

# Vervoerplan 2018

## Concessie Tram en Bus Regio Utrecht

Dienstregeling ingaande  
10 december 2017



Consultatieversie  
22 mei 2017



22 mei 2017

Qbuzz U-OV  
Europalaan 2a  
3526 KS Utrecht

## Samenvatting

In deze consultatieversie van het Vervoerplan 2018 doen wij voorstellen voor aanpassingen aan het lijnennet en de frequenties in het U-OV netwerk. Belangrijke aanleidingen voor de aanpassingen zijn de oplevering van het nieuwe tram-/busstation Utrecht Centraal Centrumzijde en de indienststelling van de tramlijn naar De Uithof, de Uithoflijn.

Met ingang van 10 december 2017 worden de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- ◆ De frequentie van lijn 29 De Meern - De Uithof wordt verhoogd van 2x naar 4x per uur om het groeiende aantal reizigers op deze verbinding te kunnen vervoeren en om betere aansluitingen te bieden op andere bus- en treindiensten;
- ◆ Lijn 43 rijdt op werkdagen overdag door van Odijk naar Houten. De route in Odijk wordt aangepast, zodat voor doorgaande reizigers een kortere reistijd ontstaat. Een aantal haltes vervalft of wijzigt en er worden nieuwe haltes aangelegd;
- ◆ Lijn 44 gaat op werkdagen overdag rijden tussen Vianen en Houten. Deze nieuwe verbinding verbindt diverse woon- en werkgebieden in Vianen en Houten. Er worden nieuwe haltes gerealiseerd bij het nieuwe dorp Hoef en Haag en bij busstation Vianen, Lekbrug;
- ◆ In Zeist wordt in verband met de vernieuwing van het centrum de route van de lijnen 58, 74 en 251 in de richting De Bilt verlegd van de Weeshuislaan-2e Hogeweg naar de 1e Hogeweg-Slotlaan ("Donkere Laan"). Op deze route worden nieuwe haltes aangelegd.

Het tram-/busstation Utrecht Centraal Centrumzijde wordt met ingang van 7 juli 2018 in gebruik genomen.

Wijzigingen vanaf die datum zijn:

- ◆ De halte Utrecht Centraal van de lijnen 2, 3 en 28 wordt verplaatst van het Jaarbeursplein naar het tram-/busstation Centrumzijde;
- ◆ De route van lijn 2 gaat weer via de Catharijnesingel lopen. Hiermee worden de haltes Hoogh Boulandt en Nicolaas Beetstraat weer in gebruik genomen. Bij de Marga Klompébrug wordt een nieuwe halte aangelegd. Ook onderzoeken we een extra halte nabij het Vredenburg;
- ◆ De halte Utrecht Centraal van lijn 6 wordt verplaatst van het Jaarbeursplein naar het busstation Jaarbeurszijde.

Ook met ingang van 7 juli 2018 gaat de Uithoflijn rijden. In samenhang daarmee worden de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- ◆ De Uithoflijn gaat rijden en krijgt het lijnnummer 22. Door de Uithoflijn ontstaan nieuwe overstapmogelijkheden tussen trein en tram bij station Vaartsche Rijn en tussen bus en tram bij de nieuwe halte Herculesplein nabij Galgenwaard. De Uithoflijn rijdt op werkdagen tot 21:30 uur en krijgt een frequentie overdag van 16x per uur;
- ◆ Lijn 6 wordt van het busstation Jaarbeurszijde over de route Vondellaan-Albatrosstraat-Rubenslaan verlengd naar het Diakonessenhuis. Nabij het Diakonessenhuis worden nieuwe haltes aangelegd in de Burg. Fockema Andraealaan en de Bosboomstraat;
- ◆ Lijn 12 wordt opgeheven. Reizigers kunnen reizen met de Uithoflijn.

- ◆ Van en naar De Meern gaat lijn 18 de route van lijn 4 over de Langerakbaan en de Weg der Verenigde Naties/Graadt van Roggenweg volgen. Lijn 18 gaat 4 keer per uur rijden in plaats van 6 keer per uur;
- ◆ Op lijn 28 worden dubbelgelede bussen ingezet om in te spelen op de reizigersgroei;
- ◆ De route van lijn 29 gaat via Rijnsweerd lopen. Met deze aanpassing ontstaat een nieuwe verbinding van station Vaartsche Rijn met Rijnsweerd. In de Stadionlaan wordt een nieuwe halte aangelegd voor lijn 29 richting Utrecht CS;
- ◆ Lijn 29 gaat ook 's avonds na 19:00 rijden tot einde dienst om de omgeving Rubenslaan een alternatief te bieden voor het opheffen van lijn 12 en om tegemoet te komen aan de wens van reizigers;
- ◆ Lijn 31 wordt tussen station Lunetten en Rijnsweerd opgeheven. Treinreizigers met bestemming De Uithof kunnen voortaan gebruik maken van station Vaartsche Rijn en de Uithoflijn;
- ◆ Lijn 208 wordt opgeheven, omdat deze door de start van de Uithoflijn en de introductie van de nieuwe lijn 6 naar het Diaconessenziekenhuis niet langer noodzakelijk is;
- ◆ Lijn 283 gaat in Nieuwegein nieuwe haltes bij het stadscentrum aandoen, zodat inwoners in Nieuwegein gebruik kunnen maken van deze snelle verbinding naar De Uithof;
- ◆ Lijn 287 gaat de haltes langs de route in Nieuwegein-Zuid aandoen, zodat inwoners in Nieuwegein gebruik kunnen maken van deze snelle verbinding naar De Uithof.

Mocht er vertraging optreden in de oplevering van het nieuwe tram-/busstation Utrecht Centraal Centrumzijde en/of de indienststelling van de Uithoflijn, dan schuiven de daarmee samenhangende aanpassingen in het busnetwerk mee of vindt, waar mogelijk, een getrapte invoering plaats.

Op 7 juli 2018 wordt nog één andere wijziging doorgevoerd:

- ◆ In Leidsche Rijn Centrum wordt de route van de lijnen 10, 11, 15, 16, 37, 48 127 en 138 verlegd naar de Parijsboulevard. Hierdoor wordt de reistijd korter.

## Inhoudsopgave

1	Inleiding en uitgangspunten .....	6
2	Thema 1: Inspelen op ontwikkelingen en regulier onderhoud .....	7
2.1	Evaluatie dienstregeling 2017 .....	7
2.2	Ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen .....	7
2.3	Werkzaamheden.....	9
2.4	NS-dienstregeling 2018.....	10
2.5	Voortzetting lijn 258 Bilthoven-Berg en Bosch .....	10
3	Thema 2: Start exploitatie Uithoflijn en aanpassing van busnetwerk.....	11
3.1	Dienstregeling Uithoflijn .....	11
3.2	Opheffen lijn 12 .....	11
3.3	Opheffen lijn 208.....	12
3.4	Dubbelgelede bussen op lijn 28.....	12
3.5	Routewijziging lijn 18 tussen De Meern en Utrecht Centraal.....	12
3.6	Frequentie lijn 18 Utrecht Centraal - Rijnsweerd 4x per uur .....	13
3.7	Bediening Rubenslaan en Diakonessenhuis .....	13
3.8	Lijn 31 Lunetten-Rijnsweerd opheffen .....	15
3.9	Verbetering verbinding Nieuwegein - De Uithof.....	16
4	Thema 3: Uitvoering OV Streefbeeld 2020 .....	18
4.1	Introductie pilot Vianen-Houten-Odijk-Zeist.....	18
4.2	Frequentieverhoging lijn 29 De Meern-Vaartsche Rijn-De Uithof.....	20
5	Thema 4: Geïntegreerd netwerk Zeist e.o. ....	21
6	Infrastructuur.....	22
6.1	Houten .....	22
6.2	Nieuwegein .....	22
6.3	Odijk.....	22
6.4	Utrecht .....	22
6.5	Vianen .....	24
6.6	Zeist .....	24

## 1 Inleiding en uitgangspunten

Utrecht ontwikkelt, Utrecht bouwt, Utrecht groeit. Jaarlijks vervoeren wij steeds meer reizigers. Door steeds veranderende bestemmingen veranderen de reispatronen. Het aanbod van openbaar vervoer moet daar voortdurend op worden aangepast. Daarom stelt openbaar vervoerbedrijf Qbuzz/U-OV voor elk jaar een vervoerplan op, waarin wij voorstellen doen om met het U-OV voorzieningenniveau (lijnnet, frequentie, aansluiting) daar zo goed mogelijk op in te spelen.

