

Vervoerplan 2024

Concessie tram en bus regio Utrecht

definitieve
versie
12 september

Ingaande
10 december 2023



12 september 2023

Qbuzz U-OV

Griffioenlaan 8

3526 LA Utrecht

Samenvatting

In deze definitieve versie van het vervoerplan 2024 worden de voorgenomen wijzigingen in het lijnennet en de dienstregeling van de U-OV-concessie toegelicht. De wijzigingen gaan - tenzij anders aangegeven - in op zondag 10 december 2023. Dit vervoerplan bevat de volgende maatregelen:

- ✦ In het weekend rijdt lijn 2 niet meer voor 9.00,
- ✦ Op lijn 3, 6 en 7 wordt een extra vroege rit toegevoegd op weekdays. In de middagspits wordt de '10-minutendienst op lijn 3 een half uur langer doorgereden,
- ✦ Lijn 4 wordt in de spits(richting) op het traject Langerak – Utrecht CS verdicht tot '7,5-minutendienst. De verdichtingsritten rijden van / tot halte De Meern-Oost en krijgen lijnnummer 14,
- ✦ Op weekdays vervallen op lijn 5 en 12 de ritten met vertrek om ca. 5.45 uit Utrecht,
- ✦ Op lijn 6, 27, 29, 30, 38, 55, 85 en 90 worden in de spits enkele ritten toegevoegd om capaciteitsknelpunten op te lossen. Daarnaast worden alle ritten op lijn 10 en 65 die nu met een midibus rijden voortaan met een standaardbus gereden,
- ✦ Lijn 6 wordt geknipt op Utrecht CS. Het traject tussen Utrecht CS en Galgenwaard krijgt lijnnummer 9. Om lijn 41 te ontlasten op het traject binnen Utrecht gaat lijn 9 's avonds en in het weekend rijden, met frequenties die zijn afgestemd op die van lijn 41. Samen bieden lijn 9 en 41 dan een kwartierdienst of een '7,5-minutendienst. Daarnaast wordt de frequentie van lijn 9 in de middagspits richting Utrecht CS verhoogd naar een '7,5-minutendienst,
- ✦ De frequentie van lijn 11 wordt in de ochtendspits tussen winkelcentrum Overvecht en station Leidsche Rijn verhoogd naar een kwartierdienst,
- ✦ De frequentie van de tram wordt op weekdays voor 7.00 en op maandag t/m zaterdag tussen 18.30 en 19.00 verlaagd van een '7,5-minutendienst naar een kwartierdienst,
- ✦ De frequentie van lijn 24 wordt 's ochtends voor 7.00 en 's avonds na 18.00 verlaagd naar een halfuurdienst,
- ✦ De frequentie van lijn 28 wordt in de tegenspitsrichting verlaagd naar een '10-minutendienst. De rit die op weekdays om 5.54 vertrekt van Utrecht CS richting Vleuten vervalt.
- ✦ Op lijn 29 wordt de frequentie in het drukste half uur van de ochtendspits tussen De Meern-Oost en Science Park verhoogd naar een '7,5-minutendienst. Een van de verdichtingsritten in het drukste half uur gaat starten in Vleuten. De '10-minutendienst richting Science Park start 's ochtends een half uur later. In de middagspits start de '10-minutendienst in dezelfde richting een uur later en eindigt een half uur eerder. De eerste rit van de dag richting Vleuten start voortaan bij halte Veldhuizerweg,
- ✦ In Nieuwegein gaat lijn 31 voortaan ook stoppen bij de haltes Poort van Nieuwegein en Marconi (hoog). Op het traject Bilthoven – Science Park wordt de frequentie in de spits verlaagd naar een halfuurdienst, met uitzondering van de ochtendspits richting Science Park. Op het traject IJsselstein – Science Park wordt de huidige kortdurende '7,5-minutendienst vervangen door een langer durende '10-minutendienst, die op het drukste moment tussen Nieuwegein en Science Park met één rit wordt verdicht tot '5-minutendienst. Daarnaast wordt de kwartierdienst aan de randen van de spits verruimd. Tot slot gaat lijn 31 voortaan in de ochtend- en middagspits in beide richtingen rijden tussen IJsselstein en Nieuwegein,
- ✦ Lijn 35 vervalt,

- ✦ In de middagspits start de '10-minutendienst op lijn 41 een half uur eerder,
- ✦ De dienstregeling op lijn 46 start voortaan een half uur eerder. Op lijn 74 wordt eveneens een extra vroege rit toegevoegd van Utrecht CS naar Nieuwegein City die aansluit op de eerste rit van lijn 46,
- ✦ Lijn 47 gaat een extra vroege rit rijden van Houten naar Utrecht en de kwartierdienst op lijn 47 start 's ochtends een half uur later. Daarnaast vervalt de rit van Hoograven naar Utrecht CS met vertrek om 6.07 en de rit van Utrecht CS naar Hoograven met vertrek om 6.27. Op zaterdag overdag gaat lijn 47 weer een uurdienst rijden,
- ✦ Lijn 48 gaat 's avonds na 19.00 en op zondag via bedrijventerrein De Liesbosch rijden. De frequentie tussen Nieuwegein en Maarssen wordt in de spits verlaagd naar een halfuurdienst. Op zondag gaat lijn 48 een uur eerder rijden,
- ✦ Op lijn 55 wordt op zaterdagavond een extra late rit toegevoegd naar Maartensdijk met vertrek rond 0.30 uit Utrecht. Op zondag gaat lijn 55 een uur eerder rijden,
- ✦ Op lijn 56 wordt nog dit jaar een extra halte in gebruik genomen op de Arnhemse Bovenweg in Driebergen ter hoogte van de Sportlaan. Op maandag t/m zaterdagavond gaat lijn 56 een extra late rit rijden van Zeist naar Amersfoort en twee extra late ritten van Amersfoort naar Zeist,
- ✦ De frequentie op lijn 65 wordt op weekdays voor 6.30 verlaagd naar een halfuurdienst. De '10-minutendienst op lijn 65 's ochtends richting Plettenburg start een half uur later. De kwartierdienst 's middags van Plettenburg richting Utrecht eindigt een half uur eerder,
- ✦ Alle ritten op lijn 73 rijden voortaan van / naar Zeist-Centrum. Hiermee vervalt de afwijkende begin / eindhalte Handelscentrum van enkele ritten in de spits. Daarnaast gaat lijn 73 een extra vroege rit rijden op zondagochtend van Zeist naar Maarssen,
- ✦ Lijn 74 rijdt in Zeist-West voortaan via de Weteringlaan in plaats van de Koppelweg. Daarnaast gaan alle ritten van lijn 74 voortaan van / naar station Driebergen-Zeist rijden. Het centrum van Zeist blijft bereikbaar doordat de route tussen halte Lageweg en Amandelhof wordt verlegd naar de 2^e Hogeweg. Op weekdays gaat de huidige eerste rit van Utrecht naar Nieuwegein doorrijden naar Vianen Lekbrug. Deze rit rijdt na aankomst door als extra vroege rit lijn 64. Op zaterdag- en zondagochtend start de kwartierdienst op lijn 74 een uur eerder,
- ✦ Op weekdays start de kwartierdienst op lijn 85 in de ochtend een half uur eerder en eindigt een half uur later. De kwartierdienst in de middag start een uur eerder en eindigt een half uur later. Op weekdays wordt de frequentie in de vroege avonden verhoogd naar een halfuurdienst en op zaterdagavond wordt een extra late rit toegevoegd naar Leerdam met vertrek om 1.00 uit Utrecht,
- ✦ Lijn 111 gaat tussen het begin van de meivakantie en het einde van de zomervakantie op weekdays overdag elk half uur rijden,
- ✦ In de U-flex-gebieden Bilthoven, Houten en Vijfheerenlanden worden enkele nieuwe haltes toegevoegd,
- ✦ Gemeente Utrecht onderzoekt de mogelijkheden voor een extra halte aan de noordkant van de Merwedekanaalzone. Wanneer hier een extra halte wordt gerealiseerd nemen we die afhankelijk van de locatie op in de route van één of meer passerende lijnen,
- ✦ Ten behoeve van de doorstroming vervallen de haltes Sint Maartendreef (lijn 1, 3, 122, U-flex) en Amersfoortseweg (lijn 74),
- ✦ In samenhang met de realisatie van de Westelijke Stadsboulevard in Utrecht wordt een nieuwe halte in gebruik genomen ter hoogte van het Thomas à Kempisplantsoen, wordt halte Majellapark verplaatst en worden de haltes Spinozaweg en Van Koetsveldstraat opgeheven.

Daarnaast zijn een aantal pluspakket-maatregelen in het vervoerplan opgenomen. De provincie besluit op een later moment of zij deze uitbreidingen door wil voeren, afhankelijk van het beschikbare budget voor uitbreidingen en de verwachte beschikbaarheid van personeel. Maatregelen in het pluspakket zijn:

- ✦ In de spits(richting) gaat een sneldienst rijden tussen Vianen De Hagen en Utrecht CS, waarbij binnen Vianen de route van lijn 74 wordt gevolgd en tussen de Lekbrug en Utrecht CS via de A2 en Graadt van Roggenweg wordt gereden. De nieuwe lijn krijgt lijnnummer 84 en rijdt elk kwartier. Op momenten dat lijn 84 rijdt, start / eindigt lijn 74 op de Lekbrug. In de tegenspitsrichting rijden de ritten onder lijnnummer 284 via Papendorp van / naar Vianen. Deze ritten starten / eindigen op de Lekbrug. Lijn 284 vervangt lijn 285 tussen Utrecht CS en Papendorp. Alle ritten van lijn 285 gaan op in lijn 85. Hierdoor wordt extra capaciteit geboden in de spits(richting) op het traject Utrecht CS - Kanaleneiland-Zuid en wordt vanuit de Merwedekanaalzone dagelijks de hele dag in beide richtingen een snelle verbinding met knooppunt Vianen Lekbrug geboden,
- ✦ De frequentie van lijn 2 wordt op weekdays tussen 8.00 en 18.00 verhoogd naar een kwartierdienst,
- ✦ Lijn 38 gaat in de avonden en het weekend een halfuurdienst rijden. Het Ruimtekwartier in Maarssenbroek krijgt hiermee dagelijks de hele dag een verbinding met station Maarssen en Utrecht CS,
- ✦ Lijn 44 gaat in de avonden en in het weekend een uurdienst rijden. Hoef en Haag is hierdoor ook in de avonden en het weekend bereikbaar,
- ✦ Lijn 47 gaat op zondag overdag een uurdienst rijden.

