcorridors van servicelijnen (1x)

Antwoord

- ✦ Met het opstellen van de dienstregeling zorgen we voor een gelijkmatig patroon op de samenloopcorridors. Hierbij gaat onze prioriteit naar Lombok - Binnenstad en Terwijde - Leidsche Rijn Centrum.

8.2.8 Vervallen lijn 19 en 39

8.2.8.1. Positieve reacties op het voorstel om lijnen 19 en 39 op te heffen (2x)

Antwoord

- ✦ Wij zijn blij met de positieve reacties op het voorstel om lijn 19 en 39 op te heffen.

8.2.8.2. Zorgen over verdwijnen lijn 39 en toename reistijd (18x)

Antwoord

- ✦ De oplevering van Leidsche Rijn Centrum is een moment om het lijnennet opnieuw in te richten, waarbij ook recht gedaan wordt aan de centrumfunctie van dit gebied. Als onderdeel van deze analyse is kritisch gekeken naar de huidige lijnen en het gebruik daarvan. Vanwege het beperkte gebruik van de lijnen 19/39 is het niet mogelijk om de lijnen in huidige vorm in stand te houden, waarbij tussen Leidsche Rijn Centrum en Utrecht CS buslijnen parallel lopen. Daarbij bieden de lijnen 19/39 geen directe verbinding naar de binnenstad van Utrecht (eindpunt Jaarbeurszijde).

In 2016 is een voorstel in consultatie voorgelegd waarop veel opmerkingen gekomen zijn. Hierbij zou lijn 4 doorrijden, maar 2x per uur via de Jazzsingel gaan, en 2x per uur via de Musicalkade. Tegelijkertijd zou lijn 10 via de Jazzsingel en Musicalkade rijden. Belangrijkste kritiekpunten (met meer dan 100 reacties) waren de afname van de frequentie naar Utrecht CS en bediening op de Jazzsingel.

Met het huidige voorstel komen wij tegemoet aan de frequentiewens voor een groot deel van Terwijde, waarbij 4x per uur behouden blijft. De reistijd neemt iets toe door de nieuwe route. Daar staat echter tegenover dat lijn 4 doorrijdt naar de binnenstad (halte St. Jacobstraat). Voor de Jazzsingel komen naast lijn 10 (Maarsse - Papendorp - Lunetten), twee servicelijnen. Hiermee ontstaan nieuwe reismogelijkheden, maar blijft het ook mogelijk om 4x per uur naar Leidsche Rijn Centrum te reizen en daar over te stappen op de frequentie buslijnen richting Utrecht CS.

Daarnaast is voor een deel van de Jazzsingel gelegen op loopafstand van de halte Soestwetering/Antonius Ziekenhuis of halte Rijpwetering, waar lijn 37 (Maarsse - Utrecht CS) rijdt met 6x per uur in de spits, en 4x per uur in de dal- en avondperiode. Met deze maatregelen komen wij tegemoet aan veel ontvangen reacties en zorgen voor een toekomstvast en efficiënt OV-netwerk in de wijk Terwijde.

8.2.8.3. Vraag: verdwijnt lijn 39 in Maarsse? (1x)

Antwoord

- ✦ Lijn 10 neemt de route over van de 39 in Maarsse. Deze lijn heeft een halfuurdienst op werkdagen tot 19:00. In het weekend rijdt lijn 10 met een uurdienst. Lijn 126 blijft de halte Burgemeester Waverwijnweg ongewijzigd bedienen.

8.2.8.4. Laatste rit naar Maarsse ook om 1:00 i.p.v. 0:30 (1x)

Antwoord

- ✦ De laatste rit van lijn 4 blijft net als in de huidige dienstregeling om 1:00 uur vanaf Utrecht CS vertrekken.

8.3 Thema 2: Uitbreiden westtangent

Tijdens de consultatie konden betrokken reageren op de onderstaande samenvatting van de voorstellen, weergegeven in twee voorstellen:

- ✦ 1. Lijn 10 gaat tussen Leidsche Rijn en Kanaleneiland-Lunetten via Papendorp rijden. Op werkdagen overdag ontstaat daardoor een kwartierdienst tussen station Maarssen, Leidsche Rijn-Centrum en Papendorp. De servicelijnen 14 en 15 zorgen voor een goede alternatieve verbinding door Oog in Al.
- ✦ 2. Lijn 48 gaat op zaterdag en zondag overdag ook tussen Leidsche Rijn-Centrum en Nieuwegein rijden. De uurdienst die lijn 48 nu rijdt tussen Houten en Nieuwegein, wordt doorgetrokken naar Leidsche Rijn-Centrum.

Op de genoemde voorstellen hebben we 90 opmerkingen ontvangen. Op hoofdlijnen zijn die te verdelen naar de onderstaande thema's:

- ✦ Positieve reacties op de voorstellen (55x)
- ✦ Wensen voor avonden en het weekend (10x)
- ✦ Zorgen over verdwijnen lijn 10 in Oog in Al (5x)
- ✦ Onduidelijkheid over routevarianten weekend (5x)

In deze paragraaf besteden we gedetailleerd aandacht aan de reacties en voorzien deze van een inhoudelijke reactie.

8.3.1 Algemene reacties op thema 2

8.3.1.1. Positieve reacties op de voorstellen in het thema Westtangent (30x)

Antwoord

- ✦ Wij zijn blij met de vele positieve reacties op de voorstellen om de Westtangent Maarssen - Leidsche Rijn - Nieuwegein te verbeteren. Hiermee ontstaan meer directe reismogelijkheden tussen verschillende woon- en werkgebieden en wordt het station Utrecht verder ontlast.

8.3.1.2. Negatieve reactie op de voorstellen (1x)

8.3.1.3. Ook aandacht voor aansluitingen van de 48 op 195 en 295 en IJsselstein (1x)

Antwoord

- ✦ Bij het uitwerken van de dienstregeling zullen wij onderzoeken of goede afstemming tussen de 48 en 195/295 mogelijk is. Aandachtspunt hierbij is dat ook aansluitingen op de treinen in Houten NS, Leidsche Rijn NS, Maarssen NS en andere knooppunten gewenst zijn waardoor het lastig wordt om hier invulling aan te geven.

8.3.1.4. Geen aandacht voor oplevering studentenhuysvesting Overtuin (575 woningen) (1x)

Antwoord

- ✦ Ontvangen kritiek is dat de voorstellen geen rekening houden met de ontwikkeling van 575 studentenwoningen in dit gebied. Hierbij is met name aandacht gevraagd aan directe verbindingen naar De Uithof. Het station Leidsche Rijn NS en busstation Leidsche Rijn centrum liggen op loopafstand van de nieuw te ontwikkelen studentencomplex. Vanaf het busstation biedt lijn 28 een directe verbinding naar De Uithof. Wij zien dan ook geen reden om aanvullende busverbindingen te introduceren.

8.3.2 Routewijziging lijn 10 via Papendorp

8.3.2.1. Positieve reacties op lijn 10 (6x)

Antwoord

- ✦ Wij zijn blij met de positieve reacties op de voorstellen voor de routewijziging van lijn 10.

8.3.2.2. Gaat lijn 10 een kwartierdienst krijgen? (2x)

Antwoord

- ✦ Met de routewijziging van lijn 10 via Papendorp blijft de frequentie ongewijzigd. Lijn 10 rijdt dus 2x per uur. Wel vormen de lijnen 10 en 48 samen een kwartierdienst over de Stadsbaan tussen station Leidsche Rijn en Papendorp.

8.3.2.3. Kritiek op verdwijnen lijn 10 in Oog in Al (4x)

Antwoord

- ✦ Door de routewijziging verdwijnt de huidige verbinding met Leidsche Rijn NS en Lunetten vanuit Oog in Al. Als alternatief voor deze verbinding wordt een nieuwe servicelijn geïntroduceerd. De frequentie van deze lijn is lager (1x i.p.v. 2x per uur), maar is passend bij de vervoervraag in dit gebied. Daarbij blijven verschillende andere reismogelijkheden bestaan.

8.3.2.4. Er rijden al genoeg bussen richting Papendorp (1x)

Antwoord

- ✦ Ervaring op de huidige lijn 48 is dat de vervoervraag de afgelopen jaren is gegroeid op het traject tussen Leidsche Rijn - Papendorp - Nieuwegein. Ook is van belang om te benadrukken dat meer groei op dit traject verwacht wordt met de bouw van de wijk Leeuwesteijn, met zo'n 1000 nieuwe woningen. Het versterken van de 48 door de 10 vormt dan ook een logische vervolgstap op deze corridor.

8.3.2.5. Lijn 10 ook in de avond en weekend (2x)

Antwoord

- ✦ Wij zien voornamelijk onvoldoende vervoervraag om op dit moment een uitbreiding in de avonden en weekenden mogelijk te maken tussen Leidsche Rijn NS en Lunetten NS. Tijdens weekenden en avonden is de vervoervraag lager, en bestaan diverse alternatieven via Utrecht CS.

8.3.2.6. Lijn 10 via Utrecht CS (2x)

Antwoord

- ✦ Dit staat haaks op het provincie beleid waarbij juist ingezet wordt op het ontlasten van Utrecht CS door het bieden van directe verbindingen aan de rand van de stad. Bijkomend nadeel van een route via Utrecht CS is dat het centrum en stationsomgeving veel drukker zijn. Daardoor worden de rijtijden langer en neemt de onbetrouwbaarheid toe.

8.3.2.7. Hogere frequentie lijn 10 van/naar Lunetten? (1x)

Antwoord

- ✦ Ook voor een kwartierdienst overdag is het gebruik te beperkt om een uitbreiding mogelijk te maken. Uiteraard blijven wij, met de nadere ontwikkeling van Papendorp, Leeuwensteyn, Leidsche Rijn Centrum het gebruik nauwlettend volgend.

8.3.3 Lijn 48 in het weekend overdag ook tussen Leidsche Rijn-Centrum en Nieuwegein

8.3.3.1. Positieve reacties op het voorstel (19x)

Antwoord

- ✦ Wij zijn blij met de vele positieve reacties op de voorstellen om de Westtangent Maarssen - Leidsche Rijn - Nieuwegein te verbeteren. Hiermee ontstaan meer directe reismogelijkheden tussen verschillende woon- en werkgebieden en wordt het station Utrecht verder ontlast.

8.3.3.2. Negatieve reacties (1x)

8.3.3.3. Hogere frequentie in het weekend (3x)

Antwoord

- ✦ Het introduceren van weekendbediening met een frequentie van 1x per uur is een eerste stap in de doorontwikkeling van de Westtangent Maarssen - Leidsche Rijn - Nieuwegein. Op dit moment is er nog onvoldoende vervoervraag om een halfuursfrequentie te introduceren. Uiteraard blijven wij de vervoervraag nauwlettend volgen, met ook de oplevering van Leidsche Rijn Centrum.