De provincie Utrecht geeft als concessieverlener uitgangspunten mee voor de ontwikkeling van het plan. Deze uitgangspunten zijn als volgt benoemd in vier thema's:

### Thema 1: inspelen op ontwikkelingen en regulier onderhoud

- ◆ Inspelen op reizigersgroei, klachten, rijtijden, NS-dienstregeling en ruimtelijke ontwikkeling;
- ◆ Inspelen op de actuele werkzaamheden en planningen betreffende de diverse werkzaamheden aan de infrastructuur in de Utrechtse regio;
- ◆ Optimalisatie samenloopcorridors U-OV en Syntus (tijdsligging en aansluitingen);
- ◆ Afstemming rond voortzetting buslijn 258 volgens de financieringsregeling.

### Thema 2: Start exploitatie Uithoflijn en aanpassing van busnetwerk

- ◆ Start tramexploitatie Uithoflijn en optimalisatie busnetwerk, inclusief het verbeteren van bereikbaarheid Diakonessenhuis i.r.t. loopafstanden;
- ◆ Verbetering Uithofverbindingen Vianen/IJsselstein-Nieuwegein-De Uithof;

### Thema 3: Uitvoering OV Streefbeeld 2020

- ◆ Introductie pilot Vianen-Houten-Odijk-Zeist;
- ◆ Kwartiersfrequentie buslijn 29 De Meern - Vaartsche Rijn NS - De Uithof.

### Thema 4: Optimaliseren busnetwerk Zeist voor Centrumvisie Zeist

- ◆ Optimalisatie vervoersaanbod Zeist in samenhang met Syntus.

De vier thema's fungeren als leidraad voor de indeling van dit vervoerplan.

In tegenstelling tot voorgaande jaren is nu één plan voor het hele jaar ontwikkeld. Voor 2018 bestaat meer zicht op de beoogde ontwikkelingen en is er voldoende voorbereidingstijd voor een integraal vervoerplan. Bijkomend voordeel is dat hierdoor meer 'rust' ontstaat, omdat niet zo snel opeenvolgende vervoerplanprocessen en consultatietrajecten worden doorlopen.

Het opstellen van één vervoerplan voor 2018 betekent overigens niet dat alle wijzigingen gelijktijdig worden doorgevoerd. Zo worden de wijzigingen rondom Utrecht Centraal en de Uithoflijn pas doorgevoerd bij de beoogde start medio 2018. Bij onverhoopte vertraging schuiven de daarmee samenhangende aanpassingen in het busnetwerk mee of vindt, waar mogelijk, een getrapte invoering plaats. In het vervoerplan is per maatregel het beoogde startmoment aangegeven.

## 2 Thema 1: Inspelen op ontwikkelingen en regulier onderhoud

### 2.1 Evaluatie dienstregeling 2017

De evaluatie van de voorgaande dienstregeling is een belangrijk onderdeel in het proces voor het opstellen van een nieuw vervoerplan. Wij toetsen de bezetting van bussen, volmeldingen, rijtijden, klachten e.d. en beoordelen of er aanleiding is om voor de volgende dienstregeling aanpassingen voor te stellen. In het Vervoerplan 2017-2 hebben wij een aantal maatregelen opgenomen om knelpunten uit eerdere dienstregelingen op te lossen. De dienstregeling start in juli 2017 en de resultaten van deze maatregelen kunnen wij pas in het najaar van 2017 zien. Dat is te laat voor het Vervoerplan 2018. Daarom stellen wij nu geen nieuwe maatregelen voor, maar mochten zich in de loop van de tijd knelpunten voordoen, dan kunnen oplossingen zo nodig worden verwerkt in de zomerdienstregeling 2018 of de winterdienstregeling 2018, die eind augustus 2018 ingaat.

### 2.2 Ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen

Van een aantal gemeenten in het U-OV vervoergebied hebben wij een opgave ontvangen van de ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in 2018. Met name de ontwikkelingen in Utrecht en Zeist zijn zodanig van aard en omvang, dat wij daar met het openbaar vervoer op moeten inspelen.

#### 2.2.1 Lijnen 2, 3, 6 en 28 naar Utrecht Centraal Centrumzijde

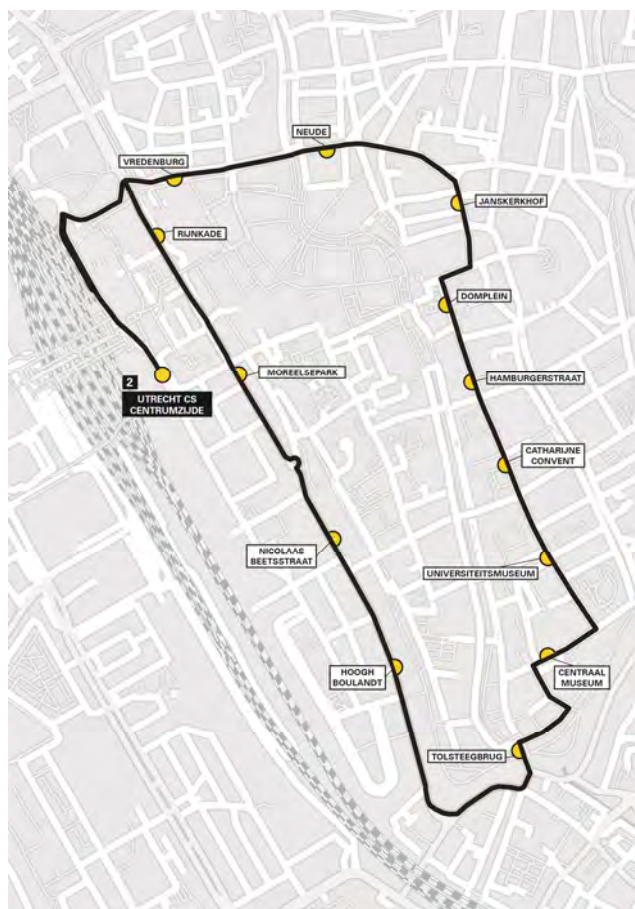
Hoewel eerder is aangegeven dat het tijdelijk busstation Jaarbeursplein per december 2017 niet meer nodig is, hebben de gemeente Utrecht en de provincie Utrecht besloten om dit busstation tot juli 2018 te handhaven. Op deze manier is de veiligheid voor reizigers beter te garanderen en kan de complexe bouwopgave aan de centrumzijde, zoals de aanleg van de Uithoflijn en de bouw van Het Platform, beter ingepast worden. Vanaf 7 juli 2018 is het nieuwe tram-/busstation Utrecht Centraal Centrumzijde klaar en kan in gebruik worden genomen. Op het nieuwe station is minder ruimte voor bussen dan voorheen. De haltes van de U-OV-lijnen, die nu nog op het Jaarbeursplein liggen, worden verplaatst naar het nieuwe busstation:

- ◆ De haltes van de lijnen 2 en 3 worden teruggeplaatst naar Utrecht Centraal Centrumzijde, omdat de route van deze lijnen geheel aan de centrumkant van Utrecht Centraal liggen. Een halte aan de Jaarbeurszijde zou voor de meeste reizigers alleen maar tot extra reistijd leiden;
- ◆ De haltes van lijn 28 worden teruggeplaatst naar de Centrumzijde, omdat ook de Uithoflijn van dit station zal vertrekken. In geval van een verstoring op één van deze lijnen kunnen reizigers voor hun reis van en naar De Uithof van de andere lijn gebruik maken.

Het was de bedoeling om ook lijn 6 terug te plaatsen naar de Centrumzijde. We willen deze lijn echter bij de start van de Uithoflijn via de Rubenslaan doortrekken naar het Diakonessenhuis (zie thema 2) en dan ligt het voor de hand dit te doen vanaf het busstation Jaarbeurszijde.