Inhoudsopgave

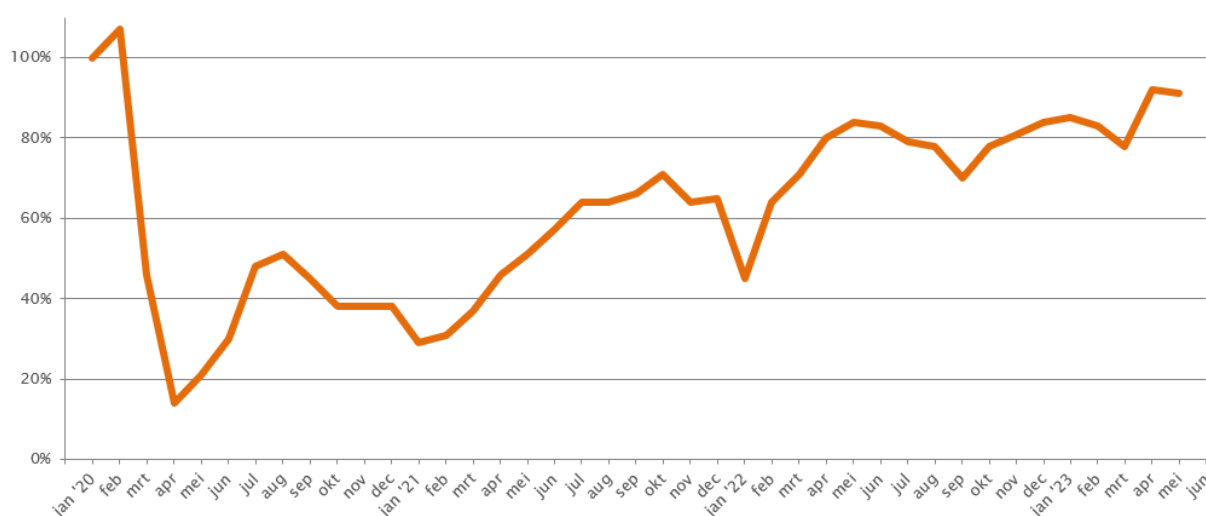
1	Inleiding.....	6
2	Uitwerking inhoudelijke uitgangspunten	9
2.1	Evaluatie wijzigingen vervoerplan 2023	9
2.1.1	Koppeling tramlijnen.....	9
2.1.2	Routewijziging lijn 12.....	9
2.1.3	Lijn 90.....	10
2.1.4	Lijn 111.....	10
2.1.5	Wijkbus 565	10
2.1.6	Uitgestelde wijzigingen	11
2.2	Oplossen capaciteitsknelpunten	11
2.2.1	Lijn 4 en 55.....	11
2.2.2	Lijn 6.....	12
2.2.3	Lijn 10.....	12
2.2.4	Lijn 27.....	12
2.2.5	Lijn 29.....	12
2.2.6	Lijn 30.....	12
2.2.7	Lijn 38.....	12
2.2.8	Lijn 65.....	12
2.2.9	Lijn 85.....	12
2.2.10	Lijn 90	13
2.2.11	Meerkerk – Leerdam.....	13
2.3	HOV Amersfoort – Science Park.....	13
2.4	Halte Arnhemse Bovenweg.....	14
2.5	Aansluitingen Vianen Lekbrug	14
2.6	30 km/h binnen de bebouwde kom	15
2.7	Bediening Merwedekanaalzone	15
2.8	Capaciteit traject Utrecht CS – Galgenwaard.....	16
2.9	Verbinding Driebergen-Zeist – Science Park – Lunetten	17
2.10	Route lijn 74 Zeist	17
2.11	Bediening De Wetering-Haarrijn	19
2.12	Trambediening Science Park in het weekend.....	20
2.13	Werkzaamheden Smakkelaarspark.....	20
2.14	Bediening Maarssen Ruimtekwartier	20
2.15	Bediening Hoef en Haag.....	20
3	Overige wijzigingen	22
3.1	Lijn 2	22
3.2	Lijn 3, 6 en 7	22
3.3	Lijn 5 en 12	22
3.4	Lijn 20 en 21	23
3.5	Lijn 24.....	23
3.6	Lijn 28.....	23
3.7	Lijn 29.....	24
3.8	Lijn 31	24

3.9	Lijn 38.....	25
3.10	Lijn 41.....	26
3.11	Lijn 44.....	26
3.12	Lijn 46 en 74.....	26
3.13	Lijn 47.....	26
3.14	Lijn 48.....	27
3.15	Lijn 55.....	28
3.16	Lijn 56.....	28
3.17	Lijn 64 en 74.....	28
3.18	Lijn 65.....	29
3.19	Lijn 73.....	29
3.20	Lijn 74.....	29
3.21	Lijn 85.....	29
3.22	Lijn 111.....	30
3.23	Lijn 258.....	30
3.24	Verbinding Vianen - Utrecht.....	30
3.25	U-flex.....	32
3.26	Op te heffen haltes.....	32
3.27	Wijziging haltelocaties a.g.v. project Westelijke Stadsboulevard.....	32
4	Infrastructuur.....	34
4.1	VRI's.....	34
4.2	Nieuwe haltes.....	34
4.2.1	Halte Driebergen.....	34
4.2.2	Haltes Utrecht.....	34
4.2.3	Haltes Zeist.....	34
4.3	Vervallen haltes.....	35
4.4	Gewijzigde haltenamen.....	35
5	Dienstregeling.....	36
5.1	Dienstregelingperiodes.....	36
5.2	Rijtijden.....	36
5.3	Frequenties en exploitatietijden.....	37
5.4	Voertuiginzet.....	37
5.5	Aansluitingen.....	38
5.5.1	Utrecht CS.....	38
5.5.2	Overige stations.....	38
	Bijlage 1 DRU-mutaties per lijn.....	40
	Bijlage 2 Frequenties en exploitatietijden per lijn.....	43
	Bijlage 3 Consultatienota.....	60
	Bijlage 4 Advies ROCOV / Reactie op advies ROCOV.....	93

1 Inleiding

Het afgelopen jaar stond in het teken van herstel na de coronapandemie, maar ook van beperkingen door personeelstekorten. Hierdoor kunnen minder ritten gereden worden dan gewenst.

Positief is dat sinds corona weer steeds meer reizigers gebruik maken van onze bussen en trams. Herstel van de reizigers aantallen tot het niveau van 2019 zal naar verwachting echter nog wel enige tijd duren. Door nieuwe afspraken in het kader van de verlenging van de concessie tot 2025, kan het huidige voorzieningenniveau tot het einde van de concessie worden gehandhaafd. Er zijn dus geen zorgen meer over mogelijke extra bezuinigingen op het vervoeraanbod door achterblijvende reizigersinkomsten.



Afbeelding 1: Ontwikkeling van het aantal reizigers sinds begin 2020, vergeleken met dezelfde maand in 2019, gecorrigeerd voor stakingsdagen

Zorgen zijn er wel over het tekort aan rijdend personeel. Net als veel andere (vervoer)bedrijven hebben we hier last van. Hierdoor is het al bijna een jaar niet mogelijk om de dienstregeling te rijden zoals vastgelegd in het vervoerplan. Een scenario waarin ongecontroleerd ritten uitvallen is voor reizigers én chauffeurs het minst wenselijk. Sinds begin 2022 is de dienstregeling daarom regelmatig aangepast om zo de omvang van het werkpakket beter aan te laten sluiten bij het aantal beschikbare chauffeurs. Grootschalige willekeurige rituitval is hierdoor voorkomen.

Er wordt hard gewerkt om nieuwe collega's te werven en de personeelsbezetting voor de toekomst op orde te krijgen. Gezien de situatie op de arbeidsmarkt moeten we er ondanks alle inspanningen echter rekening mee houden dat beschikbaarheid van personeel de komende jaren een beperkende factor blijft. Het is dus niet ondenkbaar dat ook in 2024 afschaling van de dienstregeling nodig is. Daarbij zal het door groei van het aantal reizigers steeds uitdagender zijn een afgeschaalde dienstregeling te maken die voldoende capaciteit biedt en tegelijkertijd zo min mogelijk afbreuk doet aan de kwaliteit van het vervoeraanbod.

Het vervoeraanbod zoals vastgelegd in het vervoerplan moet dan ook gezien worden als dat wat wordt gereden wanneer de beschikbaarheid van rijdend personeel geen beperkende factor meer is. Zonder beperkingen worden de in bijlage 2 vermelde basisfrequenties gereden. In een minder gunstig scenario kunnen frequenties worden beperkt tot maximaal de in bijlage 2 vermelde minimumfrequentie.

Opdracht en uitgangspunten

Qbuzz stelt jaarlijks een vervoerplan op, waarin binnen de door de provincie vastgestelde inhoudelijke en financiële kaders, voorstellen worden gedaan om het vervoeraanbod zo goed mogelijk op alle ontwikkelingen in de regio en de reizigersvraag af te stemmen.

Met de inhoudelijke uitgangspunten geeft de provincie aan welke onderwerpen in het vervoerplan in elk geval terug moeten komen. De inhoudelijke uitgangspunten die de provincie voor vervoerplan 2024 heeft meegegeven zijn:

- ✦ Evaluatie van wijzigingen uit vervoerplan 2023,
- ✦ Het oplossen van mogelijke capaciteitsknelpunten door toegenomen reizigersvraag,
- ✦ Verkenning vervolgstappen HOV Amersfoort – Science Park,
- ✦ Het realiseren van een extra halte voor lijn 56 op de Arnhemse Bovenweg in Driebergen,
- ✦ Onderzoek naar mogelijkheden voor verbetering van aansluitingen op busstation Vianen Lekbrug,
- ✦ Gevolgen van de afwaardering van wegen (30 km/h binnen de bebouwde kom) voor het OV,
- ✦ De bediening van de Merwedekanaalzone,
- ✦ Het oplossen van capaciteitsknelpunten op het traject Utrecht CS – Galgenwaard (lijn 6 / 41),
- ✦ Het onderzoeken van mogelijkheden voor verbetering van de verbinding Zeist – Science Park en het heroverwegen van lijn 35 tussen Lunetten en Science Park,
- ✦ Het onderzoeken van alternatieve routes voor lijn 74 in Zeist,
- ✦ Verbetermogelijkheden n.a.v. een enquête op bedrijventerrein De Wetering-Haarrijn,
- ✦ Het onderzoek naar de tramverbinding Utrecht CS – Science Park in het weekend,
- ✦ Toekomstige werkzaamheden Smakkelaarspark,
- ✦ De bediening van het Ruimtekwartier in Maarssenbroek (als onderdeel van het pluspakket),
- ✦ De bediening van bedrijventerrein Het Klooster 's avonds en in het weekend (als onderdeel van het pluspakket),
- ✦ De bediening van nieuwbouwlocatie Hoef en Haag (als onderdeel van het pluspakket).

Naast de inhoudelijke uitgangspunten geeft de provincie ook financiële uitgangspunten mee, uitgedrukt in een maximum aantal beschikbare dienstregelingen (DRU). Voor dienstregeling 2024 zijn 909.220 DRU beschikbaar. Dit is gelijk aan het aantal beschikbare DRU in 2023. Door de nasleep van de coronacrisis is in 2024 in principe geen financiële ruimte voor uitbreiding van het vervoeraanbod. In de basis moet het vervoerplan 2024 dus DRU-neutraal zijn.

Omdat de afgelopen maanden een afgeschaalde dienstregeling is gereden als gevolg van het personeelstekort, betaalt de provincie dit jaar een lagere exploitatiebijdrage aan de vervoerders. Het geld dat de provincie hierdoor overhoudt blijft beschikbaar voor openbaar vervoer en wordt gebruikt om het openbaar vervoer in de laatste twee jaar van de concessie een impuls te geven. De provincie verwacht dat in de U-OV concessie dit jaar ca. 30.000 DRU minder worden gereden dan begroot. Verdeeld over 2024 en 2025 is hierdoor dus 15.000 DRU extra per jaar beschikbaar. De provincie heeft gevraagd om in het vervoerplan voorstellen te doen voor de besteding van de extra 15.000 DRU. Bij het vaststellen van het vervoerplan besluit de provincie mede op basis van de laatste stand van zaken t.a.v. het personeelstekort of het pluspakket (al dan niet deels) wordt afgenomen. Daarbij wordt de

mogelijkheid open gehouden om het pluspakket niet bij start dienstregeling 2024 door te voeren, maar op een later moment in het dienstregelingjaar. Wanneer een maatregel onderdeel is van het pluspakket, dan wordt dit bij het voorstel vermeld. In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de DRU-mutaties per lijn. Hierin is onderscheid gemaakt tussen 'basismaatregelen' en 'pluspakket-maatregelen'.

Wanneer bij voorstellen een aantal reizigers wordt genoemd, betreft het – tenzij anders aangegeven – het aantal reizigers gemiddeld op weekdays in november 2022.

Proces en planning

Op 3 april is de consultatieversie van het vervoerplan 2024 gepubliceerd. Tot 7 mei heeft iedereen de gelegenheid gehad om op de voorstellen in het vervoerplan te reageren door middel van een online-enquête. In een separaat traject zijn gemeenten waarin we rijden gevraagd te reageren en is het ROCOV gevraagd op de plannen te adviseren.

Buiten de reacties van gemeenten en het ROCOV hebben bijna 1.200 belangstellenden de moeite genomen hun mening te geven over de voorstellen in het concept-vervoerplan. In bijlage 3 is de consultatienota opgenomen, waarin de ontvangen reacties zijn gebundeld en voorzien van een antwoord. Het advies van het ROCOV en onze reactie daarop is opgenomen in bijlage 4.

De reacties op de consultatieversie van het vervoerplan zijn aanleiding geweest de plannen op een aantal punten te verduidelijken en enkele voorstellen aan te passen.

Het definitieve vervoerplan 2024 wordt op 12 september ter besluitvorming voorgelegd aan het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht. Op zondag 10 december 2023 gaat de nieuwe dienstregeling in.