8.3.3.4. Gaat dit de bereikbaarheid van Ziekenhuis Leidsche Rijn verbeteren (2x)

Antwoord

- ✦ In het weekend gaat lijn 48 1x per uur rijden tussen Houten, Nieuwegein en Leidsche Rijn. Vanaf busstation Leidsche Rijn rijdt lijn 48 vervolgens de route van lijn 10. Hiermee ontstaat een directe busverbinding van Antonius Ziekenhuis Leidsche Rijn naar Maarssen, Nieuwegein en Houten. Ook rijdt dan lijn 37 met de nieuwe route langs Antonius Ziekenhuis Leidsche Rijn met een kwartierdienst van/naar Maarssen.

8.3.3.5. Geldt dit ook voor doordeweekse dagen, blijft lijn 48 naar Maarssen rijden? (4x)

Antwoord

- ✦ Lijn 48 blijft op werkdagen ongewijzigd rijden. Het voorstel betreft een uitbreiding in het weekend. De ritten van lijn 48 beginnen en eindigen niet langer in Nieuwegein, maar bij station Leidsche Rijn. De route van lijn 48 loopt tussen Leidsche Rijn en Maarssen via bedrijventerrein Lage Weide. De bedrijvigheid is hier zeer beperkt in het weekend waardoor de vervoervraag niet of nauwelijks aanwezig is. De verbinding Nieuwegein - Maarssen wordt in het weekend toch geboden, doordat de eindigende ritten van lijn 48 bij station Leidsche Rijn gekoppeld zijn aan de ritten van lijn 10 naar Terwijde en Maarssen.

8.3.3.6. Graag ook lijn 48 in de avonden (2x)

Antwoord

- ✦ Wij blijven het gebruik op lijn 48 monitoren. De verwachting is dat op termijn 2018/2019, met de ontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum en de nieuwe wijk Leeuwesteijn, voldoende vervoervraag ontstaat om de avondbediening uit te breiden.

8.4 Thema 3: Uitbreiden bediening tijdens zomervakantie

Tijdens de consultatie konden geïnteresseerden reageren op de onderstaande samenvatting van de voorstellen, weergegeven in zes voorstellen:

- ✦ 1. De stadslijnen 1, 3, 7 en 8 gaan tijdens de zomervakantie 's avonds en op zondag de hele dag elk kwartier rijden in plaats van elk halfuur.
- ✦ 2. Lijn 2 en 6 gaan op zondag overdag elk kwartier rijden in plaats van elk halfuur.
- ✦ 3. Lijn 5 gaat in de ochtend- en middagspits elk kwartier rijden in plaats van elk halfuur.
- ✦ 4. Lijn 41 gaat op werkdagen overdag elk kwartier rijden in plaats van elk halfuur.
- ✦ 5. Op de belangrijkste lijnen naar Rijnsweerd en De Uithof gaan tijdens de eerste twee weken van de zomervakantie extra ritten en grotere bussen rijden voor voldoende capaciteit. Dit betreft lijn 12, 18, 31 en 371.
- ✦ 6. Tijdens de eerste twee weken van de vakantie zorgen we voor extra capaciteit met grotere voertuigen op de lijnen naar Zeist (51, 52, 53) en Nieuwegein (tram 60 en 61, bus 65).

Op de genoemde voorstellen hebben we 185 opmerkingen ontvangen. Op hoofdlijnen zijn die te verdelen naar de onderstaande thema's:

- ✦ Positieve reacties op de voorstellen (120x)
- ✦ Wensen voor extra bediening (30x)
- ✦ Vragen over 2-weken van de zomerdienst (10x)
- ✦ Stiptheid van lijnen tijdens de zomerdienst (5x)

In deze paragraaf besteden we gedetailleerd aandacht aan de reacties en voorzien deze van een inhoudelijke reactie.

8.4.1 Algemene reacties op thema 3

8.4.1.1. Positieve reacties op de voorstellen voor de zomerdienstregeling op de voorstellen (62x)

Antwoord

- ✦ Wij zijn blij met de vele positieve reacties op de voorstellen om de zomerdienstregeling te verbeteren.

8.4.1.2. Zomervakantie is geen verbetering vergeleken met vroeger (1x)

Antwoord

- ✦ Met de verbeteringen van de zomerdienstregeling is het aantal dienstregelingsuren gelijk als in de zomer van 2014 en 2015. Belangrijk verschil is dat de businzet beter afgestemd is op de actuele vervoervraag. Daarmee worden de beschikbare middelen ook ingezet op de momenten en plekken waar de meeste reizigers hiervan het meest profijt hebben.

8.4.1.3. Stiptheid van lijnen tijdens de zomerdienst (w.o. 5, 51, 71, 271) (4x)**Antwoord**

- ✦ Bij elke dienstregelingswijziging wordt ook kritisch gekeken naar de rijtijden van de bus. Waar noodzakelijk worden de tijden aangepast. Wij hopen hiermee goed in te spelen op de actuele situatie en hinder zoveel mogelijk te voorkomen.

8.4.1.4. Blijft lijn 126 tijdens de zomerperiode behouden en aandacht voor verkeersveiligheid bij halte Haarrijn? (1x)**Antwoord**

- ✦ Lijn 126 heeft tijdens de zomerdienstregeling dezelfde bediening en route als tijdens de normale dienstregeling. Op halte Haarrijn bestaat de mogelijkheid om over te stappen op lijn 10 richting Key West, maar ook het Antonius Ziekenhuis Leidse Rijn. Vanwege het belang van deze verbindingen blijft de frequentie tijdens de zomerperiode behouden.
- ✦ De melding over verkeersveiligheid bij overstap van de lijnen brengen wij onder aandacht bij de gemeente Utrecht, die daarvoor ook verantwoordelijk is als gemeentelijke wegbeheerder. Als alternatieve overstaphalte adviseren wij u gebruik te maken van de Verbindingsweg in Maarssen, waar beide lijnen ook halteren en een voetgangerstunnel beschikbaar is.

8.4.1.5. Overige wensen extra bediening (8x)

- ✦ Waarom geen verbeteringen op lijn 4 en andere lijnen in Leidsche Rijn niet? (3x)
- ✦ Spitsprogramma vanuit Maarssen (1x)
- ✦ Verlengen avondspits (1x)
- ✦ Extra (vroeg) ritten op lijn 77 (2x)
- ✦ Inzet van langere bussen op lijn 3 of hogere frequentie buiten de spits (1x)

Antwoord

- ✦ De lijnen die in het verleden de grootste capaciteitsteruggang hadden, passen we aan. De belangrijkste verbinding in Leidsche Rijn (lijn 28) rijdt op werkdagen 6x per uur en wordt uitgevoerd met dubbelgeleed materieel. Ook blijft de frequentie tijdens de spitsperiode behouden op de lijnen 9 en 4 naar Utrecht CS. Hiermee blijft voldoende capaciteit en aantrekkelijke frequenties beschikbaar vanuit Leidsche Rijn, passend bij de vervoervraag in de zomerperiode.

8.4.1.6. Aandacht voor goede afstemming met planning Leidsche Rijn Centrum**Antwoord**

- ✦ De dienstregeling die op 1 juli 2017 ingaat is afgestemd met de gemeente Utrecht. Er is geen grote afhankelijkheid van de oplevering van de nieuwe infrastructuur bij station Leidsche Rijn.

8.4.1.7. Informatievoorziening zomerdienst, ook i.r.t. werkzaamheden in deze periode (1x)

Antwoord

- ✦ We besteden uitgebreide aandacht aan de communicatie van de nieuwe dienstregeling per 1 juli en 21 augustus 2017.

8.4.1.8. Aandacht voor bus in kleine gemeenten (1x)

Antwoord

- ✦ Ook in de zomerdienstregeling blijven in de kleinere gemeentes goede busverbindingen behouden.

8.4.2 Kwartierdienst lijn 1, 3, 7 en 8 's avonds en zondag in de zomer.

8.4.2.1. Positieve reacties (13x)

Antwoord

- ✦ Wij zijn blij met de vele reacties op de voorgestelde verbeteringen voor de stadslijnen 1, 3, 7 en 8 tijdens de zomervakantie. Uit cijfers blijkt dat de inzet van onze beschikbare middelen op deze lijnen het meest effectief is. Hierbij gaat het niet alleen om het bieden van voldoende capaciteit, maar ook het behouden van een aantrekkelijke frequentie in de zomerperiode wat past bij het karakter van de lijnen.

8.4.2.2. Negatieve reacties 4x

Antwoord

- ✦ In de stad hechten we aan herkenbare, hoge standaardfrequenties op de drukste lijnen buiten de zomervakantie. De nieuwe zomerdienstregeling sluit aan bij dit streven naar een vast kwaliteitsniveau.

8.4.2.3. Alternatief voorstel 20 minuten dienst (1x)

Antwoord

- ✦ Bij het opstellen van de voorstellen is overwogen om een 20-minutendienst te introduceren. Dit is echter lastig omdat op sommige momenten wel een 15-minutendienst nodig is, waardoor een wisseling van tijden zou plaatsvinden gedurende de dag. Dit maakt de dienstregeling minder herkenbaar voor de reiziger, door wisselingen in patronen. Ook sluit een 20-minutendienst slechter aan op de trein of op andere busdiensten met een 15 of 30-minutenpatroon.

8.4.2.4. Beperkte bereikbaarheid Zuilen-Noord i.r.t. interwijkverbindingen en winkelcentrum Rokade (1x)

Antwoord

- ✦ Wij hebben begrip voor uw wens. Tegelijkertijd is de praktijk ook dat tijdens de zomer het gebruik van veel lijnen fors lager ligt. Hierdoor is het niet haalbaar om hogere frequenties aan te bieden. Vanwege het hogere gebruik tijdens de spitsperiode is het nu wel haalbaar om lijn 5

vaker te laten rijden. Hierdoor verbetert de bereikbaarheid tijdens de zomerperiode in een deel van Zuilen-Noord.

8.4.3 Kwartierdienst lijn 2 en 6 op zondag overdag in de zomer

8.4.3.1. Positieve reacties op het voorstel van lijn 2 en 6 (4x)

Antwoord

- ✦ Wij zijn blij met de positieve reacties op het voorstel om lijn 2 en 6 op zondag elk kwartier te laten rijden in plaats van elk half uur.

8.4.4 Kwartierdienst lijn 5 in de ochtend- en middagspits in de zomer

8.4.4.1. Positieve reacties (8x)

Antwoord

- ✦ Wij zijn blij met de positieve reacties op het voorstel om lijn 5 om tijdens de spitsperiode 4x per uur te gaan rijden. Hiermee blijft de spitsfrequentie vergelijkbaar met de reguliere dienstregeling en behoren capaciteitsproblemen op deze lijn tot het verleden. Vanwege deze problemen is het dus ook verantwoord om op deze lijn uit te breiden.