#### 2.2.2 Lijn 2 via Catharijnesingel

Als het tram-/busstation aan de centrumzijde klaar is, kan de omleiding van lijn 2 via de Dichtersbaan worden beëindigd. Lijn 2 gaat vanaf het Ledig Erf via de Catharijnesingel rijden. De oorspronkelijke haltes Hooch Boulandt en Nicolaas Beetsstraat worden weer in gebruik genomen. Bij de Marga Klompébrug wordt een nieuwe halte aangelegd.



Figuur 1. Route lijn 2 Catharijnesingel

Voorheen kon lijn 2 via het Moreelsepark direct het busstation centrumzijde oprijden. In de nieuwe situatie is deze route niet mogelijk. De route loopt verder over de Catharijnesingel en het Smakkelaarsveld. Deze route moet dan wel geschikt zijn voor busverkeer. Verder hebben we de gemeente gevraagd of er nabij het Vredenburg een nieuwe halte kan worden aangelegd.

### 2.2.3 Lijn 10, 11, 15, 16, 37, 48, 127, 138 via de Parijsboulevard

Met ingang van de zomerdienstregeling 2018 op zaterdag 7 juli 2018 kunnen bussen via de Parijsboulevard rechtstreeks tussen station Leidsche Rijn Centrum en de Graauwaartsingel rijden.



Figuur 2. Parijsboulevard

De halte Centruboulevard komt voor deze lijnen te vervallen. Voor de doorgaande reiziger betekent deze doorsteek, dat de reistijd een minuutje en de reisafstand ca. 300m korter wordt.



## 2.2.4 Lijnen 58, 74 en 251 richting De Bilt via de 1e Hogeweg

In het kader van de ontwikkeling van het centrum van Zeist wordt het gedeelte van de Weeshuislaan tussen de Antonlaan en de Slotlaan bij het voetgangersgebied getrokken. Daarmee komt de directe route voor bussen van de Antonlaan naar de Slotlaan te vervallen. De busroute van de lijnen 58, 74 en 251 in de richting De Bilt wordt verlegd naar de route Weeshuislaan-Voorheuveel-1e Hogeweg. In plaats van via de 2e Hogeweg gaat de route voor de lijnen 58, 74 en 281 verder via de Slotlaan naar de 1e Dorpsstraat. De huidige haltes Belcour en Hogeweg komen voor deze lijnen te vervallen. Op de Voorheuveel en de 1e Hogeweg worden nieuwe haltes aangelegd.



Figuur 3. Route lijn 74 Centrum Zeist

De werkzaamheden worden uitgevoerd in de loop van 2017. We gaan ervan uit dat de routewijziging wordt doorgevoerd met ingang de winterdienstregeling op 10 december 2017.

## 2.3 Werkzaamheden

Ook in 2018 krijgen we te maken met werkzaamheden die voor kortere of langere tijd gevolgen hebben voor het openbaar vervoer in de vorm van omleiding of vertraging.

Van de gemeente Utrecht hebben we een voorlopige opgave ontvangen van de werkzaamheden, die hinder kunnen opleveren. Ook in de gemeente Zeist vinden op een aantal locaties werkzaamheden plaats, die tot hinder kunnen leiden. Het is nog niet in alle gevallen bekend wanneer en hoe de werkzaamheden worden uitgevoerd. We kunnen daarom nu niet aangeven hoe we hierop inspelen. Bij korter durende werkzaamheden zoeken we naar een oplossing, die zo min mogelijk hinder oplevert voor de reiziger en zo goed mogelijk past binnen de dan geldende dienstregeling. Bij langer durende werkzaamheden kunnen wij aanpassingen mogelijk in een reguliere dienstregeling verwerken.

Overigens hebben wij behalve met werkzaamheden ook veelvuldig te maken met evenementen. Deze zijn meestal kortdurend, maar in veel gevallen moeten wij omleidingen instellen. Omdat ze kort duren vergt het vaak extra inspanning om reizigers hierover te informeren.

## 2.4 NS-dienstregeling 2018

We verwachten nog wel enkele updates van de NS-plannen, maar het is al bekend dat de NS-dienstregeling met ingang van 10 december 2017 op een aantal belangrijke punten wijzigt. Voor de Utrechtse regio is de belangrijkste verandering de frequentieverhoging van de intercity Amsterdam-Eindhoven naar 6x per uur. Dit heeft gevolgen voor de dienstregeling van de sprinters en de aansluitingen daarop. Tussen Houten en Utrecht gaat in de spitsrichting 6x per uur een sprinter rijden. Omdat de aansluitende buslijnen in een andere frequentie rijden, kan hier niet in alle gevallen een goede aansluiting worden geboden. In de daluren rijden de treinen 4x per uur, maar dan in een onregelmatig patroon. Bij het ontwerp van onze dienstregeling bepalen we op welke treinen het best kan worden aangesloten. Op andere stations zal het voor de buslijnen veelal gaan om een beperkte aanpassing van de aankomst- en vertrektijden.

## 2.5 Voortzetting lijn 258 Bilthoven-Berg en Bosch

Eind 2015 is lijn 258 ingesteld om de bereikbaarheid van Berg en Bosch per openbaar vervoer te verbeteren. De kosten voor de exploitatie worden gedeeld door de bedrijven, die op het terrein zijn gevestigd, en de provincie Utrecht. De overeenkomst hiervoor loopt eind 2017 af. De provincie neemt het initiatief om met de betrokken partijen te bespreken of en onder welke voorwaarden deze verbinding kan worden voortgezet.

### 3 Thema 2: Start exploitatie Uithoflijn en aanpassing van het busnetwerk

Vanaf 7 juli 2018 gaat de tram tussen Utrecht Centraal en De Uithof rijden, de "Uithoflijn". Deze lijn kan per richting meer dan 6.000 reizigers per uur vervoeren. Dat is meer dan twee keer zoveel als lijn 12 nu. Verder wordt de reistijd tussen Utrecht Centraal en De Uithof zo'n 3 minuten korter. Vanwege de vrije baan is de betrouwbaarheid van de dienstregeling groter. Tenslotte biedt de lijn een snelle verbinding tussen station Utrecht Centraal en station Vaartsche Rijn en tussen station Vaartsche Rijn en De Uithof. Reizigers, die nu nog lijn 12 gebruiken, zullen zeker de overstap naar de tram maken. Ook voor reizigers, die langs een andere route de reis maken, kan de kwaliteit van de Uithoflijn een reden zijn om over te stappen, bijvoorbeeld voor reizigers van de stations Bilthoven, Driebergen, Houten of Overvecht. Dat zal dan misschien niet zijn vanwege de (geplande) reistijd, maar wel vanwege de betrouwbaarheid van de tram en de volle bussen op de verbindingen van die stations met De Uithof. Omgekeerd kunnen reizigers met bestemming omgeving Vondellaan, die met de bus aankomen op busstation Utrecht Centraal Jaarbeurszijde, ervoor kiezen vanaf dit busstation bijv. lijn 8 te blijven gebruiken in plaats van door de stationshal naar busstation Utrecht Centraal Centrumzijde te lopen en daar de Uithoflijn te nemen.

Het is niet te voorspellen of en in welke mate in die gevallen reispatronen zullen veranderen. Daarom zijn we in dit vervoerplan terughoudend met het wijzigen van die verbindingen.

Behalve de komst van de Uithoflijn speelt in Utrecht Oost de vraag of de bereikbaarheid van het Diaconessenhuis kan worden verbeterd. Met de veranderingen in het busnetwerk als gevolg van de Uithoflijn zien wij mogelijkheden om in dit vervoerplan aan deze wens te voldoen.

#### 3.1 Dienstregeling Uithoflijn

De basis voor de bediening van de Uithoflijn is het projectbesluit en het OV Streefbeeld 2020, waarbij uitgegaan is van één-op-één vervanging van buslijn 12. Dit betekent dat de tram, net als lijn 12 nu, tussen De Uithof en Utrecht Centraal niet rijdt in de avonduren (na 21.30 uur) en weekenden. De Uithof en P+R De Uithof worden dan bediend door de frequente lijn 28, die deze belangrijke bestemmingen direct verbindt met de binnenstad en Utrecht Centraal. De vervoerwaarde van en naar De Uithof is op deze tijdstippen te gering om twee OV-verbindingen in stand te houden. Ook is het reispatroon op deze momenten van en naar de Uithof sterk gericht op de binnenstad en Utrecht Centraal, waarvoor buslijn 28 de verbinding biedt. Een gelegenheid om de bedieningstijden van de Uithoflijn te heroverwegen is de doorkoppeling aan de SUNIJ-lijn in 2020, wanneer er meer zicht is op het praktisch gebruik en de netwerkeffecten van de Uithoflijn.