2 Uitwerking inhoudelijke uitgangspunten

In dit deel wordt uitwerking gegeven aan de inhoudelijke uitgangspunten die door de provincie voor dit vervoerplan zijn meegegeven.

2.1 Evaluatie wijzigingen vervoerplan 2023

2.1.1 Koppeling tramlijnen

Op 9 juli vorig jaar zijn de SUNIJ- en Uithoflijn gekoppeld en kunnen reizigers gebruik maken van een doorgaande tramverbinding tussen IJsselstein / Nieuwegein en Utrecht CS Centrumzijde. Op weekdagen tot 21.30 rijdt de tram door naar Science Park.

Op weekdagen maakten in november 2022 10.700 reizigers gebruik van de tram tussen halte Graadt van Roggenweg en halte CS Jaarbeursplein. Hiervan reisden 4.000 reizigers (37%) over halte CS Jaarbeursplein heen. Gezien het feit dat een groot deel van de reizigers op Utrecht CS overstapt, is dit aandeel doorgaande reizigers in lijn met wat mag worden verwacht.

Van de gemiddeld 4.000 reizigers op weekdagen tussen CS Jaarbeursplein en CS Centrumzijde reisden 2.200 van / tot CS Centrumzijde en reisden 1.800 reizigers over CS Centrumzijde heen. Van de 1.800 doorgaande reizigers had 10% een herkomst of bestemming in IJsselstein, 45% een herkomst of bestemming in Nieuwegein en 55% een herkomst of bestemming binnen Utrecht ten westen van CS.

In het weekend reizen procentueel gezien meer reizigers door naar CS Centrumzijde (30%). Dit is mogelijk te verklaren door een hoger aandeel recreatieve reizigers in het weekend.

2.1.2 Routewijziging lijn 12

Sinds dienstregeling 2020 rijden lijn 12 en 120 een gezamenlijke route en dienstregeling tussen Utrecht CS en halte Op Buuren, aan de zuidkant van Maarssen. Tussen halte Op Buuren en Maarssen-Dorp reed lijn 120 een directe route via de Sweserengseweg, terwijl lijn 12 een ontsluitende route reed door Zandweg-Oostwaard.

In vervoerplan 2023 is voorgesteld om lijn 12 tussen halte Op Buuren en Maarsseveensevaart dezelfde route te laten rijden als lijn 120. In Zandweg-Oostwaard zijn hierdoor drie haltes vervallen. Het alternatief voor reizigers naar Zandweg-Oostwaard is halte Sweserengseweg en in mindere mate ook halte Maarsseveensevaart. Deze haltes liggen aan de rand van de wijk. Als gevolg van de routewijziging:

- ✦ Wordt de centrale halte Maarsseveensevaart in Maarssen-Dorp nu met een regelmatig interval bediend,
- ✦ Zijn er meer vertrek mogelijkheden van halte Sweserengseweg,
- ✦ Is de reistijd voor doorgaande reizigers tussen Maarssen-Dorp en Utrecht verkort,
- ✦ Is een besparing op de exploitatiekosten (DRU's) gerealiseerd, waardoor het vervoeraanbod elders kon worden uitgebreid,
- ✦ Moeten reizigers van / naar Zandweg-Oostwaard nu verder lopen naar een alternatieve halte.

Om reizigers die niet willen of kunnen lopen naar de halte Sweserengseweg een alternatief te bieden, is U-flex Maarssen uitgebreid met halte Sweserengseweg en de drie vervallen haltes in de wijk.

In november 2022, kort voor de routewijziging, maakten gemiddeld 54 reizigers per dag gebruik van de haltes in Zandweg-Oostwaard en 106 reizigers van de haltes Maarsseveensevaart en Sweserengseweg (totaal van lijn 12 en 120 samen). In januari 2023 stapten bij de haltes Maarsseveensevaart en Sweserengseweg 159 reizigers in. Per saldo is het aantal reizigers in de omgeving Zandweg-Oostwaard dus gelijk gebleven.

In maart 2023 maakte gemiddeld 1 reiziger per dag gebruik van U-flex voor een rit naar een van de voormalige haltes van lijn 12 in Zandweg-Oostwaard.

Sinds de routewijziging zijn 2 à 3 reacties ontvangen van reizigers uit Zandweg-Oostwaard die ontevreden zijn over de routewijziging.

Gezien het gebruik voor en na de routewijziging, het beperkte aantal klachten, de voordelen voor doorgaande reizigers en het feit dat DRU's zijn vrijgekomen voor uitbreiding elders, voldoet deze wijziging aan de verwachtingen.

2.1.3 Lijn 90

Vanwege het zeer beperkte gebruik is bij noodzakelijke bezuinigingen begin 2021 de vaste busverbinding naar Ameide in de avonduren vervallen. Eind 2021 heeft Provinciale Staten een motie aangenomen waarin verzocht werd deze verbinding te herstellen. In vervoerplan 2023 is hier uitvoering aan gegeven. Sinds december 2022 rijdt lijn 90 weer elke avond een uurdienst tussen Ameide en knooppunt Vianen Lekbrug. In Vianen geeft lijn 90 aansluiting op lijn 85 van / naar Utrecht. De gemiddelde bezetting van de ritten in de avonduren was in januari 2023 ongeveer 1 reiziger per rit. Dit is vergelijkbaar met het gebruik voor opheffing van de avondbediening en dus in lijn met het verwachte gebruik.

2.1.4 Lijn 111

Door afgenomen reizigersvraag en destijds noodzakelijke bezuinigingen is de directe verbinding tussen station Vleuten en kasteel De Haar in vervoerplan 2021 vervallen. Na afschaffing van de coronamaatregelen in het voorjaar van 2022 ontstonden in het weekend capaciteitsproblemen op het enig resterende alternatief naar kasteel De Haar (lijn 127). Lijn 111 is daarom in mei 2022, vooruitlopend op vervoerplan 2023, weer elk half uur gaan rijden op zaterdag en zondag overdag. Op een gemiddelde weekenddag maken ongeveer 130 reizigers gebruik van lijn 111. Dit komt neer op gemiddeld 8 reizigers per rit. Sinds lijn 111 weer is gaan rijden doen zich geen capaciteitsproblemen meer voor op lijn 127. Deze uitbreiding voldoet daarmee aan de verwachting.

2.1.5 Wijkbus 565

Eind 2019 is de directe verbinding tussen Vreeswijk en Nieuwegein-Centrum vervallen ten gunste van een verbeterde verbinding tussen Vreeswijk en Utrecht CS, in de vorm van lijn 65. Vanwege de behoefte aan een directe verbinding tussen Vreeswijk en Nieuwegein-Centrum is in december 2021 een tweejarige proef gestart met een wijkbus (lijn 565). De wijkbus rijdt een halfuurdienst op maandag t/m zaterdag overdag en wordt bemand door vrijwilligers.

In november 2022 maakten op weekdays ongeveer 85 reizigers per dag gebruik van de wijkbus. Dit komt neer op gemiddeld iets meer dan 2 reizigers per rit. Enkel gelet op het gebruik presteert de wijkbus naar verwachting. Middels dit vervoerplan besluit de provincie om de proef om te zetten in een permanente verbinding tussen Vreeswijk en Nieuwegein-Centrum. Betrokken partijen houden contact over de prestaties van de wijkbus.

2.1.6 Uitgestelde wijzigingen

Lijn 43

In vervoerplan 2023 is op verzoek van de gemeente Bunnik vastgelegd dat de route van lijn 43 in Odijk wordt verlegd van de Esdoorn / Sint Nicolaaslaan naar de Singel-Noord / Singel-West. De haltes op de nieuwe route zijn waarschijnlijk pas eind dit jaar klaar. Zodra alle haltes gereed zijn, passen we de route aan.

Lijn 10 / 48

In Utrecht wordt in de loop van dit jaar een extra halte aangelegd op de Stadsbaan-Zuid ter hoogte van Rijnvliet voor lijn 10 en 48. Zodra de haltes klaar zijn en ze goed en veilig bereikbaar zijn vanuit Rijnvliet, worden ze opgenomen in de dienstregeling.

2.2 Oplossen capaciteitsknelpunten

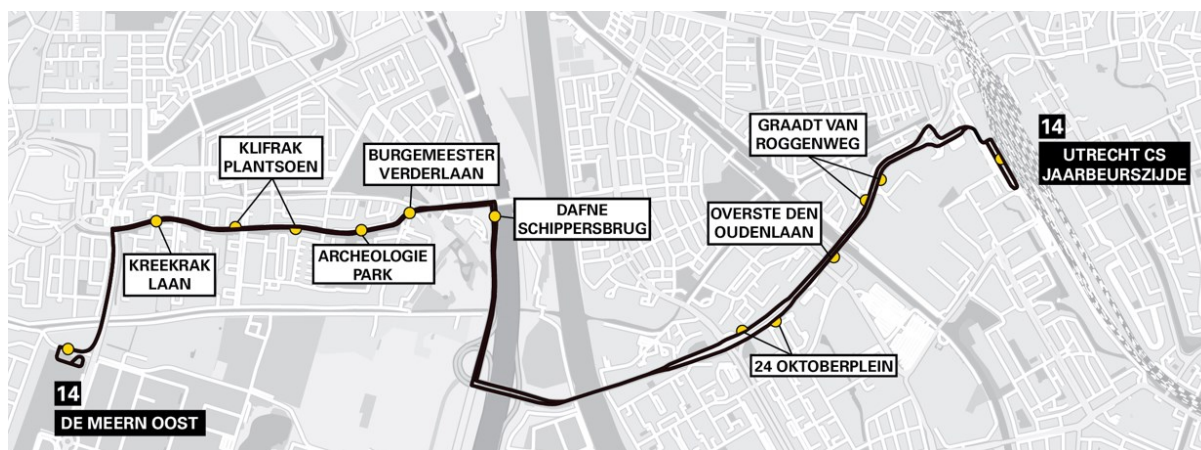
Doordat weer steeds meer reizigers gebruik maken van het openbaar vervoer, voorzien we capaciteitsknelpunten op een aantal lijnen. We stellen daarom de volgende uitbreidingen en / of aanpassingen voor:

2.2.1 Lijn 4 en 55

Lijn 4 is met name in de ochtendspits erg druk van Terwijde / Langerak naar Utrecht CS. Vanwege het grote aantal studenten naar de Marnix Academie is lijn 4 bovendien druk in de ochtend van Utrecht CS naar Voordorp. Op de drukste ritten van lijn 4 rijdt al een gelede bus.

Terwijde - Utrecht CS

Om de drukte op het traject tussen Terwijde / Langerak en Utrecht CS te spreiden stellen we voor om de retourritten van de eenzijdige spitslijn 24 te benutten als verdichtingsritten tussen Langerak en Utrecht CS. De frequentie tussen Langerak en Utrecht CS wordt op die manier tussen 7.00 en 9.00 en tussen 15.00 en 18.00 in de spits(richting) verdubbeld tot '7,5-minutendienst. De verdichtingsritten starten / eindigen bij halte De Meern-Oost en gaan rijden onder lijnnummer 14.



Afbeelding 2: Route van spitslijn 14

Utrecht CS - Voordorp

Om de drukte in de ochtendspits richting de Marnix Academie op te vangen, wordt op lijn 55 een extra rit toegevoegd met vertrek om 8.29 van Utrecht CS. Deze extra rit rijdt tot halte Winklerlaan. Andere wijzigingen op lijn 55 worden toegelicht in 3.15.

2.2.2 Lijn 6

Lijn 6 rijdt op weekdays al volledig met gelede bussen en is 's ochtends erg druk richting de scholen op de Vader Rijndreef. Op lijn 6 wordt daarom een extra rit toegevoegd van Utrecht CS naar halte Taagdreef met vertrek om 8.15.

2.2.3 Lijn 10

In verband met drukte op diverse ritten van lijn 10 in de ochtendspits rijdt deze lijn voortaan met standaardbussen in plaats van met midibussen.

2.2.4 Lijn 27

Lijn 27 heeft 's ochtends tussen 8.00 en 8.30 twee ritten richting Science Park die al in Zuilen druk zijn. Lijn 27 wordt al volledig met gelede bussen gereden. We voegen daarom tussen 8.00 en 8.30 een extra rit toe. Hierdoor rijdt lijn 27 in het drukste half uur richting Science Park een '10-minutendienst.