8.4.4.2. Negatieve reacties op de capaciteitsuitbreiding (1x)

Antwoord

- ✦ De OV-chipkaartcijfers tonen een hoge bezettingsgraad in Zuilen, die wij aanmerken als een capaciteitsknelpunt.

8.4.4.3. Vaker rijden tijdens de dalperiode op zaterdag (2x)

Antwoord

- ✦ Wij constateren dat hiervoor het gebruik te beperkt is en dat er onvoldoende middelen zijn om lijn 5 verder uit te breiden tijdens de zomerperiode.

8.4.5 Kwartierdienst lijn 41 op werkdagen overdag in de zomer

8.4.5.1. Positieve reacties op het voorstel (14x)

Antwoord

- ✦ Wij zijn blij met de vele positieve reacties op het voorstel om lijn 41 tijdens de zomerdienstregeling uit te breiden.

8.4.5.2. Vertragen lijn 41 vanwege drukte (1x)

Antwoord

- ✦ Een investering in een tramlijn richting Wijk bij Duurstede staat niet in de planning. Wel zien wij ook dat de busverbinding Wijk bij Duurstede naar Utrecht sterk groeit. Om die reden is hier ook veel aandacht voor in afgelopen vervoerplannen. Zo is de nieuwe lijn 241 geïntroduceerd, worden

grotere bussen ingezet op de 41 en vindt nu de uitbreiding van de zomerdienstregeling plaats. Ook komende periode blijven wij de verbinding en gebruik nauwlettend volgen waarbij wij wanneer nodig ook de capaciteit zullen uitbreiden, zolang het past binnen de beschikbare middelen.

8.4.5.3. Altijd naar Wijk bij Duurstede of stopt de bus dan bij stadion? (2x)

Antwoord

- ✦ De extra bussen rijden door naar Wijk bij Duurstede.

8.4.5.4. Aandacht voor aansluitingen op Utrecht CS (1x)

Antwoord

- ✦ Bij de uitwerking van de dienstregeling proberen wij zoveel mogelijk rekening te houden met diverse aansluitingen. Dit vraagt voortdurend aanpassingen omdat de NS-dienstregeling ook jaarlijks wijzigt. Ook voor 2018 proberen wij de tijden zo goed mogelijk af te stemmen.

8.4.5.5. Liever inzet op verbinding Houten - Wijk bij Duurstede (1x)

Antwoord:

- ✦ Wij zijn voornemens om in 2018 een nieuwe verbinding tussen Houten en Odijk te introduceren, zoals ook eerder opgenomen in vervoerplan 2017-1. Hiermee ontstaat een nieuwe overstapmogelijkheid te Odijk. De beoogde startdatum van deze lijn is december 2017.

8.4.6 Extra capaciteit naar Rijnsweerd en De Uithof tijdens de eerste twee weken

8.4.6.1. Positieve reacties op de voorstellen (11x)

Antwoord

- ✦ Wij zijn blij met de positieve reacties op de voorstellen voor uitbreiding richting Rijnsweerd en De Uithof.

8.4.6.2. Waarom alleen eerste twee weken en niet de hele zomer? (6x)

Antwoord

- ✦ Tijdens de eerste twee weken van de zomerperiode is een duidelijke overgangperiode zichtbaar waarbij de drukte geleidelijk afneemt. De maatregelen zijn bedoeld om in de eerste twee weken voldoende capaciteit te bieden. Buiten deze periode is de vervoervraag een stuk lager en niet haalbaar om met hogere frequentie te rijden. Wij hebben wel begrip voor de wens om hogere frequenties in te voeren, maar tegelijkertijd willen wij ook zorgen dat onze exploitatiemiddelen ook verantwoord worden ingezet. Met de voorstellen in dit vervoerplan komen wij tegemoet aan veel klachten en bieden wij een betere dienstregeling, dat naar verwachting veel beter aansluit op de vraag.

8.4.6.3. Graag ook extra inzet vanaf week 34 / start introductieweken (2x)

Antwoord

- ✦ De zomerdienstregeling wordt zo veel mogelijk afgestemd op het school- en studiejaar. Vanaf week 34 begint dan ook weer de reguliere dienstregeling en gelden de normale frequenties. Voor de introductieweken (w33) geldt nog de zomerdienstregeling. Op basis van gebruikerscijfers van afgelopen zomerperioden blijkt dat hiermee het vervoeraanbod voldoende aansluit op de vraag, vooral omdat het hier gaat om de relatie binnenstad en De Uithof.

8.4.6.4. Waarom niet ook lijn 30 en 32? (2x)

Antwoord

- ✦ Lijn 30 rijdt tijdens de zomervakantie 2x per uur. Deze ritten sluiten ook aan op de treinen van/naar Hilversum, die maar 2x per uur stoppen op Overvecht NS. Verder is de vervoervraag op lijn 32 beperkt in deze periode. Door de combinatie van het lagere gebruik en de aansluitingen is het niet noodzakelijk om deze lijnen uit te breiden. Uiteraard blijven wij het gebruik nauwlettend volgen. Lijn 30 en 32 rijden samen zoveel mogelijk gespreid tussen De Uithof en Overvecht.

8.4.6.5. Lijn 28 ook vaker in de zomerperiode (4x)

Antwoord

- ✦ Om lijn 28 te versterken blijft lijn 18 naar Rijnsweerd rijden in de eerste twee weken van de zomervakantie. Hierdoor neemt het vervoeraanbod richting De Uithof niet toe, maar zorgt er wel voor dat reizigers richting Rijnsweerd minder gebruik maken van lijn 28. Vooral op Rijnsweerd kwam het regelmatig voor dat reizigers niet meer meekonden in de bus.

Voor lijn 28 geldt dat grotere bussen worden ingezet, waardoor de capaciteit tijdens de zomerperiode hetzelfde blijft als tijdens de reguliere dienstregeling. Met deze maatregelen hopen wij vooral voor de eerste twee weken, als het nog druk is, een flinke kwaliteitsverbetering mogelijk te maken.

8.4.6.6. Meer aandacht voor 287 tijdens de zomerperiode (1x)

Antwoord

- ✦ Net als alle andere lijnen rijdt lijn 287 in de zomer elk halfuur in de spits. In Vianen zorgen we voor een goede aansluiting op lijn 63 en 400. Buiten de spits is er onvoldoende vervoervraag om lijn 287 te laten rijden.

8.4.6.7. Meer aandacht voor Nieuwegein - Utrecht in plaats van De Uithof en studenten (2x)

Antwoord

- ✦ Naast voorstellen voor De Uithof is ook ingezet op verbeteringen richting Nieuwegein met de uitbreiding van lijn 65 en het rijden met dubbele trams in het begin van de zomer. De reden waarom nu ook veel aandacht uitgaat naar De Uithof is dat juist hier met de zomerdienstregeling het meest de frequenties verlaagd zijn vorige jaar. Uit cijfers blijkt dat hierdoor knelpunten zijn ontstaan die nu dus proactief opgepakt worden in dit vervoerplan. Daarbij is het juist tijdens de

zomerperiode dat werkenden op de Uithof profiteren van de uitbreidingen, vanwege de zomerperiode.

8.4.6.8. Meer bediening tussen Utrecht Zuid/Zuidwest en De Uithof, lijnen 31, 71 en 72 (3x)

Antwoord

- ✦ Voor de zomerdienstregeling is kritisch gekeken naar de vervoervraag. We weten dat De Uithof minder druk is dan buiten de zomer. Daarmee is het tijdelijk verlagen van frequentie onvermijdelijk op sommige trajecten. De gebruikerscijfers van zomer 2016 geven nog geen aanleiding om een hogere frequentie haalbaar te maken op deze lijnen. Uiteraard blijven wij de deze lijnen nauwlettend volgen in de zomer 2017 en gaan wij, waar noodzakelijk en verantwoord, verdere aanpassingen opnemen in toekomstige dienstregelingswijzigingen.

8.4.6.9. Vraagafhankelijk inzetten van lijnen 12 en 28 (1x)

Antwoord

- ✦ Het flexibel inzetten van lijn 28 is lastig, omdat dit een doorgaande lijn is van Leidsche Rijn naar De Uithof. Daarbij was een van de grootste knelpunten in de zomer dat in de avondspits, reizigers vanaf Rijnsweerd niet met de drukke lijn 28 konden reizen, en vaak 1 à 2 bussen moesten wachten. Het inzetten op lijn 18 zorgt voor extra capaciteit voor deze groep gebruikers. Daarnaast neemt ook de capaciteit op lijn 28 fors toe door direct bij start zomerdienstregeling grotere bussen in te zetten. Vorige jaar was dit helaas niet mogelijk doordat het Leidseveer-viaduct toen nog niet geheel af was en beperkingen kende voor dubbelgeleed materieel. Voor lijn 12 blijkt uit gebruikerscijfers dat een hogere frequentie verantwoord is voor de gehele zomerperiode. De extra ritten in de eerste twee weken worden wel vraagafhankelijk ingezet, zoals u ook meegeeft als suggestie.

8.4.6.10. OV-chipkaartverkopers i.p.v. verkoop op de bus op De Uithof voor internationale studenten om betrouwbare dienstregeling te kunnen rijden (1x)

Antwoord

- ✦ De ervaring leert dat veel toeristen, en ook internationale studenten, zich goed voorbereid hebben en al beschikken over OV-chipkaart (zoals bijvoorbeeld ook beschreven op onze website en in de 'lonely planet'). Het komt inderdaad wel voor dat buitenlandse reizigers een kaartje kopen in de bus, maar het effect daarvan op de betrouwbaarheid is beperkt.

8.4.6.11. Suggestie om lijn 371 en 71/72 te combineren in één lijn (1x)

Antwoord

- ✦ De lijnen 71 en 72 bedienen andere bestemmingen aan de oostkant van Utrecht. Lijn 72 gaat naar Amersfoort en lijn 71 naar Driebergen-Zeist. Om die reden is het combineren aan de oostkant niet mogelijk. Verder geldt ook dat wij proberen om de lijnvoering, ondanks de lagere frequenties, zoveel mogelijk herkenbaar te houden en niet voor korte periodes te wijzigen. Ook maakt het rijden van een aparte lijn 371 het mogelijk om een aansluitgarantie te bieden.

D.w.z. de bus wacht maximaal 10 minuten op desbetreffende trein. Samenvattend, wij zien geen voordelen van het combineren van de diverse lijnen in één lijn tijdens en/of na de zomerperiode.

8.4.7 Extra capaciteit op de lijnen naar Zeist en Nieuwegein in de zomer

8.4.7.1. Positieve reacties op het voorstel (4x)

Antwoord

- ✦ Wij zijn blij met de positieve reacties op het voorstel om grotere voertuigen in te zetten op de lijnen 51, 52 en 53 en de lijnen 60, 61 en 65.