De frequentie van de Uithoflijn wordt vanaf ca. 06:10 uur in de dienstregeling geleidelijk aan opgebouwd. Tussen 07:00 en 8:00 uur wordt 12x per uur per richting gereden, tussen 08:00 en 18:00 uur 16x per uur. Na 19:00 uur is dat nog 4x per uur. In de zomervakantie wordt minder frequent gereden (maximaal 8x per uur).

#### 3.2 Opheffen lijn 12

Als de Uithoflijn gaat rijden tussen Utrecht Centraal en De Uithof, wordt lijn 12 na 16 jaar exploitatie met dubbelgelede bussen opgeheven. Lijn 12 heeft in die periode naar schatting 100 miljoen reizigers per dubbelgelede bus vervoerd.

De Uithoflijn vervangt lijn 12 niet volledig, want de tram rijdt niet over de Rubenslaan. Verderop in dit plan geven wij aan welke aanvullende maatregelen wij hiervoor voorstellen.

Met het opheffen van lijn 12 is het mogelijk om de dubbelgelede bussen op andere lijnen in te zetten. Elders in dit plan is het voorstel opgenomen om deze bussen op lijn 28 in te zetten.

### 3.3 Opheffen lijn 208

De Uithoflijn gaat verbinding bieden tussen station Utrecht Centraal en station Vaartsche Rijn. Daarmee krijgt de omgeving Vondellaan een extra verbinding en extra capaciteit. De versterking met lijn 208 is dan niet meer nodig. Conform de afspraken met de provincie Utrecht eindigt de financiering voor deze lijn. Reizigers kunnen voor hun reis vanaf busstation Jaarbeurszijde gebruik blijven maken van de buslijnen 8, 41 en 47. Daarnaast gaat de verlengde lijn 6 via deze route rijden.

### 3.4 Dubbelgelede bussen op lijn 28

Lijn 28 is al de drukste buslijn van U-OV. Op het deel tussen De Meern en Rijnsweerd wordt de lijn versterkt door lijn 18. Incidenteel worden op drukke ritten dubbelgelede bussen ingezet. Desondanks zijn de bussen op het traject tussen Utrecht Centraal en De Uithof op bepaalde momenten nu al overvol en moeten wij soms reizigers laten staan aan de halte. Wij verwachten, dat deze lijn de komende jaren verder zal groeien. Ook op het traject Vleuten – Utrecht Centraal groeit het aantal reizigers door de ruimtelijke en demografische ontwikkeling van Leidsche Rijn.

Momenteel wordt lijn 28 nog veel gebruikt voor de verbinding tussen Utrecht Centraal en De Uithof. Dat is mede een gevolg van de ligging van de haltes t.o.v. de haltes van lijn 12. Voor reizigers die met andere lijnen aankomen op Utrecht Centraal Jaarbeursplein is het makkelijker om lijn 28 te nemen i.p.v. naar busstation Jaarbeurszijde te lopen en daar lijn 12 te nemen. In De Uithof halteren de lijnen 12 en 28 tijdelijk nog aan dezelfde haltes. Daar kiezen reizigers vaak voor de eerste bus die naar Utrecht Centraal gaat. Deze situaties wijzigen als busstation Centrumzijde in gebruik is genomen en de Uithoflijn rijdt. Omdat zowel de Uithoflijn als lijn 28 op Centrumzijde halteren, is het dan voor de reizigers makkelijker om de Uithoflijn te gebruiken. We verwachten dat daardoor de bezetting van lijn 28 afneemt.

Hoewel er door deze afname capaciteit vrijkomt, zal dat niet voldoende zijn om de komende jaren de groei op te vangen. Daarom zetten wij de dubbelgelede bussen die vrijkomen van lijn 12 in op lijn 28. Dat betekent nog eens een toename van de capaciteit met zo'n 30%. Desondanks is de capaciteit van 8 dubbelgelede bussen per uur in de ochtend- en middagspits niet voldoende om alle reizigers te vervoeren, laat staan om groei op te vangen. Op het gedeelte Utrecht Centraal – Rijnsweerd blijft versterking nodig.

### 3.5 Routewijziging lijn 18 tussen De Meern en Utrecht Centraal

Als de dubbelgelede bussen op lijn 28 worden ingezet is de capaciteit op het traject Vleuten – Utrecht Centraal voldoende. Dan hoeft lijn 18 op dat traject lijn 28 niet meer te versterken. We zetten een deel van de vrijkomende capaciteit in om lijn 4 te versterken tussen De Meern en Utrecht Centraal. Door de ontwikkelingen in Leidsche Rijn maakt een toenemend aantal reizigers gebruik van deze lijn. Op sommige momenten zetten wij nu al een gelede bus in. Deze tendens zet zich de komende jaren door. De ontwikkeling van de tak Utrecht Centraal – Zuilen zal hierbij achterblijven. Daarom wordt alleen het gedeelte De Meern – Utrecht Centraal versterkt, in de ochtendspits in de richting Utrecht Centraal, in de middagspits in de richting De Meern.



Figuur 4. Route lijn 18 Leidsche Rijn

### 3.6 Frequentie lijn 18 Utrecht Centraal – Rijnsweerd 4x per uur

In de winterdienst van 2017 rijdt lijn 18 nog 6x per uur. Als reizigers van lijn 28 tussen De Uithof en Utrecht Centraal de overstap maken naar de Uithoflijn, kan worden volstaan met vier ritten per uur. Daarmee blijft er ruimte over voor groei. De dienstregeling wordt afgestemd op de lijnen 27 en 28, zodat op het traject Neude – Rijnsweerd 16x per uur een bus rijdt.

In de zomerdienst kan de extra spitscapaciteit wel komen te vervallen en rijdt lijn 18 niet.

### 3.7 Bediening Rubenslaan en Diaconessenhuis

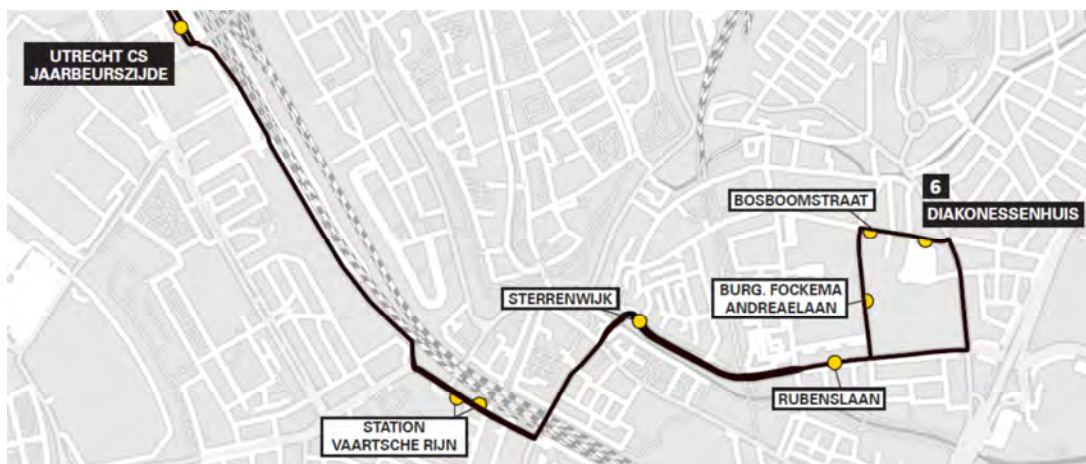
Met het opheffen van lijn 12 kunnen reizigers van de Rubenslaan en omgeving voor hun verbinding met Utrecht Centraal en De Uithof alleen gebruik maken van lijn 41 resp. lijn 29. De vraag is of die lijnen voldoende capaciteit hebben om de reizigers, die nu nog lijn 12 gebruiken, te vervoeren. Daarnaast ligt er de wens om de bereikbaarheid van het Diaconessenhuis te verbeteren.