2.2.5 Lijn 29

Lijn 29 rijdt tussen Vleuten en Science Park een halfuurdienst, die in de spits tussen De Meern-Oost en Science Park wordt verdicht tot '10-minutendienst. De ritten met vertrek om 7.38 en 8.10 uit Vleuten worden al gereden met gelede bussen en zijn voor aankomst op De Meern-Oost al zitvol. Ook de tussenliggende ritten die rijden vanaf De Meern-Oost worden goed gebruikt. Daarom wordt in dit drukste half uur een extra verdichtingsrit toegevoegd vanaf De Meern-Oost en gaat één van de verdichtingsritten in het drukste half uur starten op station Vleuten in plaats van De Meern-Oost. Tussen De Meern en Science Park gaat lijn 29 dus in het drukste half uur een '7,5-minutendienst rijden. Andere wijzigingen op lijn 29 worden toegelicht in 3.7.

2.2.6 Lijn 30

Lijn 30 rijdt volledig met gelede bussen. De rit van 10.36 van station Overvecht naar Science Park, die op station Overvecht aansluiting geeft op de sprinter uit Hilversum is te druk en zal met een extra rit versterkt worden.

2.2.7 Lijn 38

Lijn 38 rijdt in de spitsrichting elk kwartier. De rit met vertrek om 17.02 uit Maarssen rijdt al geleed en is dusdanig druk, dat de frequentie in het drukste half uur in de middagspits richting Utrecht moet worden verhoogd naar een '10-minutendienst. Andere wijzigingen op lijn 38 worden toegelicht in 2.14 en in 3.9.

2.2.8 Lijn 65

Lijn 65 rijdt sinds eind 2019 ook in de avonduren en in het weekend. Sindsdien wordt lijn 65 's avonds en op zondag gereden met midibussen, maar door het toegenomen aantal reizigers is dat niet langer wenselijk. Lijn 65 wordt daarom voortaan 's avonds en op zondag gereden met standaardbussen.

2.2.9 Lijn 85

Lijn 85 rijdt nu een kwartierdienst in de ochtendspits. De drukste ritten, met vertrek om 7.27 en 7.56 uit Leerdam rijden al met een gelede bus. Om de drukte meer te spreiden voegen we een extra rit toe tussen 7.30 en 8.00. Hierdoor rijdt lijn 85 in het drukste half uur van de ochtendspits een '10-minutendienst. Andere wijzigingen op lijn 85 worden toegelicht in 3.21 en 3.23.

2.2.10 Lijn 90

Door afgenomen reizigersvraag en destijds noodzakelijke bezuinigingen, is het vervoeraanbod vanuit Ameide in de ochtendspits richting Utrecht in 2021 beperkt tot een halfuurdienst. De ritten van lijn 90 die om 7.56 en 8.23 aankomen op Utrecht CS zijn door toegenomen reizigersvraag op het traject binnen de provincie Utrecht echter te druk geworden. We voegen daarom een verdichtingsrit toe van Ameide naar Utrecht met aankomst in Utrecht om 8.10.

2.2.11 Meerkerk – Leerdam

Voor U-flex Vijfheerenlanden was tot voorkort één U-flex-busje in het gebied aanwezig. Alle ritten die niet met dit busje konden worden gereden, werden opgevangen door in het gebied aanwezige regiotaxi's. Door de toegenomen vraag naar U-flex stond de betrouwbaarheid op sommige momenten van de dag onder druk. In de gebruikscijfers van U-flex Vijfheerenlanden viel op dat relatief veel ritten gemaakt werden in de ochtendspits tussen Meerkerk en Leerdam. Om U-flex te ontlasten is overwogen om op bepaalde momenten van de dag een vaste verbinding te bieden tussen Meerkerk en Leerdam. Gezien het absolute aantal reizigers tussen Meerkerk en Leerdam (gemiddeld minder dan 2 in het drukste uurblok in de drukste richting) is hier echter vanaf gezien. In plaats daarvan is op wekdagen overdag een tweede U-flex-busje toegevoegd aan U-flex Vijfheerenlanden. Dit busje kan worden ingezet tussen Meerkerk en Leerdam, maar ook op ritten tussen andere kernen in het U-flex-gebied. Gezien de vervoervraag is dit de meest passende oplossing.

2.3 HOV Amersfoort – Science Park

In vervoerplan 2021 zijn in samenwerking met Syntus diverse wijzigingen doorgevoerd in het lijnennet tussen Amersfoort, Soesterberg, Zeist en Science Park. Hierbij is uit Syntus-lijn 202 (Amersfoort Nieuwland – Science Park) en U-OV-lijn 33 (Science Park – Vianen Lekbrug) de nieuwe HOV-lijn 202 ([Amersfoort Nieuwland –] Amersfoort CS – Science Park – Vianen Lekbrug) ontstaan. Gezien het feit dat lijn 202 volledig door Syntus wordt geëxploiteerd, zijn aanpassingen en / of uitbreidingen op lijn 202 onderdeel van het vervoerplan van Syntus.

Voor 2021 hadden lijn 31 (via station Bilthoven) en 34 (vanaf station Amersfoort) een belangrijke functie in de verbinding tussen Science Park en Amersfoort (en achterland). Met de introductie van de nieuwe lijn 202 heeft lijn 34 een meer ontsluitende route in Soesterberg gekregen. Lijn 34 speelt hierdoor geen grote rol meer als het gaat om de verbinding tussen Science Park en Amersfoort. Lijn 34 heeft echter nog wel altijd een lokale functie tussen Zeist Vollenhove / Soesterberg en Science Park / Amersfoort. We zien op dit moment dan ook geen reden om aanpassingen te doen in de dienstregeling van lijn 34.

Lijn 31 rijdt net als voor de introductie van lijn 202 op wekdagen overdag een halfuurdienst en in de spits in beide richtingen een kwartierdienst tussen Bilthoven en Science Park. Voorheen was lijn 31 een belangrijke schakel in verbindingen tussen de Veluwerand / Amersfoort en Science Park. We zien echter dat het gebruik van lijn 31 tussen Bilthoven en Science Park sinds de introductie van lijn 202 met bijna de helft is afgenomen. In de ochtendspits richting Science Park rechtvaardigt het gebruik nog een kwartierdienst. Daarbuiten is een kwartierdienst niet nodig. In de tegenspits is de gemiddelde bezetting van de drukste rit 4 reizigers per rit. In de middagspits richting Bilthoven worden alleen de ritten die in Bilthoven aansluiten op de sprinter richting Amersfoort goed gebruikt; de drukste rit met treinaansluiting heeft een gemiddelde bezetting van 17. De gemiddelde bezetting van ritten in de middagspits zonder treinaansluiting naar Amersfoort is 6. We stellen daarom voor om de frequentie van lijn 31 tussen Bilthoven en Science Park te verlagen naar een halfuurdienst, met uitzondering van de ochtendspits richting

Science Park. Vanzelfsprekend blijven de resterende ritten in de middagspits in Bilthoven aansluiten op de trein naar Amersfoort.

Naast bovengenoemde frequentieverlaging, worden nog enkele wijzigingen voorgesteld op lijn 31. Deze worden toegelicht in 3.8.

2.4 Halte Arnhemse Bovenweg

Eind 2017 is de route van lijn 56 tussen station Driebergen-Zeist en halte Van Oosthuyselaan in Driebergen verlegd van de Hoofdstraat / Loolaan naar de Breullaan / Arnhemse Bovenweg. Destijds is gesproken over een extra halte voor lijn 56 op de Arnhemse Bovenweg ter hoogte van de Sportlaan in Driebergen. In 2021 heeft U-OV lijn 56 overgenomen van Syntus.

In reactie op vervoerplan 2023 heeft het ROCOV gevraagd naar de status van de nieuw aan te leggen halte, waarvan in 2017 sprake was. Naar aanleiding van deze vraag is contact geweest met gemeente Utrechtse Heuvelrug. In het voorjaar van 2023 heeft de gemeente de nieuwe halte aangelegd en op 1 juli is deze opgenomen in de route van lijn 56 en lijn 381 (Syntus).

Andere wijzigingen op lijn 56 worden toegelicht in 3.16.

2.5 Aansluitingen Vianen Lekbrug

De provincie vraagt in de uitgangspunten te onderzoeken of aansluitingen tussen verschillende lijnen bij knooppunt Vianen Lekbrug kunnen worden verbeterd. Het verzoek om aansluitingen op de Lekbrug te verbeteren krijgen we ook regelmatig van reizigers. Het is in de praktijk echter heel moeilijk alle lijnen hier goed op elkaar aan te laten sluiten. Dat komt omdat veel lijnen uit veel verschillende richtingen de Lekbrug aandoen, die niet alleen met sterk uiteenlopende frequenties rijden, maar ook elk hun eigen aansluitingen elders kennen waarmee de doorkomst op de Lekbrug vast ligt. Zo wordt het patroon van lijn 85 bepaald door de vertrek- en aankomsttijden van treinen in Leerdam. De dienstregeling van lijn 74 is op weekdays overdag afgestemd op lijn 34 zodat bij Kanaleneiland-Zuid een korte overstap wordt geboden t.b.v. reizigers op de relatie Nieuwegein-Noord – Science Park. Ook geeft lijn 74 op weekdays overdag op de Lekbrug aansluiting op lijn 85, zodat reizigers uit Vianen op de Lekbrug direct over kunnen stappen op een snellere U-OV-lijn naar Utrecht CS. Tot slot geeft lijn 65 op de Lekbrug op weekdays overdag weer aansluiting op de ritten van lijn 74 die doorrijden van / naar Vianen.

Ook andere vervoerders kennen zo hun vaste aansluitingen. Zo worden de doorkomsten van lijn 387 en 388 bepaald door treinaansluitingen in Gorinchem en Sliedrecht, de doorkomst van lijn 90 door aansluitingen in Gelkenes en kennen lijn 400 en 401 van Arriva vaste aansluitingen op knooppunt De Tol in Sleeuwijk.

Bovenop dit alles komt nog de onvoorspelbaarheid van rijtijden op lijnen die gebruik maken van de A27. Kortom: we begrijpen de wens, maar kunnen hier om voorgenoemde reden helaas geen invulling aan geven.

2.6 30 km/h binnen de bebouwde kom

Landelijk gaan stemmen op om de algemene snelheidslimiet binnen de bebouwde kom te verlagen van 50 naar 30 km/h. Wat dit kan betekenen voor het openbaar vervoer, is toegelicht in vervoerplan 2022.

Intussen ontwikkelen steeds meer gemeenten plannen om de maximumsnelheid op wegen waar nu 50 km/h gereden mag worden, te verlagen naar 30 km/h. Vaak gaat dit samen met een herinrichting waarbij het wegprofiel wordt versmald en snelheidsremmende maatregelen worden aangebracht. In de gemeente Utrecht bijvoorbeeld zijn concrete plannen voor herinrichting van de Amsterdamsestraatweg en de Kaatstraat – Adelaarstraat waarbij de maximumsnelheid wordt verlaagd naar 30 km/h. We verwachten dat lijnen die van deze wegen gebruik maken na de herinrichting meer rijtijd nodig hebben.

Samen met de provincie zetten we ons in om de negatieve effecten van dit soort projecten op de doorstroming van het openbaar vervoer te beperken en maken ons sterk voor compenserende maatregelen elders. We gaan hierover graag met gemeenten in overleg. Voor zover bekend worden voor eind 2024 geen herinrichtingsprojecten afgerond waarvoor we extra rijtijd moeten inrekenen.

2.7 Bediening Merwedekanaalzone

In de gemeente Utrecht wordt het voormalige bedrijventerrein tussen de Europalaan en het Merwedekanaal (de Merwedekanaalzone), de komende jaren getransformeerd tot een nieuwe woonwijk met uiteindelijk zo'n 10.000 woningen. Aan de zuidkant van het plangebied moet nog begonnen worden met de sloop van oude bedrijfsgebouwen, terwijl aan de noordkant intussen de eerste woningen zijn opgeleverd.

Ontsluiting Merwedekanaalzone

Als onderdeel van de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone wordt de Europalaan tussen het Europaplein en de kruising met de Koningin Wilhelminalaan heringericht. Op dit deel van de Europalaan komt een vrij liggende busbaan met twee haltes, voorzien van haltekommen. De haltes komen ongeveer op de plek van de huidige haltes Europaplein-Noord en Lanslaan. Deze haltes ontsluiten net als nu het zuidelijke en centrale deel van de Merwedekanaalzone.