8.4.7.2. Is een capaciteitsuitbreiding op lijn 51 nuttig en mogelijk? (4x)

Antwoord

- ✦ De uitbreidingen tijdens de eerste twee weken zijn beoogd voor werkdagen. Hier zijn vorig jaar de meeste knelpunten ontstaan. Met de inzet van grotere bussen tijdens de zomer willen wij hierop inspelen. Het is nu niet haalbaar binnen de beschikbare middelen om op andere momenten de bediening en/of frequentie uit te breiden, daarvoor is de vervoervraag te beperkt. Uiteraard blijven wij het gebruik van alle lijnen, op alle dagen, monitoren. Buslijn 50 wordt uitgevoerd door een andere vervoerder, Syntus, en heeft recentelijk al een hogere frequentie doorgevoerd. Ook voor de zomerperiode worden hier extra ritten gereden tijdens de spitsen. Omdat lijn 51 een andere route heeft tussen Zeist en station Driebergen-Zeist is het nog steeds verantwoord om de capaciteit op deze lijn uit te breiden.

8.4.7.3. Lijn 65 afstemmen vertrektijden met andere buslijnen op de Europlaan, ook buiten de zomerperiode (1x)

Antwoord

- ✦ Met het opstellen van de dienstregelingen proberen wij hier zoveel mogelijk rekening mee te houden. Wel willen benadrukken dat het nu nog onduidelijk is of dit lukt omdat er meerdere knooppunten en aansluitingen in de regio zijn waar wij goed op willen inspelen.

8.4.7.4. Lijn 65 mag structureel meer inzet tijdens de zomerperiode (1x)

Antwoord

- ✦ Wij begrijpen de wens. Echter, in de zomerperiode is het gebruik op veel lijnen een stuk lager en is frequentieverlaging onvermijdelijk. Met het voorstel voor de zomer zorgen wij dat in de eerste twee weken extra inzet plaatsvindt, wanneer het ook volgens gebruikerscijfers meerwaarde biedt. Voor de resterende zomerperiode is het gebruik te beperkt. Ook voor lijn 65 blijven wij actief monitoren, en indien aanpassing noodzakelijk en verantwoord is, nemen wij dit mee in toekomstige zomerdiensten.

8.4.7.5. Inzet tram (8x)

Antwoord

- ✦ Op basis van de klachten en capaciteitsanalyse volstaat een exploitatie met enkele tramstellen in week 3 t/m 6 van de zomerdienstregeling. Week 1, 2 en 7 zijn dusdanig druk dat er met dubbele stellen gereden wordt.

8.5 Thema 4: Evaluatie dienstregeling 2016/2017-1

Tijdens de consultatie konden geïnteresseerden reageren op de onderstaande samenvatting van de voorstellen, weergegeven in negen voorstellen:

- ✦ 1. Spitslijn 241 blijft rijden tussen Wijk bij Duurstede en Utrecht. Op lijn 41 gaat in de ochtendspits één extra rit met een groter voertuig rijden van Wijk bij Duurstede naar Utrecht.
- ✦ 2. Lijn 48 (Houten – Nieuwegein – Leidsche Rijn) gaat op zondag overdag met een grote bus rijden in plaats van met taxibus die geschikt is voor 8 personen.
- ✦ 3. De ritten van lijn 52 die op zaterdag- en zondagmiddag beginnen en eindigen bij Zeist Handelscentrum, rijden voortaan ook naar Amersfoort.
- ✦ 4. Een extra vroege rit op lijn 38 en 53 zorgt dat Lage Weide ook voor 6:00 uur 's ochtends te bereiken is vanuit Zeist, De Bilt, Utrecht-Centrum en Utrecht CS.
- ✦ 5. Lijn 208 blijft in de ochtendspits rijden tussen Utrecht CS en Vaartsche Rijn voor voldoende capaciteit.
- ✦ 6. Lijn 9 gaat in het weekend en in de zomer- en kerstvakantie doorrijden van station Vleuten naar Kasteel De Haar en biedt zo een directe verbinding Utrecht CS – Kasteel De Haar voor toeristen. De ritten van lijn 111 vervallen op de momenten dat lijn 9 naar Kasteel De Haar rijdt.
- ✦ 7. De buslijnen 283 en 287 blijven ongewijzigd tot ingebruikname van de Uithoflijn tram. Tot die tijd komen er geen nieuwe haltes in Nieuwegein en blijven deze lijnen rijden als sneldienst.
- ✦ 8. De avondritten (na 19:00) en zondagbediening van buslijn 78 in Bilthoven komen te vervallen vanwege het beperkte gebruik (gemiddeld één reiziger per busrit).
- ✦ 9. Huidige route van lijn 77 in Bilthoven blijft behouden na heropening van spooronderdoorgang Leijenseweg in het najaar.

Op de genoemde voorstellen hebben we 85 opmerkingen ontvangen. Op hoofdlijnen zijn die te verdelen naar de onderstaande thema's:

- ✦ Kritiek op voorstel voor Bilthoven (50x, petitie 800x)
- ✦ Positieve reacties op de voorstellen (20x)
- ✦ Kritische reacties op continueren van lijn 241 (10x)
- ✦ Aandachtspunten voor lijnen 283/287 (5x)

In deze paragraaf besteden we gedetailleerd aandacht aan de reacties en voorzien deze van een inhoudelijke reactie.

8.5.1 Algemene reacties op thema 4

8.5.1.1. Positieve reacties op de optimalisaties (2x)

Antwoord

- ✦ Wij zijn blij met de positieve reacties op de voorstellen.

8.5.2 Spitslijn 241 behouden; één extra rit met een groter voertuig op lijn 41

8.5.2.1. Positieve reacties op voorstel om lijn 241 te continueren en grotere bus op één rit van lijn 41 (6x)

Antwoord

- ✦ Wij zijn blij met de positieve reacties op het voorstel.

8.5.2.2. Overige reacties over lijn 41 en 241 (11x)

Aandacht voor

- ✦ Meer differentiatie aanbrengen in rijtijden
- ✦ Beperking van de reistijd door voorkomen file
- ✦ Inzet van een nog grotere bus op lijn 41
- ✦ Nog meer ritten op lijn 241
- ✦ Lijn 241 vervangen door 41
- ✦ Aansluiting op lijn 74, lijn 43 en de tram

Antwoord

- ✦ Voor de rijtijden van de 41 en 241 blijven wij voortdurend de rijtijden monitoren. Naast de veranderingen in drukte, zien we ook het verschil toenemen op vergelijkbare tijdstippen. Dit maakt het lastig om een goede en betrouwbare dienstregeling te maken. Met elk plan proberen wij hier zo goed mogelijk op in te spelen. Ook blijven wij in gesprek met Rijkswaterstaat, provinciale en gemeentelijke wegbeheerder over de doorstroming op deze routes. Helaas blijven wij op beide routes ook voor de toekomst afhankelijk van de lokale verkeerssituatie en werkzaamheden. Recent voorbeeld hiervan is de reconstructie van de Venuslaan in Utrecht dit najaar, wat ook veel hinder heeft veroorzaakt voor lijn 41.
- ✦ De frequentie en inzet van bussen op lijn 41 en 241 hebben wij in ons voorstel afgestemd op de vervoervraag. Ook voor komende plannen houden wij de vervoervraag nauwlettend in de gaten, en waar mogelijk en noodzakelijk, passen wij het vervoeraanbod hierop aan. Vooralsnog is er geen reden om met deze dienstregelingswijziging extra inzet te plegen. Uiteraard kijken wij bij volgend vervoerplan weer naar de mogelijkheden en haalbaarheid o.b.v. actuele gebruikerscijfers.
- ✦ Het vervangen van lijn 241 door extra ritten op lijn 41 gaan wij niet in mee. Lijn 241 biedt naast een alternatief voor de 41 ook nieuwe reismogelijkheden, naar o.a. Kanaleneiland-Zuid. Dit zien wij ook terug in gebruikscijfers waaruit blijkt dat ruim 1/3 van de reizigers ook uitstapt/overstapt in Utrecht Zuid en dus niet naar Utrecht CS reist.

8.5.3 Lijn 48 op zondag overdag met een grote bus

8.5.3.1. Een uurdienst tussen Houten - Nieuwegein - Leidsche Rijn is te weinig

Antwoord

- ✦ Wij hebben begrip voor u wens. Een uurverbinding biedt beperkte reismogelijkheden. Daar staat tegenover dat het gebruik ook een stuk lager ligt. Vanwege de beperkte beschikbare middelen zijn wij daarom ook genoodzaakt om kritisch te zijn op de inzet en is het niet mogelijk om deze lijn verder uit te breiden met dit vervoerplan.

8.5.4 Lijn 208 behouden voor voldoende capaciteit

8.5.4.1. Bedenkingen bij het blijven rijden van lijn 208 (2x)

Antwoord

- ✦ Uit gebruikerscijfers blijkt dat sinds de opening van station Vaartsche Rijn NS nog steeds aanzienlijk is. Dit komt deels door de uitbreiding van OV studentenkaart naar MBO'ers <18 jaar. Hiermee is de vervoerbehoefte naar de Vondellaan, waar veel ROC-instellingen zijn toegenomen. Met de introductie van de Uithoflijn medio 2018 is er een snelle en aantrekkelijke verbinding waardoor de extra capaciteit met de 208 niet meer noodzakelijk is. Voor de invoering van de 208 zijn verschillende routevarianten bestudeerd. Een route met een halte op Da Costakade was een van de mogelijkheden. Vanwege de benodigde procedure voor een (tijdelijke) halte was het niet mogelijk gebleken om dit op korte termijn te realiseren. In overleg met de gemeente Utrecht is hier gekozen voor het instellen van een route waar bestaande haltes benut worden. Dit is ook het meest duidelijk voor alle gebruikers, omdat de bussen vertrekken en aankomen op dezelfde plaats als andere bussen.

8.5.5 Lijn 9 op toeristische dagen doortrekken naar Kasteel De Haar

8.5.5.1. Positieve reacties op het doortrekken van lijn 9 naar Kasteel De Haar (6x)

Antwoord

- ✦ Wij zijn blij met de positieve reacties op het voorstel voor lijn 9.

8.5.5.2. Verzoek voor extra halte bij rotonde De Bom, keerpunt van lijn 9/111 (1x)

Antwoord

- ✦ Wij gaan de mogelijkheden nader onderzoeken met de gemeente Utrecht.

8.5.6 Lijnen 283 en 287 ongewijzigd handhaven

8.5.6.1. Positieve reacties op het blijven rijden van lijn 283 en 287 tot indienststelling van de Uithoflijn (3x)

Antwoord

- ✦ Wij zijn blij met de positieve reacties.