#### 3.7.1 Lijn 6 verlengen naar het Diaconessenhuis

Als lijn 12 vervalt heeft lijn 41 tussen Utrecht Centraal en de Rubenslaan vooral in de spitsen onvoldoende capaciteit om de extra reizigers te kunnen vervoeren.

De bediening van het Diaconessenhuis kan worden verbeterd als de oorspronkelijke haltes in de Burg. Fockema Andraealaan en de Bosboomstraat weer in gebruik worden genomen. De doorgaande lijnen 8 en 41 komen in de buurt van het ziekenhuis, maar het is niet wenselijk deze lijnen via een omweg langs deze haltes te leiden. Dat zou leiden tot extra reistijd voor doorgaande reizigers.

De twee vraagstukken worden opgelost door lijn 6 van Utrecht Centraal Jaarbeurszijde door te trekken via de Vondellaan, de Albatrosstraat en de Rubenslaan naar het Diaconessenhuis. Daarmee krijgt het ziekenhuis de hele dag elk kwartier een verbinding met Utrecht Centraal. Op lijn 6 zetten wij gelede bussen in. Die capaciteit is voldoende om samen met lijn 41 de verbinding Utrecht Centraal – Rubenslaan te bedienen. De verlenging van lijn 6 is vanwege de beschikbare middelen pas mogelijk als de Uithoflijn rijdt en andere daarmee samenhangende wijzigingen zijn doorgevoerd.



Figuur 5. Verlenging lijn 6 Diakonessenhuis

Uit een proefrit met het U-OV Ontwikkelteam is gebleken dat op de beoogde route nog een aantal aanpassingen aan de infrastructuur moet worden gedaan om busverkeer mogelijk te maken. Die aanpassingen staan beschreven in Hoofdstuk 6 Infrastructuur. Het verlengen van lijn 6 tot het Diakonessenhuis met ingang van 7 juli 2018 geeft de gemeente tot die tijd de gelegenheid de aanpassingen voor te bereiden en uit te voeren.

### 3.7.2 Lijn 29 4x per uur via Rijsweerd en ook 's avonds bediening

In het kader van de afronding van het OV Streefbeeld 2020 (zie Thema 3) verhogen wij vanaf 10 december 2017 de frequentie van lijn 29 tot 19:00 van 2x naar 4x per uur. Daarmee heeft lijn 29 extra capaciteit voor de verbinding van de Rubenslaan met De Uithof als lijn 12 vervalt. Maar we houden er rekening mee dat het aantal reizigers verder toeneemt door bijvoorbeeld nieuwe studentenhuisvesting aan de Burg. Fockema Andreaelaan en meer overstappers bij station Vaartsche Rijn. De capaciteit wordt daarom extra verhoogd door gelede bussen in te zetten. Deze komen vrij als op lijn 28 dubbelgelede bussen worden ingezet.

Lijn 29 is ingesteld om de verbinding tussen Leidsche Rijn en De Uithof via Utrecht Centraal (lijn 28) en het station te ontlasten. Behalve de frequentie wijkt deze lijn op nog een aantal punten af van de beschrijving in het Streefbeeld. Hier willen wij, zodra de exploitatie van de Uithoflijn start en lijn 12 vervalt, in voorzien door de volgende wijzigingen door te voeren:

- ◆ De route loopt nu niet via Rijsweerd maar rechtstreeks tussen stadion Galgenwaard en De Uithof. Daar is destijds voor gekozen omdat dit een omweg is voor de reizigers van/naar De Uithof mede door congestie op de Waterlinieweg. Wij verwachten dat de maatregelen die hier vanaf de zomer van 2017 zullen zijn getroffen, een gunstig effect hebben op de doorstroming. Bovendien zou, als we niet via Rijsweerd rijden, de route van lijn 29 toch al langer worden. Als de Uithoflijn rijdt kunnen bussen namelijk niet meer over de trambaan direct tussen de Weg tot Wetenschap en de Heidelberglaan rijden, maar moet de route worden verlegd naar de Sorbonnelaan en de Leuvenlaan.

De extra reistijd via Rijsweerd bedraagt t.o.v. de huidige route niet meer dan 2 à 3 minuten. Daarom wordt de route verlegd naar de Waterlinieweg en Rijsweerd.



Figuur 6. Route lijn 29 Rijnsweerd

Door de routewijziging ontstaat een directe verbinding tussen station Vaartsche Rijn en Rijnsweerd.

Op dit moment ligt er op de oprit van de Waterlinieweg richting Rijnsweerd al een halte. We hebben de gemeente Utrecht gevraagd deze te verbeteren en ook voor de andere richting een halte aan te leggen. Met deze haltes blijft ook de omgeving van stadion Galgenwaard door lijn 29 bediend.

- ◆ De lijn wordt nog niet de hele dag gereden. De exploitatie eindigt nu om ca. 19:00 uur. Lijn 12 rijdt nu nog tot 21:30 uur. Als deze lijn wordt opgeheven moet lijn 29 de verbinding bieden tussen De Uithof, de Rubenslaan en station Vaartsche Rijn. Het ligt daarom voor de hand om de exploitatie te verlengen tot 21:30. Daarnaast hebben verschillende instellingen in De Uithof de wens om ook daarna nog door te rijden vanwege college- en werktijden. Daarom wordt de exploitatie verlengd tot einde dienst, maar dan wel vanaf 21:30 uur met een frequentie van 2x per uur.

### 3.8 Lijn 31 Lunetten-Rijnsweerd opheffen

Treinreizigers, die nu uitstappen op station Lunetten en daar lijn 31 nemen naar De Uithof, kunnen als de Uithoflijn rijdt ervoor kiezen door te reizen naar station Vaartsche Rijn om van daar hun reis voort te zetten met de Uithoflijn.

Reizigers met bestemming Rijnsweerd kunnen dat niet. Zij hebben de mogelijkheid om door te reizen naar station Vaartsche Rijn en over te stappen op de dan frequenter rijdende lijn 29 of naar Utrecht Centraal te reizen en dan lijn 28 te nemen. Er is nog een derde groep reizigers, namelijk de inwoners van Lunetten die naar Rijnsweerd en De Uithof willen. In plaats van lijn 31 te nemen kunnen zij lijn 8 naar station Vaartsche Rijn of Utrecht Centraal nemen en daar overstappen. Voor die groepen wordt mede door de overstap de reistijd langer.

In de huidige situatie reist 80% van de reizigers van lijn 31 tussen station Lunetten en De Uithof. Mede doordat de aansluiting tussen trein en bus op station Lunetten niet in alle gevallen goed is, gaan zij station Vaartsche Rijn en de Uithoflijn gebruiken. Wij verwachten dat er dan onvoldoende reizigers uit de wijk Lunetten overblijven voor lijn 31. Daarom wordt de lijn bij de start van de Uithoflijn op het gedeelte tussen Lunetten en Rijnsweerd opgeheven.

Het gedeelte van lijn 31 tussen Bilthoven en Rijnsweerd blijft wel bestaan. We onderzoeken nog of dit gedeelte in Rijnsweerd/De Uithof aan een andere lijn kan worden gekoppeld

### 3.9 Verbetering verbinding Nieuwegein – De Uithof

Al langer leeft de wens om de verbinding tussen Nieuwegein en De Uithof te versnellen. In het verleden is o.a. onderzocht of de lijnen 71, 72 en 271 een snellere route in Utrecht kunnen volgen. Daar is toen van afgezien, omdat deze lijnen ook een belangrijke rol vervullen in verbindingen van delen van Utrecht met De Uithof. Sinds eind 2016 is de route van de lijnen 283 IJsselstein – De Uithof en 287 Vianen – De Uithof gewijzigd. In plaats van over de autosnelwegen A2 en A12 loopt de route nu door Nieuwegein. Als deze lijnen haltes in Nieuwegein aandoen, ontstaat voor reizigers uit Nieuwegein een veel snellere verbinding met De Uithof dan met de bestaande lijnen. Een aantal haltes moet nog worden aangelegd. Om de gemeente Nieuwegein hiervoor voldoende tijd te geven, kan deze verbetering worden ingevoerd met ingang van de zomerdienst op 7 juli 2018.