In het noordelijk deel van de Merwedekanaalzone is nu geen halte aanwezig. De afstand tussen dit deel van de Merwedekanaalzone en halte Lanslaan is 800 meter en de afstand tot Utrecht CS is 1.200 meter. Om het noordelijk deel van de Merwedekanaalzone goed te kunnen ontsluiten met openbaar vervoer, is een extra halte ter hoogte van de kruising van de Overste den Oudenlaan met de Dr. M.A. van Tellegenlaan nodig. Samen met gemeente en provincie zijn de mogelijkheden hiervoor bekeken. De gemeente werkt de potentiële haltelocaties nu verder uit. Zodra hier haltes zijn gerealiseerd en deze goed en veilig bereikbaar zijn, nemen we de haltes (afhankelijk van de gekozen locatie en perronlengte) op in de route van één of meer passerende lijnen.

Frequenties

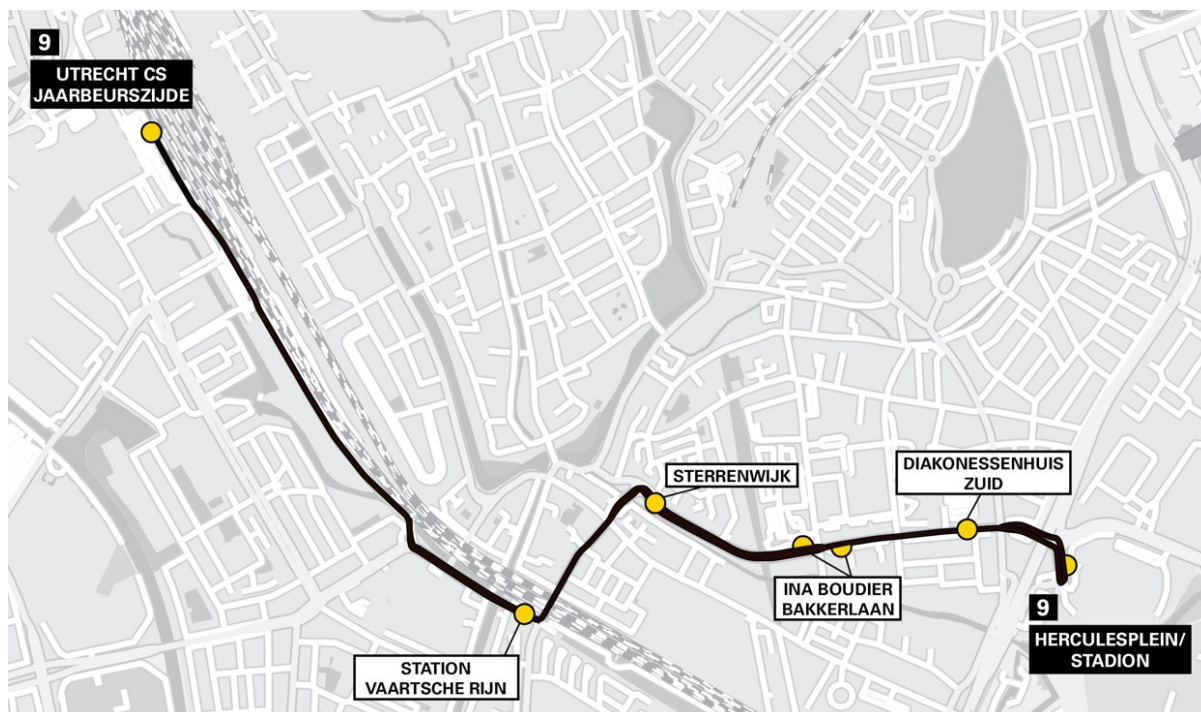
De haltes in het centrale en zuidelijke deel van de Merwedekanaalzone worden bediend door lijn 65, 74, 77 en 85. Samen rijden deze lijnen in de spits nu 20 ritten per uur. Het aantal ritten over de Europalaan neemt volgend jaar iets toe doordat de ritten van lijn 285 opgaan in lijn 85 (zie 3.23). Omdat in 2024 nog slechts een klein deel van het uiteindelijke aantal woningen is opgeleverd, is een verdere uitbreiding komend jaar niet nodig.

2.8 Capaciteit traject Utrecht CS - Galgenwaard

Door afgenomen reizigersvraag tijdens corona en noodzakelijke bezuinigingen die daarop volgden, is lijn 6 op weekdagen tussen Utrecht CS en Galgenwaard minder vaak gaan rijden. In de avonduren en in het weekend is lijn 6 op dit traject zelfs helemaal vervallen. Lijn 41 is sindsdien op die momenten het alternatief. In 2021 is vanwege toenemende drukte de eenzijdige verdichting in de ochtendspits richting Galgenwaard weer in de dienstregeling opgenomen.

We zien dat het aantal reizigers nu ook op andere momenten van de dag zodanig is toegenomen, dat lijn 41 te druk wordt op het traject binnen Utrecht. De drukte wordt niet zozeer veroorzaakt door reizigers van / naar de omgeving Galgenwaard, maar door reizigers met een bestemming op de Rubenslaan. Om lijn 41 te ontlasten stellen we voor om lijn 6 weer dagelijks de hele dag te gaan rijden met (in de avonduren en het weekend) frequenties gelijk aan die van lijn 41. Lijn 6 gaat op zaterdag en zondag overdag dus weer elk kwartier rijden en 's avonds en in het weekend 's ochtends vroeg elk half uur. Daarnaast wordt de frequentie van lijn 6 in de middagspits van Galgenwaard richting Utrecht CS verhoogd van een kwartierdienst naar een '7,5 minutendienst.

Om reizigers een zo aantrekkelijk mogelijk vervoeraanbod te bieden, is het van belang dat lijn 6 en 41 met een regelmatig interval rijden. Op weekdagen overdag is dat nu niet goed mogelijk omdat het patroon van lijn 6 wordt bepaald door de vaste koppeling met lijn 30 in Overvecht, die hier aansluiting geeft op sprinters van / naar Hilversum. Bij lage frequenties in de avonduren en in het weekend 's ochtends vroeg, zorgt een op lijn 41 afgestemde dienstregeling op lijn 6 tot ongewenst lange stilstand in Overvecht. Gezien het voorgaande en het feit dat het aantal reizigers dat met lijn 6 over Utrecht CS heen reist beperkt is (ca. 15% van het totaal), stellen we voor om lijn 6 te knippen op Utrecht CS. Het traject tussen Utrecht CS en Galgenwaard krijgt lijnnummer 9.



Afbeelding 3: Route lijn 9

2.9 Verbinding Driebergen-Zeist – Science Park – Lunetten

Aanvullend op reguliere lijnen biedt lijn 35 in de spits een directe verbinding tussen de stations Lunetten / Driebergen-Zeist en Science Park. Binnen Zeist stopt lijn 35 nu alleen bij halte Jordanlaan. De provincie vraagt in de uitgangspunten te onderzoeken wat de toegevoegde waarde is van het deeltraject Lunetten – Science Park. Daarnaast vraagt de provincie te onderzoeken of het mogelijk is om de haltes op de route binnen Zeist die lijn 35 nu niet aandoet, toe te voegen aan de route.

Het gebruik van het deeltraject vanuit Lunetten was altijd ongeveer gelijk aan het deeltraject vanuit Driebergen. Voor beide deeltrajecten geldt dat het gebruik sinds de ingebruikname van de Uithoflijn fors is afgenomen. Vanwege het beperkte gebruik en het feit dat op vrijwel alle relaties goede alternatieven bestaan in andere lijnen, heeft lijn 35 vanwege afschalingen in de dienstregeling door corona en personeelstekort de afgelopen twee jaar nauwelijks gereden.

Lijn 35 reed in het voorjaar van 2022 voor het laatst. Toen maakten gemiddeld 33 reizigers per dag gebruik van lijn 35 vanuit Driebergen. Vanuit Lunetten waren dit 32 reizigers. Gemiddeld dus ongeveer 4 reizigers per rit. Dit is erg laag voor een spitsverbinding.

Gezien het zeer beperkte gebruik van het deeltraject Lunetten – Science Park, de beschikbare alternatieven en het feit dat reizigers nu al gewend zijn aan het gebruik van deze alternatieven, lijkt het logisch om dit deeltraject niet meer te rijden en de vrijkomende middelen elders in te zetten.

Het toevoegen van extra haltes binnen Zeist aan de route van lijn 35 is mogelijk, maar dit zal niet zorgen voor een significante toename van het aantal reizigers. Vanwege de vaste treinaansluiting in Driebergen is het deeltraject Driebergen – Science Park niet te combineren met een andere lijn, en dus zou lijn 35 vanuit Driebergen moeten blijven rijden tot Rijnsweerd-Noord. Hierdoor is de besparing van enkel het opheffen van het traject vanuit Lunetten minimaal en worden relatief nog meer middelen ingezet voor een kleine groep reizigers.

Omdat de genoemde argumenten voor het laten vervallen van lijn 35 tussen Lunetten en Science Park ook gelden voor het traject Driebergen – Science Park, stellen we voor om lijn 35 in het geheel niet meer te rijden. Reizigers die nu op station Lunetten of Driebergen-Zeist overstappen op lijn 35, stappen afhankelijk van hun bestemming voortaan op station Vaartsche Rijn of Utrecht CS over op de tram, lijn 28 of lijn 29. Lokale reizigers tussen Zeist Jordanlaan en Science Park kunnen gebruik maken van lijn 34 en lokale reizigers tussen Lunetten en Science Park kunnen gebruik maken van lijn 8 i.c.m. een overstap op station Vaartsche Rijn.

2.10 Route lijn 74 Zeist

Routewijziging Zeist-West

Gemeente Zeist heeft gevraagd of de busroute over de Koppelweg in Zeist-West kan worden gewijzigd. We hebben hier samen met de gemeente naar gekeken en stellen voor om de route te verleggen van de Griffensteijnselaan / Koppelweg naar de Kromme-Rijnlaan / Weteringlaan. Als gevolg van de routewijziging moeten drie bestaande haltes worden verplaatst. De verplaatsing van haltes is een verbetering voor reizigers met een bestemming aan de noordkant van de Kromme-Rijnlaan en in de omgeving van de Kwikstaartlaan. Aan de andere kant wordt de afstand tot de dichtstbijzijnde halte voor reizigers naar Nijenheim juist wat groter. In tabel 1 is per vervallen halte het gebruik en (de afstand tot) de vervangende halte weergegeven.

Halte	Aantal instappers	Alternatief	Afstand tot alternatief
Zeisteroever	93	Nieuwe halte op de Kromme-Rijnlaan	150 meter
Koppelweg	94	Nieuwe halte op de Kromme-Rijnlaan	450 meter
De Sluis	181	Nieuwe halte op de Weteringlaan	150 meter

Tabel 1: Gebruik van te verplaatsen haltes van lijn 74 in Zeist-West

In tegenstelling tot de Griffensteijnselaan / Koppelweg zijn de Kromme-Rijnlaan en Weteringlaan geen onderdeel van een 30 km/h zone. Hierdoor zijn de Kromme-Rijnlaan en Weteringlaan meer geschikt als busroute. Doorgaande reizigers hebben baat bij de routewijziging omdat de nieuwe route iets sneller is en comfortabeler.