8.5.6.2. Aandachtspunten voor de lijnen 283 en 287 (9x)

- ✦ Ook bediening in de middag (3x)
- ✦ Hogere frequentie (1x)
- ✦ Ook bediening bij indienststelling Uithoflijn (3x)

- ✦ Aansluiting in Vianen (1x)
- ✦ Vermijden file / Waterlinieweg (2x)

Antwoord

- ✦ De ontvangen reacties nemen wij mee bij het ontwikkelen van voorstellen voor de 283 en 287. Iedereen krijgt de mogelijkheid om te reageren op de voorstellen met de consultatie voor vervoerplan 2018.

8.5.7 Huidige route van lijn 77 in Bilthoven behouden en lijn 78 inkrimpen

8.5.7.1. Bedenkingen bij het voorstel (48x + petitie 789 handtekeningen)

- ✦ Petitie 'behoud van goed openbaar vervoer in de Leijen en Centrum II'(789 handtekeningen)
- ✦ Beter bedieningsniveau de Leijen en kortere afstanden tot dichtsbijzijnde haltes, mede vanwege hoge aandeel ouderen en fysiek beperkte (35x)
- ✦ Kortere afstand tot haltes in/rondom de Leijen (1x)
- ✦ Belbus in plaats van vaste dienst (1x)
- ✦ Inzet grote / toegankelijker bus (1x)

Antwoord

- ✦ Wij hebben kennis genomen van de vele reacties op het voorstel om de bediening van lijn 78 te laten vervallen na 19:00 en op zondagen. In overleg met de gemeente De Bilt zijn wij tot het voorstel gekomen om de dienstregeling van lijn 78 te handhaven tot het moment dat de spooronderdoorgang in gebruik genomen wordt. Vanaf dat moment gaat lijn 77 in één richting via de Massijslaan rijden. Hierbij komen wij tegemoet aan veel van de ontvangen reacties.

8.6 Overige opmerkingen

In totaal zijn 250 opmerkingen binnengekomen in de categorie overige. Deze zijn onderverdeeld naar algemene reacties en reacties die gericht zijn op een specifiek deelgebied. Naast de opmerkingen die betrekking hebben op dit concessiegebied zijn ook opmerkingen gemaakt over de lijnvoering van omliggende gebieden. Wij behandelen deze opmerkingen voor zover mogelijk in dit hoofdstuk.

8.6.1 Algemene opmerkingen

8.6.1.1. Klachten over indeling stationsgebied Utrecht CS (5x)

- ✦ Bussen 2, 3, 6 moeten halteren op Jaarbeurszijde (2x)
- ✦ Beperkte voorzieningen Jaarbeursplein (1x)
- ✦ Consistent gebruik van uitstaphaltes (1x)
- ✦ Loopafstanden in het stationsgebied (1x)

Antwoord

- ✦ Het is niet mogelijk om alle bussen op de Jaarbeurszijde te laten halteren. Hier is onvoldoende capaciteit. Ook in de definitieve situatie blijven twee busstations bestaan, Centrumzijde en Jaarbeurszijde. Met duidelijke informatie en het bundeling van lijnen hopen wij dat de toekomstige indeling duidelijk is voor alle reizigers. Alle lijnen hebben hun uitstaphalte op het busstation waarvan zij vertrekken. Het kan echter voorkomen dat een chauffeur vertraging heeft opgelopen en bij een andere uitstaphalte halteert om zijn volgende rit op tijd te beginnen.

8.6.1.2. Doorstroming en vertrekpunctualiteit (7x)

Aandacht voor

- ✦ Op tijd rijden (4x)
- ✦ Knijp Monicabrug / Kruising Bijenkorf (2x)
- ✦ Betere doorstroming binnenstad (1x)

Antwoord

- ✦ De punctualiteit en doorstroming van bussen blijft een belangrijk aandachtspunt voor de dienstuitvoering. Helaas hebben wij bij de dienstuitvoering ook last van de (toenemende) verkeersdrukte en incidenten, of door herinrichting van gebieden waardoor minder ruimte is voor busverkeer.
- ✦ Voor het verbeteren van de doorstroming trekken wij gezamenlijk op met de provincie Utrecht en de betrokken gemeenten. Ook proberen wij met elke dienstregelingswijziging het op tijd rijden zoveel mogelijk te verbeteren, zodat bussen niet te laat of te vroeg vertrekken. Met deze maatregelen hopen wij de kwaliteit van de dienstregeling te behouden, en waar mogelijk zelfs te verbeteren.

8.6.1.3. Diverse wensen/aandachtspunten voor betere aansluitingen (7x)

- ✦ Aandacht voor aansluitingen met Syntus en Arriva en NS-treinen (3x)
- ✦ Aansluiting lijn 31 in Bilthoven op lijn 58 (1x)
- ✦ Aansluiting van Intercity uit Nijmegen op Driebergen-Zeist op bussen naar Zeist in de avonden (1x)
- ✦ Aansluiting van lijn 72 op de treinen naar Zwolle en Apeldoorn in Amersfoort (1x)
- ✦ Aandacht voor aansluitingen en afstemming vertrektijden 63 en 287 (1x)

Antwoord

- ✦ Wij stemmen bij de ontwikkeling van de dienstregeling zoveel mogelijk de frequenties en reismogelijkheden af met andere vervoerders. Hierbij geldt wel de kanttekening dat er ook beperkingen zijn. Zo zijn er voor elke lijn meerdere afstemwensen zoals vertrektijden op samenloopcorridors met andere buslijnen en aansluitingen op uiteenlopende regionale knooppunten (trein-bus en bus-bus).

8.6.1.4. Extra uitbreidingen gewenst

- ✦ Bus elke 10 minuten in een grote stad (1x)
- ✦ Uitbreiding avonden (3x)
- ✦ Meer buslijnen laatste rit om 1:00 op Utrecht CS (1x)

Antwoord

- ✦ Wij begrijpen de wens, maar het is met de huidige middelen niet haalbaar om elke buslijn om de 10 minuten te laten rijden of de avondbediening (flink) uit te breiden. Dit vraagt om een forse uitbreiding van exploitatiemiddelen, en zorgt mogelijk ook voor een overaanbod op lijnen. Uiteraard blijven wij het gebruik nauwlettend volgen en indien verantwoord en haalbaar stellen wij voorstellen op voor het verbeteren van het vervoeraanbod.

8.6.1.5. Meer aandacht voor de normale stadsbus i.p.v. de regionale verbindingen (1x)

Antwoord

- ✦ Met de verandering in het stationsgebied zijn veel Utrechtse stadslijnen veranderd met o.a. nieuwe (tijdelijke) opstaptelek in het stationsgebied, andere doorkoppeling, en in sommige gevallen ook een andere route. Wij verwachten in het vervoerplan 2018, met de start Uithoflijn en opening van busstation Centrumzijde, met nieuwe voorstellen te komen voor Utrecht Oost.

8.6.2 Verbindingen Utrecht Centrum

8.6.2.1. Aandacht voor verbindingen zuidelijke binnenstad - Utrechtse ziekenhuizen en De Uithof (1x)

Antwoord

- ✦ Voor de gewenste verbindingen is het mogelijk om met lijn 2 op CS over te stappen op diverse lijnen. Vanwege de maximale routelengte van het elektrische materieel (i.v.m. benodigde oplaadtijd) is het niet mogelijk om de lijn via Vaartsche Rijn NS te laten lopen. Ook biedt dit maar beperkte meerwaarde, omdat lijn 2 maar in één richting rijdt.

8.6.2.2. Diverse opmerkingen over lijn 2 (8x)

- ✦ Lijn 2 Herstel goede verbinding binnenstad, inclusief Catharijnesingel (5x)
- ✦ Lijn 2 Herstel oude route lijn 2 na Domplein (1x)
- ✦ Lijn 2 Niet meer door centrum en/of inzet met kleinere bussen vanwege karakter oude binnenstad (1x)
- ✦ Lijn 2 definitieve route en halte bij spoorwegmuseum (1x)

Antwoord

- ✦ Lijn 2 is momenteel getroffen door diverse werkzaamheden, waardoor meerdere omleidingen in gebruik zijn. Om de bereikbaarheid in de zuidelijke binnenstad op peil te houden rijdt sinds 4 februari een pendellijn 22 met toegankelijk materieel. Deze lijn vertrekt vanaf Jaarbeurszijde C5 en halteert op haltes Hoogh Boulandt, Bartholomeus Gasthuis, Catharijneconvent, Universiteitsmuseum, Centraal Museum en Tolsteegbrug. Het plan is dat zodra de werkzaamheden in het stationsgebied, het Domplein, en Tolsteegbarriere zijn afgerond, lijn 2 weer volledig hersteld wordt. Lijn 22 blijft rijden tot lijn 2 weer over de Lange Nieuwstraat rijdt. De verwachting is dat juli 2018 ook de bediening van de Catharijnesingel weer mogelijk is. De keuze voor het huidige elektrische, kleinere materieel is juist, mede in overleg met bewoners, tot stand gekomen. Deze elektrische voertuigen zijn aangeschaft voor de duur van de lopende concessie tot eind 2023 rijden. Hiermee vervalt ook de tijdelijke halte bij het Spoorwegmuseum.

8.6.2.3. Meer bussen op halte Vredenburg gewenst (2x)

Antwoord

- ✦ De halte Vredenburg heeft minder capaciteit dan de halte Neude. Hierdoor zijn wij genoodzaakt om een aantal bussen de halte over te laten slaan. Bovendien heeft het laten stoppen van meer bussen op het Vredenburg ook negatieve effecten op de doorstroming van de streekbussen op de binnenstad-as.

8.6.3 Verbindingen Utrecht Science Park

8.6.3.1. Capaciteit op lijnen naar de Uithof, lijnen 12 en 28 (4x)

Antwoord

- ✦ Verschillende opmerkingen zijn gemaakt over de capaciteit van de lijnen 12 en 28. In het najaar waren veel capaciteitsproblemen op deze lijnen door werkzaamheden op de Venuslaan. Gelukkig zijn de werkzaamheden afgelopen en de extreme drukte iets afgenomen. Tot aan de start van de Uithoflijn is geen capaciteitsuitbreiding mogelijk. Wel gaan wij komende periode de flexibele inzet van lijn 28 scherper aansturen zodat beter aan de vraag tegemoet gekomen wordt. Hiermee

hopen wij tot aan start van de Uithoflijn de pieken voor zover mogelijk op te vangen op de drukke momenten.

8.6.3.2. Avondbediening lijn 12 / Uithoflijn 21.15 voor de wijk Rijnsweerd (1x)

Antwoord

- ✦ In het volgende vervoerplan onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor een (beperkte) avondbediening op de halte De Kromme Rijn. Voorlopig kan voor de avondbediening van de wijk Rijnsweerd gebruik gemaakt worden van de halte Rijnsweerd-Zuid. Voor lijn 28 worden extra avondritten toegevoegd vanwege de actuele vervoervraag op het gehele traject.