#### 3.9.1 Nieuwe haltes Nieuwegein Stadscentrum/extra rit lijn 283

De route van lijn 283 scheert langs Nieuwegein Stadscentrum, maar er liggen nu geen haltes. De gemeente Nieuwegein is bereid om voor de verbetering van de verbinding nieuwe haltes aan te leggen. In de richting IJsselstein wordt een halte aangelegd langs de Zuidstedeweg, net voorbij de kruising Zuidstedeweg/Kapittelstede. Vanaf hier is het ongeveer 200 meter lopen naar de bus-/tram halte Nieuwegein Stadscentrum. In de richting De Uithof is een halte aan de Zuidstedeweg niet mogelijk. Er wordt een halte aangelegd op de Weverstede bij de kruising Weverstede/ Kapittelstede.

De rijtijd tussen IJsselstein en de Uithof neemt in de richting De Uithof met 2 à 3 minuten toe. In de richting IJsselstein bedraagt de extra tijd ongeveer 1 minuut. Een rit tussen IJsselstein Overwaard en de halte Heidelberglaan duurt daarmee voortaan 22 tot 26 minuten. De rit vanaf Nieuwegein Centrum tot de halte Heidelberglaan duurt nu nog 28 minuten met lijn 71. Wanneer lijn 283 stopt in Nieuwegein Stadscentrum is de reistijd 7 tot 11 minuten korter. Hierbij is nog geen rekening gehouden met de effecten van de doorstromingsmaatregelen, die in de zomer van 2017 op de Waterlinieweg worden getroffen. Mogelijk wordt daardoor de rijtijd in de spitsen 2 à 3 minuten korter.

Lijn 283 is nu al een goed bezette lijn en er worden op sommige momenten extra ritten ingezet om voldoende capaciteit te bieden. We moeten er rekening mee houden, dat door de kwaliteitsverbetering reizigers overstappen van andere lijnen en nieuwe reizigers worden aangetrokken. Daarvoor is in de huidige situatie onvoldoende capaciteit. Om dit te kunnen opvangen worden de volgende maatregelen genomen:

- ◆ De vertrektijd van de versterkingsrit, die nu rond 08:00 uur rijdt wordt verschoven naar 8:08;
- ◆ Rond 8:23 uur wordt een extra rit ingezet;
- ◆ Op de rit van 10:30 uur wordt een gelede bus ingezet (of de rit wordt versterkt).

Het opnemen van een halte Nieuwegein Centrum in de route van lijn 283 heeft gevolgen voor de bezetting op de lijnen 71, 271 en 72. Maar zelfs als we ervan uitgaan dat alle reizigers, die nu in de spits reizen tussen Nieuwegein Centrum en De Uithof, dit voortaan met lijn 283 doen, is de afname van de bezetting per rit maar 5-10% en dat is geen reden om het aanbod op die lijnen aan te passen.





Figuur 7. Haltes lijn 283

### 3.9.2 Haltes Nieuwegein Zuid lijn 287

Lijn 287 verbindt busstation Vianen snel met Rijsweerd en De Uithof. Ook deze lijn volgt een snelle, gestrekte route door Nieuwegein. In Nieuwegein-Zuid rijdt lijn 271 min of meer parallel aan lijn 287. Er is tussen lijn 271 en 287 een groot verschil in rijtijd van en naar De Uithof.

Om ook reizigers tussen Nieuwegein Zuid en De Uithof een snellere reismogelijkheid te bieden, laten we lijn 287 stoppen op de haltes 't Veerhuis, Wiersdijk en Merwesteintunnel. Een rit vanaf de halte 't Veerhuis naar de Heidelberglaan met lijn 271 duurt nu 32 tot 37 minuten. Dat wordt met lijn 287 18 tot 22 minuten. Daarbij is rekening gehouden met 2 minuten extra rijtijd om de haltes te kunnen aandoen. Daarmee staat tegenover een reistijdverlenging van 2 minuten voor doorgaande reizigers vanuit Vianen dus een versnelling van een kwartier voor reizigers uit Nieuwegein-Zuid.



Figuur 8. Haltes lijn 287

De kwaliteitsverbetering leidt tot extra reizigers op lijn 287. Maar gezien de hoge frequentie en de capaciteit is het niet nodig het aanbod op lijn 287 aan te passen. Aan de andere kant zal het aantal reizigers op lijn 271 afnemen. Mede omdat het eventueel opheffen van lijn 271 gevolgen heeft voor de loopafstanden en er vrij recent is geïnvesteerd in de haltes Graaf Florisweg, heeft de gemeente Nieuwegein aangegeven een aanpassing van lijn 271 graag breder te willen bezien, onder andere samen met de gemeente Vianen. Voor het uitwerken van voorstellen wordt meer tijd uitgetrokken en wordt dit meegenomen in het Vervoerplan 2019.

## 4 Thema 3: Uitvoering OV Streefbeeld 2020

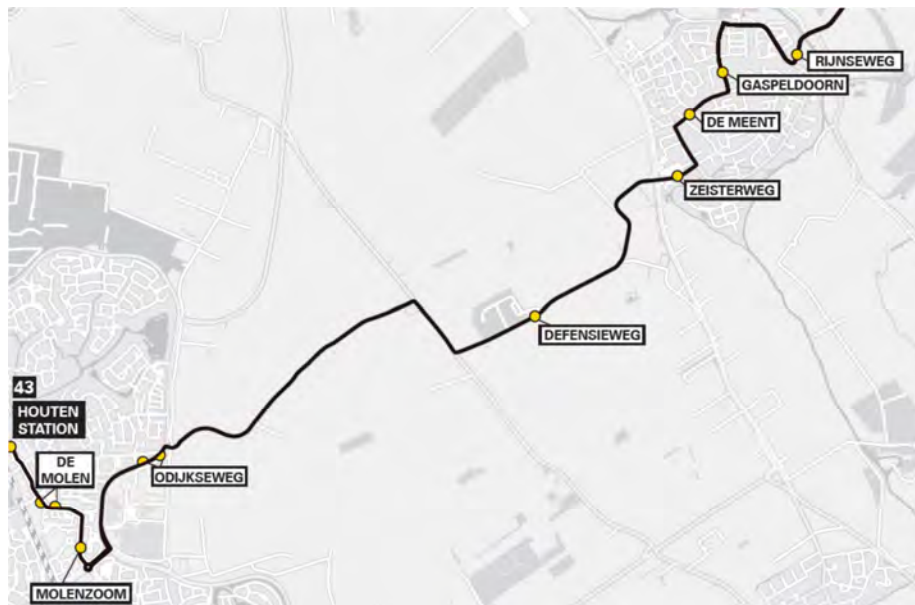
Indertijd heeft het Bestuur Regio Utrecht het openbaarvervoerbeleid voor de periode tot 2020 vastgelegd in het OV Streefbeeld 2020. Veel van de voornemens zijn inmiddels gerealiseerd. Twee maatregelen wachten nog op uitvoering c.q. afronding. Dat betreft de introductie van de verbinding Vianen-Houten-Odijk-Zeist en de uitbreiding van de oost-westverbinding Leidsche Rijn-De Uithof.

### 4.1 Introductie pilot Vianen-Houten-Odijk-Zeist

De plannen voor de nieuwe verbinding Vianen-Houten-Odijk-Zeist zijn uitgebreid beschreven in het Vervoerplan 2017-1. Belanghebbenden hebben in de consultatiefase van dat plan al kunnen reageren op het voorstel. Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht hebben besloten voor een proef van 3 jaar middelen beschikbaar te stellen. Met de betrokken gemeenten worden afspraken gemaakt over de evaluatie van de proef.