Verleggen eindpunt en routewijziging Zeist-Centrum

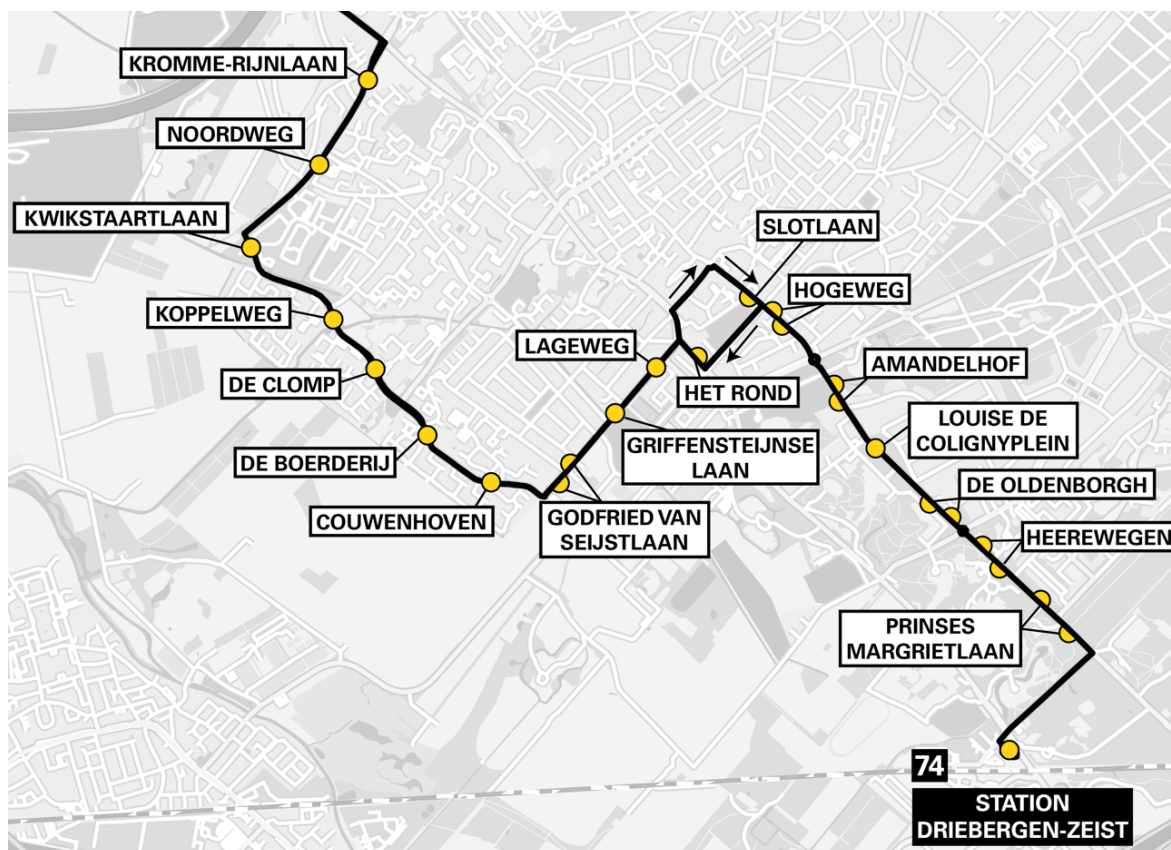
Lijn 74 heeft in Zeist twee eindpunten. Op momenten dat lijn 74 een halfuurdienst rijdt, rijden alle ritten van / naar halte Busstation aan de noordkant van het centrum. Op momenten dat lijn 74 een kwartierdienst rijdt, rijdt de helft van de ritten naar halte Busstation en de andere helft naar station Driebergen-Zeist. Deze situatie is ontstaan in 2020. Lijn 74 heeft toen de verbinding tussen Utrecht CS en Kerckebosch overgenomen van de voormalige lijn 51, waarvan de ritten tussen Utrecht en Zeist opgingen in lijn 50. Een lijn met twee eindpunten is voor reizigers onduidelijk. Gemeente Zeist heeft gevraagd om een duidelijkere route voor lijn 74 in Zeist.

We stellen voor om het eindpunt van alle ritten van lijn 74 te verleggen naar station Driebergen-Zeist. Tegelijkertijd stellen we een routewijziging voor in het centrum van Zeist. Tussen de haltes Lageweg en Amandelhof gaat lijn 74 richting station Driebergen-Zeist via de Montaubanstraat / 1^e en 2^e Hogeweg rijden in plaats van via de Lageweg / Laan van Beek en Royen. Richting Utrecht gaat lijn 74 via de 2^e Hogeweg / Slotlaan rijden in plaats van via de Laan van Beek en Royen / 2^e Dorpsstraat.

Met het verleggen van het eindpunt en de routewijziging in het centrum ontstaat een eenduidiger lijnvoering. Vanuit Utrecht is de omgeving van halte Busstation aan de noordkant van het centrum nu al sneller bereikbaar met lijn 73. Zeist-West krijgt een frequentere verbinding met station Driebergen-Zeist én een frequentere verbinding met de zuidkant van het centrum van Zeist (met haltes op de 1^e en 2^e Hogeweg). Kerckebosch krijgt een frequentere verbinding met Utrecht.

Nadeel van deze wijziging is dat de directe verbinding tussen Zeist-West en halte Busstation vervalt voor lijn 74. Dagelijks maken 18 reizigers gebruik van deze verbinding. Een klein deel van de reizigers stapt bij halte Busstation over op een andere lijn, waarvan het merendeel op lijn 56 richting Amersfoort. Een overstap tussen lijn 74 en lijn 56 is in de nieuwe situatie nog steeds mogelijk, maar dan bij halte Hogeweg. Ook reizigers met een bestemming in de omgeving van halte Busstation, die de 700 meter vanaf halte Hogeweg niet kunnen of willen lopen, kunnen van deze overstapmogelijkheid gebruik maken. Voor nagenoeg alle andere denkbare overstappen die nu mogelijk zijn bij halte Busstation, kan elders worden overgestapt, zonder dat het aantal overstappen toeneemt. De alternatieven zijn: overstappen bij halte Jordanlaan (lijn 58 en 73), Amandelhof (lijn 575) en station Driebergen-Zeist (lijn 58 en 381).

Op afbeelding 4 is de route van lijn 74 na weergegeven na aanpassingen in Zeist-West en Zeist-Centrum.



Afbeelding 4: Gewijzigde route van lijn 74 in Zeist

Andere wijzigingen op lijn 74 worden toegelicht in 3.12, 3.17, 3.20 en 3.23.

2.11 Bediening De Wetering-Haarrijn

Werkgevers op bedrijventerrein De Wetering-Haarrijn hebben een enquête onder werknemers gehouden waarin gevraagd wordt naar hun tevredenheid over het openbaar vervoer. Ongeveer 275 werknemers hebben de enquête ingevuld. De resultaten van de enquête zijn aangeboden aan de provincie. De provincie vraagt in de uitgangspunten de resultaten van de enquête te bestuderen en daar waar mogelijk wensen voor verbetering van de bediening van De Wetering-Haarrijn op te nemen in het vervoerplan. Er komen een tweetal concrete wensen uit de enquête naar voren waaraan we invulling kunnen geven:

1 Bereikbaarheid zondagochtend

Op lijn 73 wordt op zondagochtend een extra vroege rit toegevoegd van Zeist via Utrecht CS naar Maarsse. De eerste rit vertrekt voortaan rond 7.30 van Utrecht CS in plaats van om 8.00.

2 Capaciteit ochtendspits lijn 11

Lijn 11 rijdt een halfuurdienst met midibussen van Overvecht via Leidsche Rijn en Vleuten naar Maarsse. In de ochtendspits is lijn 11 van Overvecht naar Leidsche Rijn erg druk voor een lijn die wordt gereden met midibussen. Vanwege infrastructurele beperkingen en het feit dat de capaciteit die de midibussen bieden op het grootste deel van de dag volstaat, blijft lijn 11 in de basis gereden worden met dit materieeltype. Om het capaciteitsknelpunt in de ochtendspits op te lossen wordt de frequentie tussen halte Zamenhofdreef in Overvecht en station Leidsche Rijn tussen 7.15 en 8.45 verhoogd naar een kwartierdienst.

2.12 Trambediening Science Park in het weekend

Naar aanleiding van vragen van Provinciale Staten en de reactie van gemeente Utrecht op het vervoerplan 2023 is door de provincie toegezegd te onderzoeken of de tram ook in het weekend kan rijden tussen Utrecht CS en Science Park. Dit onderzoek is in het najaar van 2022 uitgevoerd door een onafhankelijk adviesbureau in opdracht van de provincie. Uit dit onderzoek blijkt dat de vervoervraag nu en naar verwachting ook de komende jaren zeer beperkt is. Daarom is in dit vervoerplan geen uitbreiding van de bedieningstijden op de Uithoflijn opgenomen. De provincie blijft met de gemeente Utrecht en instellingen langs de tramlijn in overleg om te bezien wat in de toekomst nodig is om een eventuele trambediening van het Science Park in het weekend wel te kunnen realiseren. Op de korte termijn voorziet buslijn 28 voldoende in de vervoervraag tussen Science Park en Utrecht CS / Centrum.

2.13 Werkzaamheden Smakkelaarspark

Op het voormalige Smakkelaarsveld komt een stadspark met woontorens en kantoren, deels boven de bestaande bus- en trambaan. In 2021 was de overkluizing van de tram- en busbaan gereed. Naar verwachting gaat de bouw in 2024 verder. Gezien de zeer beperkte ruimte, het intensieve gebruik van de bus- en trambaan en het gebrek aan alternatieve routes voor het openbaar vervoer is dit een erg uitdagende plek om te bouwen. We spannen ons maximaal in om samen met de gemeente, provincie en de ontwikkelaar van de nieuwbouw te komen tot goede afspraken om zodoende de impact van de bouw op het bus- en tramverkeer te minimaliseren.

2.14 Bediening Maarssen Ruimtekwartier

In Maarssenbroek wordt de voormalige kantorenlocatie langs de Ruimteweg, tussen de Kometenweg en de Zuilense Ring, getransformeerd tot een woongebied met uiteindelijk 2.500 woningen. De eerste woningen zijn intussen opgeleverd. De haltes op de Ruimteweg worden op weekdays overdag bediend door lijn 38 en 48. Beide lijnen rijden niet 's avonds en niet in het weekend. Om dit nieuwe deel van Maarssenbroek een goede verbinding met zowel station Maarssen als Utrecht CS te geven, stellen we voor om lijn 38 ook 's avonds en in het weekend elk half uur te gaan rijden. Met de uitbreiding van de bedieningstijden van lijn 38 verbetert ook de bereikbaarheid van bedrijventerrein Lage Weide. Deze uitbreiding van de dienstregeling van lijn 38 is onderdeel van het pluspakket.

Andere wijzigingen op lijn 38 worden toegelicht in 2.2.7 en 3.9.

2.15 Bediening Hoef en Haag

In de gemeente Vijfheerenlanden wordt nog volop gebouwd aan Hoef en Haag, een nieuw dorp tussen Vianen en Hagestein met uiteindelijk zo'n 1.800 woningen. Lijn 44 verbindt Hoef en Haag op weekdays overdag elk half uur met Vianen-Centrum, knooppunt Vianen Lekbrug, Nieuwegein-Zuid en Houten. Naast lijn 44 kunnen reizigers van / naar Hoef en Haag op weekdays ook gebruik maken van lijn 146 van Arriva, die een halte heeft aan de rand van het dorp op de Lange Dreef. Hoef en Haag is zo opgezet, dat doorgaand busverkeer door het dorp niet mogelijk is. Bovendien is de infrastructuur in het dorp ongeschikt voor grote bussen. Lijn 44 rijdt daarom met een midibus.

De wens bestaat om Hoef en Haag ook 's avonds en in het weekend te voorzien van openbaar vervoer. Hiervoor zijn verschillende mogelijkheden:

- ✦ Lijn 74 kan worden doorgetrokken van het huidige eindpunt aan de Van Duvenvoordestraat naar een bestaande, maar niet gebruikte halte aan de noordkant van de rotonde Berchmansweg / Lange Dreef. Gezien de infrastructurele beperkingen in Hoef en Haag kan lijn 74 niet dichtbij het dorp komen. Lijn 74 heeft een ontsluitende route in Vianen waardoor reizigers langer onderweg zijn naar knooppunt Vianen Lekbrug.
- ✦ Lijn 44 kan in de avonden en het weekend gaan rijden. Bewoners van Hoef en Haag kunnen in dat geval opstappen bij een halte in het dorp en hebben een directe verbinding met de Lekbrug.

Gezien het voorgaande lijkt het uitbreiden van de dienstregeling van lijn 44 naar de avonden en het weekend de beste optie voor Hoef en Haag. We stellen daarom als onderdeel van het pluspakket voor om lijn 44 's avonds en in het weekend elk uur te gaan rijden.

Andere wijzigingen op lijn 44 worden toegelicht in 3.11.