8.6.3.3. Teveel prioriteit De Uithof

Antwoord

- ✦ De Uithof / Utrecht Science Park is een belangrijke bestemming voor studenten en werknemers. 1 op de 10 reizigers maakt een reis van of naar De Uithof. Dit is ook te zien in het gebruik van de lijnen 12 en 28, met volle bussen en reizigers die achterblijven op de halte. Vanwege het economische belang van dit gebied en de knelpunten is het verantwoord en noodzakelijk om hier, net als op andere plekken in de stad, het OV te verbeteren.

8.6.3.4. Uitbreiden lijn 29, frequentieverhoging en/of doortrekken naar Vleuten (6x)

Antwoord

- ✦ Voor het dienstregelingsjaar 2018 zijn extra middelen beschikbaar om een verbetering van lijn 29 mogelijk te maken met de introductie van een kwartierdienst. Hiermee kunnen wij inspelen op de sterke groei op deze nieuwe lijn. Met de verbetering wordt de overstap van lijn 28 op lijn 29 op De Meern-Oost nog aantrekkelijker, zodat het stationsgebied en de binnenstad-as verder ontlast wordt. De verdere uitbreiding van lijn 29, met een verlenging naar Vleuten, is afhankelijk van vervoerontwikkeling, de beschikbare voertuigen en toekomstige financiële ruimte.

8.6.3.5. Faculteit Diergeneeskunde niet goed bereikbaar, aanvullende pendeldienst wenselijk (1x)

Antwoord

- ✦ De Yalelaan bevindt zich binnen 600 meter van halte UMC en voldoet hiermee aan het provinciale beleid.

8.6.4 Verbindingen Utrecht Noord / Noordwest

8.6.4.1. Graag lijn 3 altijd hetzelfde rondje voor verbinding Jacobsstraat - Amsterdamsestraatweg (1x)

Antwoord

- ✦ Dit is niet te garanderen. Het Jaarbeursplein is het eindpunt van lijn 3. Na een deel van de ritten is tijd opgenomen om variatie in drukte, rijtijden en andere beperkingen op te vangen. Niet alle ritten kunnen daardoor op dezelfde manier gekoppeld worden aan een volgende rit. In de

praktijk wordt daarom een deel van de ritten weer gekoppeld aan een andere lijn of richting, of is een pauzetijd ingebouwd.

8.6.4.2. Directe verbinding Zuilen - Leidsche Rijn gewenst (2x)

Antwoord

- ✦ Op dit moment zien wij onvoldoende mogelijkheden en vervoervraag om een nieuwe directe verbinding in te stellen tussen Zuilen en Leidsche Rijn. Voor deze reis is het nu mogelijk om gebruik te maken van lijn 4 of lijn 11. Ook bestaan er diverse overstapmogelijkheden op Maarsse NS vanaf de lijnen 10 en 37 op de lijnen 5 en 32 v.v. Uiteraard blijven wij het gebruik van deze lijnen nauwlettend volgen en komen indien haalbaar en verantwoord met verbeteringen.

8.6.4.3. Betere verbinding tussen Voordorp en Overvecht-Zuid gewenst (5x)

- ✦ Meer busvervoer en betere, nieuwe verbindingen vanuit Voordorp i.r.t. Utrecht CS, Overvecht NS, winkelcentrum De Gaard en Overvecht (4x)
- ✦ Meer busvervoer Overvecht-Zuid (1x)

Antwoord

- ✦ Wij hebben begrip voor de wens om bediening in Voordorp en Overvecht-Zuid te verbeteren van bestaande lijnen en nieuwe verbindingen te introduceren. Echter voldoet de bediening aan het provinciale beleid en is er vanuit de vervoerwaarde onvoldoende aanleiding om de bediening uit te breiden. Uiteraard blijven wij het gebruik nauwlettend volgen en komen met voorstellen wanneer haalbaar en verantwoord.

8.6.4.4. Herstel verbinding Egmondkade en Royaards van den Hamkade (1x)

Antwoord

- ✦ Wij begrijpen de wens voor het herstel van de bediening. De huidige bediening in het gebied voldoet aan OV-Streefbeeld 2020. Bij het opstellen van dit plan zijn ook bewoners in de buurt bij betrokken geweest. Met dit plan is ingezet op een clustering van lijnen om zo te komen tot aantrekkelijke OV-corridors met hoge frequentie. In dit gebied vormt dat de Amsterdamestraatweg (lijn 3) op 200 meter van de Royaards van den Hamkade (4, 5 en 27) of de Laan van Chartroise op 400 meter.

8.6.4.5. Verlagen frequentie op lijn 27 i.v.m. beperkte bezetting (1x)

Antwoord

- ✦ Op dit moment zien wij geen reden om de frequentie op lijn 27 te verlagen. De lijn is nog relatief nieuw en het gebruik neemt nog steeds toe. Naast de bediening van De Uithof voor studenten, werknemers en bezoekers voor o.a. het ziekenhuis, wordt de lijn ook veelvuldig gebruikt voor bezoek aan de binnenstad. Voor deze verschillende doelgroepen is het dus belangrijk om zowel de spits als dalverbinding in stand te houden.

8.6.4.6. Halte JM de Muinck Keizerlaan (1x)

Antwoord

- ✦ De gemeente is nu bezig met de voorbereiding van deze nieuwe haltes. De verwachting is dat deze voor de zomer gereed zijn.

8.6.4.7. Bushalte Jan van Galenstraat (1x)

Antwoord

- ✦ Het is niet mogelijk om de bushalte Jan van Galenstraat te realiseren zonder ingrijpende aanpassingen in de lijnvoering en voor bestaande reizigers. Het alternatief, een nieuwe buslijn, maar dit is kostbaar en niet haalbaar binnen de beschikbare middelen voor OV.

8.6.4.8. Diverse uitbreidingen gewenst (6x)

- ✦ Verbetering verbinding Maarssen - Vleuten/Vleuterweide (2x)
- ✦ Uitbreiding lijn 126 naar zaterdagmiddag en zondagmiddag (1x)
- ✦ Verbeteren lijn 6 frequentie en reistijd naar Utrecht CS (2x)
- ✦ Uitbreiden lijn 11 in de avonden (1x)

Antwoord

- ✦ Wij monitoren het gebruik van deze lijnen en zien nog geen aanleiding om op de korter termijn de bediening uit te breiden. Indien een uitbreiding haalbaar en verantwoord is komen wij met voorstellen in het vervoerplan.

8.6.5 Verbindingen Utrecht Oost

8.6.5.1. Verzoek bediening Diakonessenhuis Utrecht (reacties 23x + petitie 395 handtekeningen)

Antwoord

- ✦ Met het vervoerplan 2018 onderzoeken wij de mogelijkheden voor het verbeteren van de OV-bereikbaarheid Diakonessenhuis i.r.t. loopafstanden. Hiervoor nemen wij graag onze tijd om een zorgvuldig proces te doorlopen met belangrijke stakeholders, de gemeente Utrecht en het ziekenhuis. Een verbetering brengt namelijk ook infrastructurele aanpassingen met zich mee en vraagt om inzet van alle partijen.

8.6.5.2. Directe verbinding Biltstraat – Gansstraat/Vaartsche Rijn gewenst (3x)

Antwoord

- ✦ Wij begrijpen de wens voor directe verbindingen. Helaas is het niet altijd mogelijk en/of haalbaar en is voor sommige reizen ook een of meerdere overstappen noodzakelijk. Binnenkort wordt voor het vervoerplan 2018 onderzocht of een aanpassing aan de oostkant mogelijk is, waarbij de OV-bereikbaarheid van Diakonessenhuis i.r.t. de loopafstanden verbeterd wordt. Hierbij wordt ook gekeken naar veranderingen in de lijnvoering na het opheffen van lijn

12, waarbij mogelijk een betere overstap ontstaat tussen lijn 8 en andere lijnen op de Rubenslaan.

8.6.5.3. Ook verbetering gewenst voor Utrecht Oost (1x)

Antwoord

- ✦ In het Vervoerplan 2018 worden diverse voorstellen opgesteld voor Utrecht Oost, waaronder het verbeteren van de OV-bereikbaarheid Diaconessenhuis i.r.t. loopafstanden en de introductie van de Uithoflijn, met ook de nodige aanpassingen aan de buslijnen. Voor het vervoerplan 2018 wordt voor de zomer 2017 een consultatietraject gestart.

8.6.6 Verbindingen Utrecht Zuid

8.6.6.1. Herstel buslijn 6 vanaf Hoograven Zuid t.b.v. winkelcentrum Samargdplein en station Vaartsche Rijn (43x)

Antwoord

- ✦ Hoograven-Zuid beschikt momenteel over een hoogwaardige verbinding met lijn 1, die zes keer per uur rijdt tijdens het grootste deel van de dag. Deze verbinding biedt een verbinding met Utrecht CS en sinds dec 2015 ook (weer) de Utrechtse binnenstad en winkelcentrum Overvecht. Lijn 1 wordt ook de eerste stadslijn in Utrecht die volledig met elektrisch materieel gaat rijden vanaf de zomer 2017.
- Met de realisatie van de nieuwe halte Hooft Graafland ontstaat ook toegang tot het buurtwinkelcentrum en diverse overstapmogelijkheden op lijnen naar De Uithof, Nieuwegein (inclusief Stadscentrum), Houten, bedrijventerrein Papendorp, Winkelcentrum Kanaleneiland en het toekomstige winkelcentrum Leidsche Rijn Centrum. Met deze nieuwe verbindingen, weliswaar met een overstap op de 't Goylaan, is de wijk veel beter ontsloten met het OV dan voor de ingrijpende wijzigingen in Hoograven met het opheffen van lijn 6.
- Vanwege deze verbeteringen en de actuele vervoervraag zien wij op dit moment geen aanleiding om binnen de beschikbare financiële middelen een nieuwe buslijn te (her)introduceren in dit gebied. Uiteraard blijven wij de bestaande verbindingen in het gebied actief monitoren en doen voorstellen voor uitbreidingen wanneer verantwoord n haalbaar binnen de beschikbare middelen.

8.6.6.2. Waar blijft de beloofde halte Hooft Graaflandstraat (1x)

Antwoord

- ✦ De gemeente is nu bezig met de voorbereiding van deze nieuwe haltes. De verwachting is dat deze voor de zomer gereed zijn.

8.6.6.3. Aandacht voor ritverdeling lijn 65 t.h.v. Europaplein Noord (1x)

Antwoord

- ✦ Met de uitwerking van de dienstregeling proberen wij rekening te houden met een goede ritverdeling t.h.v. Europaplein-Noord.