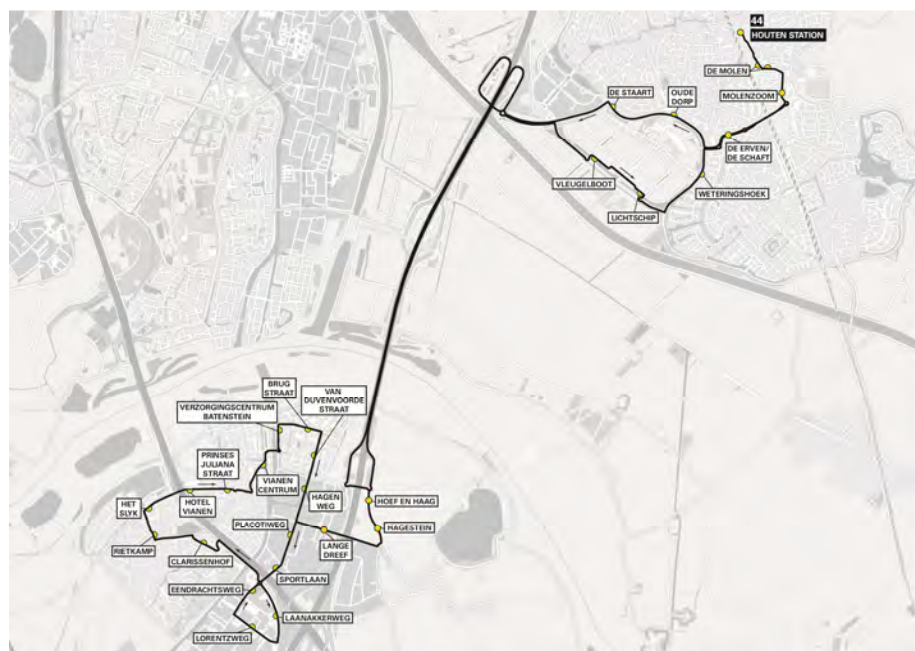
Samengevat worden met ingang van de nieuwe dienstregeling op 10 december 2017 de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- ◆ Lijn 43 wordt verlengd tussen Odijk en Houten. Op dit trajectdeel gaat lijn 43 op werkdagen tussen 06.30 en 19.00 uur ieder halfuur rijden. De route van lijn 43 wordt aangepast in Odijk, zodat voor doorgaande reizigers een kortere reistijd ontstaat.

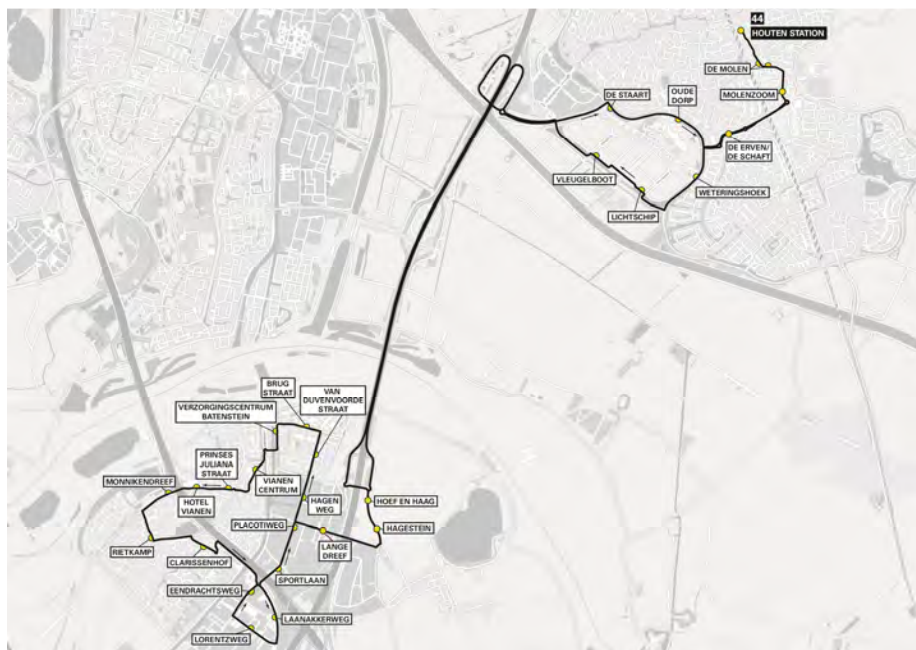


Figuur 9. Route lijn 43 Odijk - Houten

- ◆ Lijn 44 is een nieuwe buslijn tussen Houten en Vianen. Ook deze lijn gaat op werkdagen tussen 06.30 en 19.00 uur tweemaal per uur rijden. Lijn 44 bedient tevens het nieuwe dorp Hoef en Haag ten oosten van Vianen.



Figuur 10. Route lijn 44 ochtend



Figuur 11. Route lijn 44 middag

De bedieningsperiode, frequentie en materieelinzet van lijn 43 blijft gehandhaafd conform de huidige lijn 43, zodat de kwaliteit op het bestaande deel tussen Odijk en Zeist behouden blijft.

In de Uitgangspunten geeft de provincie aan dat op lijn 43 tussen Houten en Odijk en op lijn 44 in de daluren tenminste een frequentie van 1x per uur wordt geboden. Zoals in het Vervoerplan 2017-1 al is beschreven, houden wij vast aan een frequentie van 2x per uur, omdat deze inzet in de pilot-fase de mogelijkheid biedt om de potentie van deze verbindingen te ontdekken. Verder is met name op lijn 43 een kosteneffectieve exploitatie alleen mogelijk als op het trajectdeel Houten - Odijk in dezelfde frequentie wordt gereden als op het trajectdeel Odijk - Zeist.

In de zomerdienstregeling gaat de frequentie in de daluren wel terug naar 1x per uur, wat aansluit bij de frequentie van de huidige lijn 43 in de zomerdienst.

Ook qua materieel houden wij vast aan ons eerdere voorstel. Wij willen 12m-standaardbussen inzetten om de potentie van de verbinding te onderzoeken. Daarvoor mag de capaciteit van het materieel geen belemmering zijn. Bovendien verwachten wij niet dat inzet van kleiner materieel tot veel lagere kosten zal leiden.

Met de gemeente Houten zijn we in gesprek over een pauzevoorziening bij station Houten. De realisatie daarvan is een voorwaarde om te kunnen starten met lijn 44.

## 4.2 Frequentieverhoging lijn 29 De Meern-Vaartsche Rijn-De Uithof

Om de verbinding tussen Leidsche Rijn en De Uithof via Utrecht Centraal (lijn 28) en het station te ontlasten, is in het Streefbeeld een tweede oost-westverbinding geïntroduceerd. Deze verbinding loopt via Papendorp en station Vaartsche Rijn en is sinds augustus 2016 ingesteld onder het lijnnummer 29. Op een aantal punten wijkt deze (nog) af van de beschrijving in het Streefbeeld. Bij Thema 2 hebben wij al aangegeven dat de route tussen station Vaartsche Rijn en De Uithof tegelijk met de introductie van de Uithoflijn wordt verlegd naar Rijnsweerd en op werkdagen ook 's avonds laat gaat rijden.

De punten die nog resteren zijn het verhogen van de frequentie van 2x naar 4x per uur en het doortrekken van de lijn van De Meern Oost naar Vleuten. De afgelopen maanden is lijn 29 gemonitord en geëvalueerd. Hierbij zijn de wensen van de reizigers geïnventariseerd door middel van verschillende enquêtes en zijn de huidige prestaties geanalyseerd.

Het verhogen van de frequentie biedt veel voordelen. Het verhoogt de kwaliteit en aantrekkelijkheid van lijn 29, doordat er meer overstapmogelijkheden zijn op de knooppunten: bij station Vaartsche Rijn op de trein en bij de Meern Oost op de streeklijnen. Deze kwartierdienst biedt ook nieuwe overstapmogelijkheden. Reizigers vanuit Nieuwegein en Vianen kunnen bijvoorbeeld op het Anne Frankplein makkelijker overstappen op lijn 29 naar de omgeving Vondellaan (ROC's). Zij hoeven dan niet meer via Utrecht Centraal. Dit levert voor hen reistijdwinst op.

Het doortrekken van lijn 29 naar Vleuten heeft qua aantal reizigers minder potentie. Verlenging via de Rivierkom (route lijn 9 tussen De Meern en station Vleuten) loopt door het deel van Vleuten met een lagere bebouwingsdichtheid. De andere mogelijke route loopt door het dichtbebouwde Vleuterweide Centrum. Daar zitten meer potentiële reizigers, maar hier rijdt lijn 28 al in hoge frequentie.

Op basis van de resultaten van deze onderzoeken komen wij tot de conclusie dat van deze twee opties frequentieverhoging de meest kansrijke is. Lijn 29 gaat met ingang van 10 december 2017 op werkdagen tussen 06:30 en 19:00 uur rijden met een frequentie van 4x per uur.