3 Overige wijzigingen

3.1 Lijn 2

Frequentie weekdagen overdag

Voor de coronapandemie reed lijn 2 op weekdagen overdag elk kwartier. Door afgenomen reizigersvraag en destijds noodzakelijke bezuinigingen is de frequentie van lijn 2 op weekdagen overdag in vervoerplan 2021 verlaagd naar een halfuurdienst. Gemeente Utrecht en het ROCOV hebben verzocht de frequentie van lijn 2 weer te verhogen, om zodoende een meer aantrekkelijke verbinding te bieden tussen Utrecht CS en de (zuidelijke) binnenstad. Gezien het gebruik van lijn 2 is verhoging van de frequentie op weekdagen niet direct noodzakelijk, maar we zijn het met gemeente en het ROCOV eens dat een kwartierdienst noodzakelijk is om op deze verbinding voldoende aantrekkelijk te zijn. We stellen daarom als onderdeel van het pluspakket voor om de frequentie op weekdagen overdag tussen 8.00 en 18.00 te verhogen naar een kwartierdienst.

Vroege ochtend in het weekend

Lijn 2 wordt voornamelijk gebruikt door bezoekers van buiten de stad aan voorzieningen in de binnenstad. In het weekend zijn 's ochtends vroeg veel winkels en instellingen gesloten en dat is terug te zien in het gebruik. Zowel op zaterdag als zondag is de gemiddelde bezetting voor 9.00 minder dan 1 reiziger per rit. We stellen daarom voor om lijn 2 in het weekend voor 9.00 niet meer te rijden.

3.2 Lijn 3, 6 en 7

Vroege ochtend

In de bezetting van lijn 3 valt op dat de eerste rit op weekdagen van Overvecht naar Utrecht CS erg goed wordt gebruikt. Hetzelfde geldt voor de eerste rit van lijn 6 van Overvecht richting Utrecht CS en de eerste rit van lijn 7 van Westraven richting Zuilen. Kennelijk is behoefte aan vroege reismogelijkheden vanuit Overvecht en Kanaleneiland naar Utrecht CS. We willen in deze behoefte voorzien door op lijn 3 en 6 (van Overvecht richting Utrecht CS) en op lijn 7 (van Westraven naar Zuilen) een extra vroege rit te rijden. De eerste aankomst op Utrecht CS van lijn 3 uit Overvecht wordt daarmee vervroegd naar 5.47, de eerste aankomst van lijn 6 naar 6.04 en de eerste aankomst van lijn 7 naar 5.55.

Andere wijzigingen op lijn 6 worden toegelicht in 2.2.2 en 2.8.

Einde middagspits

Op dit moment gaat de frequentie van lijn 3 op weekdagen om 18.00 omlaag van een '10-minutendienst naar een kwartierdienst. Tussen 18.00 en 18.30 is het gebruik nog zodanig hoog, dat we voorstellen om zowel richting Overvecht als richting Zuilen de '10-minutendienst door te rijden tot 18.30. Concreet betekent dit dat tussen 18.00 en 18.30 in beide richtingen één rit wordt toegevoegd.

3.3 Lijn 5 en 12

De eerste ritten van lijn 5 en 12 richting Maarssen vertrekken om 5.40 respectievelijk 5.46 van Utrecht CS. De meeste andere lijnen hebben een eerste vertrek van Utrecht CS rond 6.15. Rond dit tijdstip komen ook de eerste reguliere treinen aan op Utrecht CS. De gemiddelde bezetting van zowel de eerste rit lijn 5 als de eerste rit lijn 12 is vrijwel 0. We stellen daarom voor deze ritten niet meer te rijden. De eerste vertrekmogelijkheid van Utrecht CS wordt daarmee voor lijn 5 6.09 en voor lijn 12 6.16.

3.4 Lijn 20 en 21

Sinds de zomer van 2022 zijn de SUNIJ- en Uithoflijn gekoppeld en kunnen reizigers gebruik maken van een doorgaande tramverbinding tussen IJsselstein / Nieuwegein en Utrecht CS Centrumzijde / Science Park. Bij de doorkoppeling is de toenmalige dienstregeling van de SUNIJ-lijn als uitgangspunt genomen: alle op CS aankomende ritten uit de richting IJsselstein / Nieuwegein zijn doorgetrokken naar Science Park en andersom. Hierdoor wordt vanaf aanvang dienst om 5.45 een '7,5-minutendienst gereden tussen Science Park en Nieuwegein City. Voor 7.00 maken nog maar weinig reizigers gebruik van de tram: tussen 6.00 en 7.00 is het gebruik ongeveer gelijk aan dat tussen 21.00 en 22.00.

Op maandag t/m zaterdagavond rijdt de tram tot ongeveer 19.00 een '7,5-minutendienst, waarna de frequentie wordt verlaagd naar een kwartierdienst. Na 18.00 neemt het gebruik van de tram snel af.

We stellen daarom voor om op weekdays voor 7.00 en op maandag t/m zaterdag na 18.30 de frequentie te verlagen van een '7,5-minutendienst naar een kwartierdienst. Concreet betekent dit:

- ✦ De eerste rit in het '7,5-minutendienstpatroon vertrekt op weekdays niet om 6.02 maar om 6.32 uit IJsselstein. De laatste rit in het '7,5-minutendienstpatroon vertrekt op maandag t/m zaterdag richting IJsselstein niet om 19.05 van Utrecht CS, maar om 18.53.
- ✦ De eerste rit in het '7,5-minutendienstpatroon vertrekt op weekdays niet om 6.03 maar om 6.48 uit Nieuwegein-Zuid. De laatste rit in het '7,5-minutendienstpatroon vertrekt op maandag t/m zaterdag richting Nieuwegein-Zuid niet om 19.00 van Utrecht CS, maar om 18.45.
- ✦ De eerste rit in het '7,5-minutendienstpatroon vertrekt op weekdays niet om 6.05 maar om 7.13 van Utrecht CS naar Science Park. De laatste rit in het '7,5-minutendienstpatroon vertrekt op weekdays richting Utrecht CS niet om 18.45 vanaf Science Park, maar om 18.30.

Ook lijn 28 rijdt op weekdays voor 7.00 een kwartierdienst van / naar P+R Science Park. De dienstregeling van lijn 28 wordt op weekdays voor 7.00 afgestemd op die van de tram zodat voor personeel van het WKZ en UMC elke '7,5 minuut een reismogelijkheid blijft bestaan tussen P+R Science Park en de ziekenhuizen.

3.5 Lijn 24

Lijn 24 biedt een verbinding in de spitsrichting tussen Utrecht CS en bedrijventerrein Oudenrijn in De Meern. Tussen 6.15 en 9.45 wordt een kwartierdienst gereden richting De Meern en tussen 15.00 en 18.45 wordt een kwartierdienst gereden richting Utrecht CS. Vooral in de klassieke spits wordt lijn 24 goed gebruikt. Daarbuiten is het gebruik beperkt, met name voor 7.00 's ochtends en na 18.00 's avonds. De gemiddelde bezetting is dan slechts 3 reizigers per rit. We stellen daarom voor de frequentie van lijn 24 voor 7.00 en na 18.00 te verlagen naar een halfuurdienst. Concreet betekent dit dat zowel 's ochtends als 's middags één rit vervalt.

3.6 Lijn 28

Vroege ochtend

De eerste rit van lijn 28 richting Vleuterweide vertrekt om 5.54 van Utrecht CS, terwijl de meeste andere lijnen een eerste vertrek van Utrecht CS hebben rond 6.15. Rond 6.15 komen ook de eerste reguliere treinen aan op Utrecht CS. De gemiddelde bezetting van deze eerste rit naar Vleuterweide is vrijwel 0. We stellen dan ook voor om deze rit niet meer te rijden. De eerste vertrekmogelijkheid van Utrecht CS richting Vleuterweide wordt daarmee 6.09.

Frequentie tegenspits

In de huidige dienstregeling rijdt lijn 28 in de spits in beide richtingen een '7,5-minutendienst en tussen de spitsen een '10-minutendienst. De gemiddelde bezetting van de drukste rit in de tegenspitsrichting ('s ochtends van Science Park naar Vleuten en 's middags van Vleuten naar Science Park) is 15 reizigers per rit. Vanwege de lengte van de lijn in combinatie met de beperkte duur van de periode waarin de '7,5-minutendienst wordt gereden, heeft het exploitatief gezien nauwelijks voordelen om in beide richtingen elke 7,5 minuut te rijden. We stellen daarom voor de frequentie in de tegenspitsrichting te verlagen naar een '10-minutendienst. Met deze frequentie bieden we alsnog ruim voldoende capaciteit en ook nog altijd voldoende kwaliteit.

Frequentie spitsrichting 's ochtends

In de ochtendspits wordt de frequentie richting Science Park tussen 6.45 en 7.15 verlaagd van een '7,5-minutendienst naar een '10-minutendienst en tussen 8.45 en 9.15 wordt de frequentie juist verhoogd van een '10-minutendienst naar een '7,5-minutendienst. Met deze verschuiving sluit het vervoeraanbod beter aan op de vraag.

3.7 Lijn 29

Vroege ochtend

Op weekdays vertrekt om 6.05 de eerste rit lijn 29 van station Vaartsche Rijn richting Vleuterweide. De gemiddelde bezetting van deze rit is vrijwel 0. Deze rit start daarom voortaan bij halte Veldhuizerweg in plaats van station Vaartsche Rijn. Reizigers uit Vleuterweide-West houden op deze manier de huidige eerste reismogelijkheid naar station Vleuten. Vanaf andere haltes bestaat een alternatief in andere lijnen.

Frequentie tegenspits

Lijn 29 rijdt op weekdays overdag een kwartierdienst en in de brede spits een '10-minutendienst op het traject De Meern-Oost – Science Park. Aan de randen van de spits voegen we (hoofdzakelijk in de tegenspitsrichting) een aantal ritten samen waardoor op die momenten voortaan een kwartierdienst wordt geboden. Het gaat om de volgende ritten:

- ✦ De ritten van De Meern-Oost naar Science Park met vertrek om 7.08 en 7.17 worden samengevoegd tot 1 rit met vertrek om 7.12; de gemiddelde bezetting van de samen te voegen ritten is 5,
- ✦ De ritten van De Meern-Oost naar Science Park met vertrek om 14.37 en 14.47 worden samengevoegd tot 1 rit met vertrek om 14.42; de gemiddelde bezetting van de samen te voegen ritten is 5,
- ✦ De ritten van De Meern-Oost naar Science Park met vertrek om 15.06 en 15.16 worden samengevoegd tot 1 rit met vertrek om 15.11; de gemiddelde bezetting van de samen te voegen ritten is 3,
- ✦ De ritten van De Meern-Oost naar Science Park met vertrek om 17.06 en 17.16 worden samengevoegd tot 1 rit met vertrek om 17.11; de gemiddelde bezetting van de samen te voegen ritten is 3.

Wijzigingen op lijn 29 die voortkomen uit de inhoudelijke uitgangspunten, worden toegelicht in 2.2.5.

3.8 Lijn 31

In 2020 is de voormalige eenzijdige spitslijn 283 tussen IJsselstein en Science Park gecombineerd met het traject Bilthoven – Science Park van lijn 31. De route tussen IJsselstein en Science Park is toen verlegd van de A2 / A12 naar een route door Nieuwegein en de dienstregeling is flink uitgebreid. De frequenties waarmee lijn 31 nu rijdt zijn gebaseerd op het destijds verwachte gebruik op de verschillende momenten van de dag.

Aanpassing frequenties

Nu lijn 31 enige tijd in de huidige vorm rijdt, is een goed beeld ontstaan van de daadwerkelijke vervoervraag tussen IJsselstein / Nieuwegein en Science Park. Op basis van dit inzicht stellen we enkele frequentieaanpassingen voor:

- ✦ In de ochtendspits rijdt lijn 31 van IJsselstein / Nieuwegein richting Science Park nu tussen 6.15 en 9.45 een kwartierdienst, die tussen 7.30 en 8.30 wordt verdicht tot '7,5-minutendienst. We stellen voor de kwartierdienst langer door te rijden (tot 10.30) en in plaats van kortdurend een '7,5-minutendienst te rijden, een langere periode (van 7.15 tot 9.15) een '10-minutendienst te rijden. De '10-minutendienst wordt op het drukste moment van de ochtendspits tussen Nieuwegein-Centrum en Science Park met één rit verdicht tot '5-minutendienst,
- ✦ In de middagspits rijdt lijn 31 nu van 15.15 tot 17.45 een kwartierdienst van Science Park richting Nieuwegein / IJsselstein. De kwartierdienst in de middag start voortaan een half uur eerder, dus om 14.45.