8.6.6.4. Herstel verbinding 74/77 via Balijelaan/Vondellaan/Vaartsche Rijn NS (4x)

Antwoord

- ✦ Momenteel is het niet mogelijk om de Dichtersbaan te bereiken vanaf de Balijebrug. Hierdoor kunnen de lijn 74 en/of 77 de omgeving Vondellaan niet bedienen. Alternatief is een ingrijpende routewijziging van de 74 en/of 77 met een route via Hoograven, maar dit brengt extra reistijd en kosten met zich mee.

Komende periode gaan wij in gesprek met de gemeente over de mogelijkheden om de aansluiting Dichtersbaan aan te passen, zodat de 74 of de 77 gebruik kan maken van deze route. Afhankelijk van de mogelijkheden komen wij met voorstellen in toekomstige vervoerplannen.

8.6.7 Utrecht West en Leidsche Rijn

8.6.7.1. Innovatie oplossing gevraagd voor blinde vlekken Lage Weide (1x)

Antwoord

- ✦ Wij gaan graag in gesprek met de provincie Utrecht en bedrijven over innovatieve oplossingen voor de bediening van Lage Weide. Onze mobiliteitsmakelaar onderhoudt hierover contact met de bedrijven. Vooralsnog rijdt behalve lijn 37 en 38, 's avonds de pendellijn 138 tussen Lage Weide en station Leidsche Rijn.

8.6.7.2. Bereikbaarheid Leidsche Rijn en De Meern naar Montfoort (1x)

Antwoord

- ✦ In het vervoerplan zijn diverse voorstellen opgenomen om de verbindingen naar knooppunt Papendorp te verbeteren. Hiermee neemt het aantal overstapmogelijkheden (iets) toe voor een overstap op lijn 107 naar Montfoort. Op dit moment zien wij geen mogelijkheden om deze verbinding verder te verbeteren.

8.6.7.3. Beter afgestemde vertrektijden en langere avondspits van Utrecht CS naar Leidsche Rijn

Antwoord

- ✦ Bij de uitwerking van de dienstregeling kijken wij kritisch naar de vertrektijden richting Leidsche Rijn Centrum. De frequentie is al dusdanig hoog dat het in de praktijk van het stadsverkeer niet te vermijden is dat voertuigen achter elkaar aanrijden.

8.6.7.4. Meer aandacht voor demografische ontwikkeling van Leidsche Rijn (1x)

Antwoord

- ✦ Wij monitoren actief het gebruik van alle buslijnen, ook in Leidsche Rijn. Indien nodig spelen wij in op het toenemende gebruik van OV door de demografische ontwikkelingen. Echter, voor dit vervoerplan 2017-2 zien wij nog geen aanleidingen om de bediening hierop aan te passen.

8.6.7.5. Betere verbinding vanuit De Tol in Vleuten naar Antonius Ziekenhuis en naar Centrum Utrecht (1x)

Antwoord

- ✦ Wij gaan onderzoeken of de verlenging van een van de servicelijnen richting Vleuten mogelijk is voor vervoerplan 2018. Hiermee ontstaat een directe verbinding naar het Antonius Ziekenhuis Leidsche Rijn.

8.6.7.6. Afstemming bussen en/of extra ritten in wijk Veldhuizen lijn 9 en 102 (3x)

Antwoord

- ✦ Met de uitwerking van de dienstregeling gaan wij kijken of het mogelijk is om de vertrektijden beter af te stemmen op de bussen van Syntus. Voor het verhogen van de frequentie op lijn 9 zien wij onvoldoende aanleiding. Uiteraard blijven wij het gebruik monitoren en wanneer het haalbaar en verantwoord is komen wij met voorstellen voor uitbreiding binnen de beschikbare middelen.

8.6.7.7. Betere verbinding Oog in Al met Utrecht CS nodig (1x)

Antwoord

- ✦ Lijn 5 biedt elk kwartier een verbinding tussen de Lessinglaan en Utrecht CS. Wij monitoren het gebruik van lijn 5 en zien nog geen aanleiding om op de korter termijn de bediening uit te breiden. Indien een uitbreiding haalbaar en verantwoord is komen wij met voorstellen in het vervoerplan.

8.6.7.8. Grote loopafstanden van wijk het Zand naar lijn 28 De Uithof (1x)

Antwoord

- ✦ Helaas is het niet mogelijk om de loopafstand tussen Het Zand en lijn 28 te beperken. Wel bestaat de mogelijkheid om lijn 4 te gebruiken nabij Het Zand en over te stappen op lijn 28 op Utrecht CS of lijn 27 op de Sint Jacobsstraat.

8.6.7.9. Halte bij bioscoop Cinemec voor lijnen uit Maarssen (1x)

Antwoord

- ✦ Met het nu voorliggende vervoerplan 2017 krijgt lijn 37 een halte bij Leidsche Rijn Centrum, op 150 meter loopafstand van de Cinemec. Deze lijn krijgt ook een kwartiersdienst tijdens de avonduren. Met deze wijzigingen ontstaat een betere verbinding tussen Cinemec en Maarssen.

8.6.8 Maarssen

8.6.8.1. Diverse uitbreidingen gewenst

- ✦ Verbetering verbinding Maarssenbroek en Maarssen-dorp gewenst (4x)
- ✦ Verbetering verbinding Maarssen-dorp met andere wijken in Utrecht (2x)

Antwoord

- ✦ Wij monitoren het gebruik van deze lijnen en zien nog geen aanleiding om op de korter termijn de bediening uit te breiden. Indien een uitbreiding haalbaar en verantwoord is komen wij met voorstellen in het vervoerplan.

8.6.9 Nieuwegein en IJsselstein

8.6.9.1. Graag betere aansluiting lijn 74 van Jutphaas op lijn 77 of tram naar Fokkesteeg (1x)

Antwoord

- ✦ Hierover kunnen wij geen uitsluitsel geven, deze aansluiting heeft geen prioriteit. Voor lijn 74, 77 en de tram zijn vele andere aansluitingen gewenst; met het uitwerken van de dienstregeling onderzoeken wij of een betere aansluiting haalbaar is.

8.6.9.2. Voorstel lijn 65 niet via Vreeswijk maar Hoef en Haag naar Vianen te laten rijden

Antwoord

- ✦ Wij herkennen de suggestie van de paralleliteit van lijn 65 met lijn 77 in Vreeswijk en onderzoeken de mogelijkheden in toekomstige vervoerplannen.

8.6.9.3. Overige gewenste uitbreidingen (11x)

- ✦ Hogere frequentie op tramlijnen 60 en 61 (1x)
- ✦ Ook lijn 271 vaker in beide richtingen (1x)
- ✦ Vroege ritten op 74/77 (1x)
- ✦ Tram met kortere voertuigen langer elk kwartier en op zondag ook (1x)
- ✦ Extra aandacht gevraagd voor bereikbaarheid IJsselstein met tram en bus (7x)

Antwoord

- ✦ Wij monitoren het gebruik van deze lijnen en zien nog geen aanleiding om op de korte termijn de bediening uit te breiden. Indien een uitbreiding haalbaar en verantwoord is komen wij met voorstellen in het vervoerplan. Vanaf 2020 gaan er nieuwe trams rijden en is er een aanleiding om de OV-voorziening in Nieuwegein en IJsselstein uitgebreider onder de loep te nemen.

8.6.10 Vianen

8.6.10.1. Diverse uitbreidingen gewenst

- ✦ Gewenste verbinding Vianen naar Houten en IJsselstein (1x)
- ✦ Betere bereikbaarheid van Vianen (1x)
- ✦ Verzoek Vianen Houten Odijk (1x)

Antwoord

- ✦ Voor 2018 is budget beschikbaar voor de invoering van de 3-jarige pilot Vianen Houten Odijk. Met deze pilot komen wij deels tegemoet aan de wens voor betere verbindingen vanaf Vianen.

8.6.10.2. Kritiek op het niet doortrekken van de tram naar Vianen (1x)

Antwoord

- ✦ De provincie heeft geconcludeerd dat op basis van de verwachte vervoerwaarde en de forse investeringskosten het niet haalbaar is om de tram door te trekken.

8.6.11 Houten

8.6.11.1. Een vaste buslijn rondom Houten gewenst (1x)

Antwoord

- ✦ Wij zien nog geen aanleiding om de buslijnen in Houten aan te passen. Uiteraard blijven wij het gebruik van de lijnen actief monitoren.

8.6.11.2. Betrouwbaarheid verbindingen Houten ondermaats (lijn 45, 47 en 48) (3x)

Antwoord

- ✦ De verkeerssituatie in de avondspits in de regio Utrecht zorgt regelmatig voor vertragingen. De lijnen 47, 48 en 281 die Houten bedienen, ondervinden grote hinder van verkeersdrukte onderweg, waardoor de punctualiteit van deze lijnen helaas regelmatig slecht is. We zijn hierover continu in gesprek met de provincie Utrecht en wegbeheerders om een zo betrouwbaar mogelijke exploitatie te realiseren.

8.6.12 Zeist

8.6.12.1. Verzoek herstel oude situatie lijn 43 in Kerckebosch (1x)

Antwoord

- ✦ Wij zijn ons ervan bewust dat niet elke wijziging voor iedereen voordeel biedt. Wij zien geen aanleiding om de recente routewijziging van lijn 43 in Kerckebosch terug te draaien.

8.6.12.2. Diverse opmerkingen i.r.t. Zeist (5x)

- ✦ Overlast Bergweg Zeist
- ✦ Na 18:00 aansluiting tussen bus 56 Amersfoort en bus 74 Zeist
- ✦ Beter verbindingen op zondag.
- ✦ Gebrek aanafstemming met Syntus
- ✦ Lijn 74 beter verbinden met 52 en 72
- ✦ Verdere verbetering lijn 51
- ✦ Lijn 72 halteren in Huis ter Heide (1x)

Antwoord

- ✦ De opmerkingen nemen wij mee in het vervoerplan 2018. Wij hopen in dat plan een gezamenlijk voorstel met Syntus te kunnen presenteren voor de Zeister OV-netwerk.

8.6.13 Bunnik en Wijk bij Duurstede

8.6.13.1. Diverse uitbreidingen gewenst

- ✦ Verzoek Vianen Houten Odijk (1x)
- ✦ Nieuwe buslijn Wijk bij Duurstede, Odijk naar Houten, of met overstap in Odijk (2x)
- ✦ Aansluiting lijn 41 op lijn 43 (1x)
- ✦ Meer aandacht voor Bunnik (1x)

Antwoord

- ✦ Voor 2018 is budget beschikbaar voor de invoering van de driejarige pilot Vianen Houten Odijk. Met deze pilot ontstaan nieuwe verbindingen in de regio (inclusief overstap op 41). Hiermee komen wij tegemoet aan de breed gedragen wens in de regio.