## 5 Thema 4: Geïntegreerd netwerk Zeist e.o.

In samenwerking met Syntus ontwikkelen wij plannen voor een geïntegreerd netwerk van verbindingen voor Zeist en omgeving met Amersfoort, Utrecht en Zeist. De plannen zijn nog niet zover dat zij al in dit Vervoerplan 2018 kunnen worden meegenomen.

## 6 Infrastructuur

Voor de voorgestelde lijnwijzigingen geldt de voorwaarde dat op een aantal punten de infrastructuur c.q. de verkeerslichtenregeling hiervoor wordt aangepast. In de meeste gevallen gaat het om een aanpassing, die door een gemeente moet worden gerealiseerd. Hieronder volgt per gemeente een overzicht.

### 6.1 Houten

Voor de exploitatie van de verlengde lijn 43 en de nieuwe lijn 44 dient bij station Houten een pauzevoorziening voor chauffeurs te worden gerealiseerd.

### 6.2 Nieuwegein

Voor de versnelling van de verbinding tussen Nieuwegein, Stadscentrum en De Uithof moeten voor lijn 283 in de richting De Uithof op de Weverstede en in de richting IJsselstein op de Zuidstedeweg haltes worden aangelegd.

### 6.3 Odijk

Voor het strekken van de route van lijn 43 in Odijk en het verlengen van de route naar Houten dienen de haltes De Meent, Zeisterweg (richting Zeist) en Defensieweg te worden aangelegd.

De haltes Eikelaar, Weteringwaard, Rijneiland, De Vork en Jodichemdreef komen te vervallen.

### 6.4 Utrecht

#### 6.4.1 Stationsgebied en Uithoflijn

De belangrijkste infrastructuurprojecten in Utrecht voor dit Vervoerplan zijn de realisatie van het nieuwe tram-/busstation Utrecht Centraal Centrumzijde en van de Uithoflijn. Op het moment van schrijven van dit plan is de stand van zaken dat deze op 7 juli 2018 beschikbaar zijn. Die beschikbaarheid is voor een groot deel van de voorstellen een voorwaarde om ze te kunnen uitvoeren. Mocht er in de planning iets veranderen dan heeft dat dus ook gevolgen voor die voorstellen.

Om met lijn 2 weer de route over de Catharijnesingel te kunnen rijden moet deze daarvoor beschikbaar en geschikt zijn en moet de bus ook het Smakkelaarsveld op kunnen. Verder moeten haltes langs de route weer aangelegd/hersteld zijn. In aanvulling daarop zijn we met de gemeente Utrecht in overleg of er een mogelijkheid is voor aanleg van een nieuwe halte op de Catharijnesingel nabij het Vredenburg.

We gaan er vanuit dat de route en de haltes vanaf 7 juli 2018 beschikbaar zijn.

#### 6.4.2 Binnenstad

De gemeente en de provincie streven ernaar het aantal bussen door de binnenstad van Utrecht te reduceren. We hebben daarentegen wel te maken met een voortdurende groei van het aantal reizigers. Met de voorstellen in dit vervoerplan brengen we daarom in de eerste plaats verbeteringen aan op de verbindingen, die buiten het centrum om lopen. Wel neemt door een frequentieverlaging op lijn 18 het aantal bussen door de binnenstad, zij het beperkt, af.

#### 6.4.3 Knooppunt Vaartsche Rijn

De omgeving van het station Vaartsche Rijn ontwikkelt zich steeds meer. Verder wordt dit station steeds belangrijker als knooppunt. In de eerste plaats gaat de Uithoflijn rijden. Verder stellen wij in dit vervoerplan voor

om, naast al de bestaande bestemmingen, ook Rijnsweerd bereikbaar te maken vanaf dit station. Bovendien gaat lijn 29 frequenter rijden en wordt lijn 6 ingesteld, die een verbinding biedt met het Diakonessenhuis. Om de extra bussen en reizigers op dit knooppunt te kunnen verwerken is een aantal verbeteringen noodzakelijk. Zo moet de haltecapaciteit bij station Vaartsche Rijn worden verhoogd zowel vanwege het aantal bussen als het aantal reizigers. Verder moet op het traject Vondellaan-Baden Powellweg-Albatrosstraat-Rubenslaan de doorstroming worden verbeterd. Over deze verbeteringen hebben wij al gesprekken met de gemeente Utrecht.

#### 6.4.4 Lijn 41 Ledig Erf

In de praktijk nemen chauffeurs op lijn 41 nu vaak de route via het Ledig Erf om grotere vertragingen te voorkomen. Als de doorstroming op het traject Vondellaan-Rubenslaan niet of niet voldoende kan worden verbeterd willen we voorstellen bij de start van de Uithoflijn alle ritten van lijn 41 via deze route te laten rijden. Daarmee wordt de druk op de huidige route verminderd, wat de doorstroming voor de overige lijnen, die ook via deze route rijden, ten goede kan komen. Een ander probleem dat met de route over het Ledig Erf wordt opgelost is, dat bussen van lijn 41 nu vaak vol zitten met reizigers, die meereizen tot de Vondellaan. Reizigers met een bestemming verderop kunnen op busstation Jaarbeurszijde dan niet mee en moeten eerst lijn 12 (straks de Uithoflijn) nemen en bijvoorbeeld bij het stadion overstappen op lijn 41.

#### 6.4.5 Lijn 6 Diakonessenhuis

Behalve de doorstromingsmaatregelen op het traject Vondellaan-Rubenslaan moet in de omgeving van het Diakonessenhuis een aantal zaken worden aangepast om lijn 6 te kunnen laten rijden:

- ◆ Herstel van de halte Burg. Fockema Andreaelaan;
- ◆ Verbreding van de Bosboomstraat ter hoogte van de aan te leggen nieuwe halte Diakonessenhuis i.v.m. tegemoetkomend verkeer;
- ◆ Verbreding van de uitrit van de Bosboomstraat op de kruising met de Adriaen van Ostadelaan i.v.m. tegemoetkomend verkeer. Die plek is nu niet ingericht op busverkeer;
- ◆ Verwijderen of busvriendelijk maken van de drempel in de Adriaen van Ostadelaan;
- ◆ Verbreding van de bocht van de Adriaen van Ostadelaan rechtsaf naar de Rubenslaan;
- ◆ Verwijderen/verplaatsen van een aantal kleine obstakels als lantaarnpalen en betonblokken;
- ◆ Creëren van bufferruimte al of niet met pauzevoorziening voor chauffeurs, bijvoorbeeld in combinatie met de nieuwe halte Diakonessenhuis.

In overleg met de gemeente willen we nog de volgende punten onderzoeken:

- ◆ Kan het verdrijvingsvlak op de Rubenslaan worden benut voor de doorstroming linksaf Burg. Fockema Andreaelaan?
- ◆ Is het gewenst om ook de voormalige halte Bosboomstraat weer in gebruik te nemen?
- ◆ Is de wegconstructie van de uitrit Bosboomstraat geschikt voor frequent busverkeer;
- ◆ Hoe is de voorrang geregeld van de Bosboomstraat naar de Adriaen van Ostadelaan?

#### 6.4.6 Overig

- ◆ Om de bereikbaarheid van de omgeving van het stadion met lijn 29 te behouden als de route wordt verlegd via Rijnsweerd moet de bestaande halte voor lijn 242 op de oprit naar de Waterlinieweg verlengd, verbreed en toegankelijk worden gemaakt en een nieuwe halte worden aangelegd op de afrit of op de Stadionlaan;
- ◆ Voor de overstap van en naar de Uithoflijn worden op de Herculeslaan bij de kruising met de Weg tot de Wetenschap nieuwe haltes voor lijn 41 aangelegd.
- ◆ Verkeersregelinstanties zullen aangepast moeten worden. Een inventarisatie daarvan volgt.

#### 6.5 Vianen

Voor lijn 44 dienen de haltes Hoef en Haag, Hagestein, Monnikendreef (in de richting van Lexmond) op Bentz-Berg en Het Slyk (in de richting van de Lekbrug) op Bentz-Berg te worden aangelegd.

#### 6.6 Zeist

In het kader van de Centrumvisie Zeist worden nieuwe haltes aangelegd op de Weeshuislaan/ Emmaplein en 1e Hogeweg/"Donkere laan".