8.6.13.2. Bussen uit Bunnik rijden niet allemaal door naar Utrecht centrum en naar Zeist (1x)

Antwoord

- ✦ In de middagspits zorgt de vaste koppeling van lijn 41 aan lijnen naar de binnenstad voor een te grote onbetrouwbaarheid van de exploitatie op lijn 52 en 53. Op alle overige momenten bestaat de doorgaande verbinding vanuit Bunnik met de binnenstad wel.

8.6.14 De Bilt

8.6.14.1. Wens voor extra lus lijn 122 via Westbroekse binnenweg

Antwoord

- ✦ Op korte termijn zien wij hiervoor helaas geen mogelijkheid, omdat dit een te grote omweg voor doorgaande reizigers tussen Loosdrecht, Westbroek en Utrecht zorgt.

8.6.14.2. Uitbreiding lijn 55, 58 en 59 gewenst (4x)

Antwoord

- ✦ Wij monitoren het gebruik van deze lijnen en zien nog geen aanleiding om op de korter termijn de bediening te veranderen. Indien een uitbreiding haalbaar en verantwoord is komen wij met voorstellen in het vervoerplan. De dienstregeling van lijn 55 wijzigt niet. Dat betekent dat de uurdienst op de vroege zaterdagochtend en de zaterdagavond gehandhaafd blijft en de rest van de dag een halfuurdienst geboden wordt. Ook lijn 58 en 59 blijven ongewijzigd.

8.6.15 Overige gemeenten

8.6.15.1. Diverse uitbreidingen gewenst (5x)

- ✦ Meer reismogelijkheden vanaf Soest (1x)
- ✦ Geen aandacht voor lijn 50 vanuit Amerongen (1x)
- ✦ Bereikbaarheid Ronde Venen (2x)

- ✦ Bereikbaarheid Baarn (1x)

Antwoord

- ✦ Dit vervoerplan gaat alleen over de buslijnen van U-OV. De buslijnen van Syntus worden in dit plan niet behandeld. Wel zorgen wij ervoor dat voorstellen goed op elkaar afgestemd worden, zodat een integraal OV-netwerk wordt ontwikkeld voor alle reizigers.

8.7 Opmerkingen over het vervoerplanproces

8.7.1.1. Positieve reactie op het geschreven plan en geboden reactiemogelijkheid (13x)

Antwoord

- ✦ Wij zijn blij met de positieve reacties op het plan en proces.

8.7.1.2. Voorbereiding vervoerplan 2018 i.r.t. Uithoflijn (1X)

Antwoord

- ✦ Voor 2018 maken wij één vervoerplan waarvoor voor de zomer de consultatie loopt. Hiermee hopen wij tijdig de maatschappelijke discussie te starten over de introductie van de Uithoflijn en de veranderingen in het busnetwerk.

8.7.1.3. Opmerking over slechte communicatie van de consultatie (2x)

Antwoord

- ✦ Met het vervoerplan 2017-2 is breed gecommuniceerd over de consultatiemogelijkheid, met een bericht op de schermen in de bus, waar dagelijks zo'n 160.000 reizigers gebruik van maken, nieuwsbericht op website van U-OV en vervoerder, een persbericht, en een bericht op de provinciepagina in diverse huis-aan-huisbladen. Ook zijn er diverse berichten verschenen in lokale kranten. Uiteraard staan wij open voor verbeteringen in het vervoerplanproces, en nemen uw opmerkingen mee in de evaluatie van het vervoerplanproces.

8.7.1.4. Opmerking onduidelijke, onleesbare lijnennetkaart in de enquête (7x)

Antwoord

- ✦ Wij hebben verschillende opmerkingen gehad over de kaart in de enquête. Volgende keer zullen wij kritisch kijken naar de inzet van kaartmateriaal, en de leesbaarheid.

8.7.1.5. Vraag over verplicht naam & e-mail invullen bij online enquête (1x)

Antwoord

- ✦ De contactgegevens worden gebruikt om een terugmelding te geven over het besluit en consultatienota. Verder worden de gegevens gebruikt om te garanderen dat iedereen maar één keer reageert op het plan. Alle reacties in deze nota zijn anoniem verwerkt.

8.7.1.6. De plannen zijn lastig te begrijpen (3x)

Antwoord

- ✦ Wij begrijpen dat het om veel informatie gaat en de voorstellen soms moeilijk te beoordelen zijn. Juist om deze reden is voor de enquête bewust gekozen om de informatie te beperken. Wij nemen uw opmerkingen mee in de evaluatie van het vervoerplanproces.

8.8 Opmerkingen die geen betrekking hebben op het vervoerplan

8.8.1 Informatie en communicatie

8.8.1.1. Informatievoorziening en aanduiding busstation Utrecht CS onvoldoende (1x)

Antwoord

- ✦ Wij zijn momenteel bezig met de gemeente Utrecht en ProRail om de verwijzingen naar beide busstation te verbeteren. Binnenkort hopen we dit afgerond te hebben.

8.8.1.2. Dynamische reisinformatiepalen gewenst bij de halte (2x)

Antwoord

- ✦ De provincie Utrecht is verantwoordelijk voor de plaatsing van DRIS schermen op haltes. Hierbij hanteert de provincie in beginsel de norm van minimaal 150 instappers per dag voor de plaatsing van een DRIS. Beide haltes (Maarsse Spechtenkamp/Zwanenkamp en Utrecht 24 Oktoberplein) waarvoor een verzoek is gedaan, zitten onder deze instapnorm. Uiteraard blijven wij het gebruik nauwlettend monitoren en gaan in gesprek met de provincie over nut en noodzaak van DRIS.

8.8.1.3. Verzoek lijnnummering 24 en 38 te wijzigen naar 17 en 19 (1x)

Antwoord

- ✦ Op dit moment zien wij geen aanleiding de lijnummers van deze lijnen te wijzigen.

8.8.1.4. Gerichte marketing (probeerkaartjes) en communicatie bedrijven Lage Weide

Antwoord

- ✦ Wij gaan onderzoeken of het mogelijk is om gerichte marketing op te zetten voor het bedrijventerrein Lage Weide. Hierover nemen wij contact op met de bedrijven op Lage Weide.

8.8.1.5. Aandacht voor betaalmogelijkheden in de nachtbus - OV-chipkaart niet bruikbaar en bankpas weigerde(1x)

Antwoord

- ✦ Het is vervelend om te horen dat het betalen met bankpas niet mogelijk was, dit zou wel mogelijk moeten zijn. Om veiligheidsredenen is contant betalen niet meer mogelijk; we zoeken nog naar mogelijkheden om het betalen met de OV-chipkaart te vereenvoudigen.

8.8.1.6. Kinderkaartje op de bus gewenst (1x)

Antwoord

- ✦ Wijziging van tarieven of kaartsoorten vormt geen onderdeel van het vervoerplan. Voorlopig zijn wij niet voornemens om kinderkaartjes in te voeren.

8.8.1.7. Openbaar vervoer in de regio Utrecht gratis maken

Antwoord

- ✦ Momenteel zijn geen plannen voor een onderzoek naar invoering van gratis OV.

8.8.2 Infrastructuur

8.8.2.1. Loopafstanden in het stationsgebied te groot (2x)

Antwoord

- ✦ Helaas is het vanwege de werkzaamheden pas mogelijk om met de start Uithoflijn (weer) gebruik te maken van het busstation Centrumzijde. De verwachting is medio 2018 het busstation weer opent en het busstation Jaarbeursplein niet meer nodig is.

8.8.2.2. Overkapping Jaarbeurszijde onder de maat bij haltes D5 en C9 (1x)

Antwoord

- ✦ Momenteel loopt een onderzoek naar de kwaliteit van busstation Jaarbeurszijde. Hierbij wordt door betrokken partijen gekeken naar kleine en grotere verbeteringen. Wij brengen uw opmerking onder aandacht van de betrokken partijen.

8.8.2.3. Toegankelijkheid, verwijzingen en veiligheid bij haltes Leidsche Rijn Centrum (2x)

Antwoord

- ✦ Leidsche Rijn-Centrum is volop in ontwikkeling. Met de realisatie van het definitieve busstation zomer 2017 hopen wij dat de routes duidelijker zijn naar de bussen en het gevoel van sociale veiligheid verbetert. Wij brengen deze opmerking onder aandacht bij de gemeente Utrecht.

De nieuwe servicelijnen 15 en 16 halteren op de halte Jazzsingel (Antonius ziekenhuis) en het nieuwe stationsplein aan de zuidkant van het spoor, bij de andere lijnen. Het busstation aan de noordzijde komt te vervallen. Hiermee hopen wij in het bijzonder ouderen extra en betere reismogelijkheden te bieden in dit deel van de stad.

8.8.3 Inzet materieel

8.8.3.1. Inzet kleinere en schonere bussen in Nieuwegein conform concessievoorwaarden (1x)

Antwoord

- ✦ De Euro 6-norm geldt voor alle nieuwe bussen die met start van de concessie 2013 zijn ingestroomd. Aanvullend hierop is bij start van de concessie het bestaande, relatief nieuwe wagenpark van 142 EEV (euro 5+) bussen overgenomen, conform de geldende concessieafspraken. De vervanging van deze bussen staat nu gepland voor eind 2019. Voor de nieuwe bussen geldt Euro 6-norm als minimumeis.

Met deze vervangingsopgave wordt ook kritisch gekeken naar de samenstelling van het wagenpark, en wordt ook overwogen of het mogelijk is om kleinere bussen in te zetten op sommige trajecten.

8.8.3.2. Aandacht voor voldoende ruimte kinderwagens in de bus (1x)

Antwoord

- ✦ De normale bussen beschikken over twee plekken voor kinderwagens. Ook nieuwe bussen wordt kritisch gekeken naar voldoende ruimte voor kinderwagens, rolstoelen en de toegankelijkheid.

8.8.4 Dienstverlening

8.8.4.1. Aandacht voor dienstverlening, o.a. voor servicelijnen en verhoogde haltes (3x)

Antwoord

- ✦ Wij hebben enkele opmerkingen ontvangen over klantvriendelijkheid en dienstverlening. Ons streven is om iedere reiziger een positieve reisbeleving te bieden. De klantvriendelijkheid staat met de uitvoering en inzet van het personeel. Vaak gaat het goed, soms kan het beter. Hierover blijven wij voortdurend in gesprek met de provincie Utrecht en ons personeel.

8.8.4.2. Graag het oude GVV terug (1x)

Antwoord

- ✦ De toenmalige vervoerautoriteit, Bestuur Regio Utrecht, heeft gekozen voor een openbare aanbesteding conform de Europese richtlijnen. U-OV heeft deze aanbesteding gewonnen op basis van prijs en kwaliteit.

8.8.5 Veiligheid

8.8.5.1. Meer toezicht in de tram (1x)

Antwoord

- ✦ Wij houden regelmatig controles in de tram. Ook komende periode gaan wij weer verschillende acties opzetten om de veiligheid in de tram te vergroten.