Traject IJsselstein – Nieuwegein

In de tegenspitsrichting rijdt lijn 31 nu niet op het traject Nieuwegein – IJsselstein. Deze afwijkende bediening is een restant van de voormalige eenzijdige spitslijn 283, die in 2020 in lijn 31 is opgegaan. De gemeentes Nieuwegein en IJsselstein hebben gevraagd om lijn 31 ook in de tegenspitsrichting te rijden, zodat scholen en bedrijven in IJsselstein beter bereikbaar worden vanuit Nieuwegein. We komen tegemoet aan deze wens en gaan lijn 31 voortaan ook tussen 7.00 en 9.15 elk kwartier rijden van Nieuwegein naar IJsselstein en tussen 16.00 en 19.00 elk kwartier van IJsselstein naar Nieuwegein.

Extra haltes Nieuwegein

In het belang van doorgaande reizigers is in 2020 besloten om lijn 31 in Nieuwegein niet te laten stoppen bij de haltes Poort van Nieuwegein en Marconi (hoog). We krijgen regelmatig opmerkingen van reizigers over het feit dat lijn 31 deze haltes niet aandoet. We stellen daarom voor om halte Poort van Nieuwegein en halte Marconi (hoog) toe te voegen aan de route van lijn 31. Doorgaande reizigers zijn hierdoor mogelijk iets langer onderweg, maar daar staat tegenover dat een groter deel van Nieuwegein een directe verbinding krijgt met IJsselstein en Science Park.

Wijzigingen op lijn 31 die voortkomen uit de inhoudelijke uitgangspunten, worden toegelicht in 2.3.

3.9 Lijn 38

De transformatie van kantoren naar woonruimte in het Ruimtekwartier in Maarssenbroek is terug te zien in het gebruik van lijn 38. Waar lijn 38 voorheen een overduidelijke spitsrichting had, waarbij 's ochtends van Utrecht CS richting Lage Weide / Maarssen werd gereisd en 's middags andersom, wordt deze lijn nu ook in de tegenspits goed gebruikt. Om verdere groei van het aantal reizigers te stimuleren en faciliteren stellen we voor om op het drukste moment in de ochtendspits een extra rit te rijden van Maarssen naar Utrecht met vertrek om 8.02.

Wijzigingen op lijn 38 die voortkomen uit de inhoudelijke uitgangspunten, worden toegelicht in 2.2.7 en 2.14.

3.10 Lijn 41

Op weekdays gaat de frequentie van lijn 41 richting Wijk bij Duurstede om 15.00 omhoog van een kwartierdienst naar een '10-minutendienst. Tussen 14.30 en 15.00 is het gebruik al dusdanig hoog, dat we voorstellen om de '10-minutendienst eerder te starten. Concreet betekent dit dat tussen 14.30 en 15.00 richting Wijk bij Duurstede één rit wordt toegevoegd.

3.11 Lijn 44

De eerste rit van lijn 44 vertrekt in de huidige dienstregeling om 6.55 uit Houten. Deze rit komt om 7.06 langs bedrijventerrein Het Klooster en komt om 7.15 door op de Lekbrug. Dit is tamelijk laat voor een eerste reismogelijkheid. We stellen daarom voor een extra vroege rit te rijden van Houten naar Vianen met vertrek in Houten om 6.25.

Wijzigingen op lijn 44 die voortkomen uit de inhoudelijke uitgangspunten, worden toegelicht in 2.15.

3.12 Lijn 46 en 74

Lijn 46 verbindt bedrijventerrein Het Klooster met Nieuwegein City. Lijn 46 rijdt op weekdays van ongeveer 6.15 tot 21.15 elk half uur.

Extra vroege rit

De eerste rit van lijn 46 richting Het Klooster is de drukste van de dag. Kennelijk is behoefte aan vroege reismogelijkheden naar Het Klooster. We willen in deze behoefte voorzien door de dienstregeling op lijn 46 een half uur eerder te starten. De eerste rit vertrekt dan om 5.47 van Nieuwegein City. In samenhang hiermee voegen we een extra vroege rit toe op lijn 74 van Utrecht CS naar Nieuwegein. Deze rit komt om 5.43 aan op Nieuwegein City. Andere wijzigingen op lijn 74 worden toegelicht in 2.10, 3.17, 3.20 en 3.23.

Mobiliteitsscan

Gemeente Nieuwegein heeft gevraagd te onderzoeken of en op welke manier Het Klooster in de late avonden en in het weekend kan worden ontsloten. Omdat het gebruik van lijn 46 in de dal- en vroege avonden minimaal is, ligt het niet voor de hand om zonder nader onderzoek de bedieningstijden van lijn 46 ingrijpend te verruimen. Daarom start op korte termijn een zogenoemde mobiliteitsscan, waarbij onderzocht wordt welke behoefte bij bedrijven op Het Klooster precies bestaat als het gaat om openbaar vervoer. We wachten de uitkomsten van dit onderzoek af, alvorens we eventueel voorstellen doen voor verdere aanpassing van de dienstregeling van lijn 46.

3.13 Lijn 47

Vroege ochtend weekdays

Lijn 47 kent bij aanvang dienst twee vroege ritten van Hoograven naar Utrecht CS en één vroege rit van Utrecht CS naar Hoograven. Dit is een restant uit de tijd dat lijn 47 een vaste koppeling kende met de voormalige lijn 51 naar Zeist. Het gebruik van deze vroege ritten is minimaal; de gemiddelde bezetting van de twee vroege ritten van Hoograven naar Utrecht CS is 2 reizigers per rit. De gemiddelde bezetting van de vroege rit naar Hoograven is vrijwel 0.

Van Houten naar Utrecht CS wordt tussen 6.45 en 8.15 een kwartierdienst gereden. De gemiddelde bezetting van de eerste verdichtingsrit met vertrek om 7.00 uit Houten is 1.

Gezien het gebruik van voorgenoemde ritten stellen we het volgende voor:

- ✦ De huidige eerste rit die rijdt van Hoograven naar Utrecht CS vervalt evenals de eerste rit die rijdt van Utrecht CS naar Hoograven,
- ✦ De rit die nu om 7.00 vertrekt uit Houten wordt vervroegd naar 6.15. Vanuit Houten ontstaat op die manier een extra vroege reismogelijkheid naar Utrecht. Lijn 47 rijdt dan een halfuurdienst tussen 6.15 en 7.15 in plaats van een kwartierdienst vanaf 6.45,
- ✦ De huidige tweede rit van Hoograven naar Utrecht CS gaat op in de extra vroege rit die om 6.15 uit Houten vertrekt.

Herstel weekend

Vanwege destijds noodzakelijke bezuinigingen is lijn 47 in 2021 in de avonduren en het weekend vervallen. Gemeente Houten heeft gevraagd om lijn 47 in het weekend weer te gaan rijden. Ook van reizigers krijgen we af en toe deze vraag. We stellen voor om lijn 47 weer te gaan rijden op zaterdag en op zondag overdag. Gezien het gebruik voor corona (gemiddeld 3 à 4 reizigers per rit in het weekend) starten we met een uurdienst. Het herstel van lijn 47 op zaterdag zit in het basispakket. Het herstel van lijn 47 op zondag is onderdeel van het pluspakket.

3.14 Lijn 48

Routewijziging avonduren

In de avonduren wordt bedrijventerrein De Liesbosch niet bediend, aangezien de lijnen 31, 47 en 202 dan niet rijden. Lijn 48 is de enige lijn die hier 's avonds in de buurt komt, maar lijn 48 heeft geen halte dichtbij het bedrijventerrein. Om de bereikbaarheid van De Liesbosch in de avonduren te verbeteren stellen we voor om lijn 48 's avonds na 19.00 in beide richtingen een klein stukje verder de Laaggravenseweg af te laten rijden. Lijn 48 kan op die manier in beide richtingen halte De Liesbosch aandoen. Indien het pluspakket niet wordt afgenomen, gaat lijn 48 ook op zondag overdag via halte De Liesbosch rijden.



Afbeelding 5: Avondroute lijn 48 via halte De Liesbosch

Frequentie spits

Door afschaling van de dienstregeling als gevolg van corona en personeelstekort heeft lijn 48 de laatste twee jaar vrijwel permanent de vakantiedienstregeling gereden. In de vakantiedienstregeling wordt in de spits een halfuurdienst in plaats van een kwartierdienst gereden tussen Nieuwegein en Maarssen. De gemiddelde bezetting van de drukste rit in de drukste richting is (bij een halfuurdienst in de spits) in de ochtendspits gemiddeld 14 reizigers en in de middagspits 10 reizigers. Gezien het gebruik is een kwartierdienst in de spits niet noodzakelijk. We stellen dan ook voor om de frequentie in de spits permanent te verlagen naar een halfuurdienst.

Vroege slag zondag

Op zondag wordt een extra vroege slag toegevoegd, waardoor de dienstregeling opstart om 9.15 in plaats van om 10.15.

3.15 Lijn 55

Naast een frequentieverhoging in het drukste deel van de ochtendspits, bedoeld om een capaciteitsknelpunt op te lossen (zie 2.2.1), stellen we de volgende uitbreidingen van de dienstregeling voor:

- ✦ Op zaterdag wordt een extra late rit richting Maartensdijk toegevoegd met vertrek van Utrecht CS om 0.36. Deze laatste rit eindigt na het rondje Maartensdijk bij halte Rotonde (zuid),
- ✦ Op zondag wordt een extra vroege slag toegevoegd, waardoor de dienstregeling opstart om 9.00 in plaats van om 10.00.

3.16 Lijn 56

Op lijn 56 worden op maandag t/m zaterdag extra late ritten toegevoegd tussen Zeist, Soesterberg en Amersfoort. De laatste rit van de dag, die nu om 0.45 eindigt bij Zeist Handelscentrum wordt doorgetrokken naar Amersfoort. Daarnaast worden twee extra late ritten toegevoegd van Amersfoort naar Zeist Busstation met vertrek om 0.33 en 1.03 uit Amersfoort.

Wijzigingen op lijn 56 die voortkomen uit de inhoudelijke uitgangspunten, worden toegelicht in 2.4.

3.17 Lijn 64 en 74

Lijn 64 verbindt knooppunt Vianen Lekbrug op weekdagen overdag met de bedrijventerreinen van Vianen.

De eerste rit richting de bedrijventerreinen vertrekt om 6.57 van de Lekbrug. We stellen voor een extra vroege reismogelijkheid naar de bedrijventerreinen te bieden. De huidige eerste rit van lijn 74, die om 6.13 aankomt op Nieuwegein City, wordt daarom doorgetrokken naar Vianen Lekbrug, en rijdt van daar door als extra vroege rit lijn 64 met vertrek van de Lekbrug om 6.27.

In de huidige dienstregeling vertrekt om 9.50 de eerste rit van lijn 64 terug richting de Lekbrug. De gemiddelde bezetting van deze rit is vrijwel 0. We zetten deze rit daarom om in een rit lijn 74. Lijn 74 rijdt hierdoor 's ochtends een half uur langer een kwartierdienst tussen Vianen De Hagen en de Lekbrug.

Andere wijzigingen op lijn 74 worden toegelicht in 2.10, 3.12, 3.20 en 3.23.

3.18 Lijn 65

Lijn 65 rijdt tussen Utrecht CS en Plettenburg op weekdays overdag een kwartierdienst en in de brede spits (in de spitsrichting) een '10-minutendienst. Gezien de bezetting is een kwartierdienst aan de randen van de dag niet nodig. Hetzelfde geldt voor de '10-minutendienst aan de randen van de spits. We stellen daarom de volgende aanpassingen voor:

- ✦ De ritten van Plettenburg naar Utrecht CS met vertrek om 6.14 en 18.18 vervallen. De gemiddelde bezetting is 2 respectievelijk 5 reizigers per rit,
- ✦ De rit van Utrecht CS naar Plettenburg met vertrek om 6.22 vervalt; de gemiddelde bezetting van deze rit is 5,
- ✦ De ritten van Utrecht CS naar Plettenburg met vertrek om 7.14 en 7.24 worden samengevoegd tot 1 rit met vertrek om 7.19; de gemiddelde bezetting van de samen te voegen ritten is 8.

Andere wijzigingen op lijn 65 worden toegelicht in 2.2.8.

3.19 Lijn 73

In de ochtendspits rijden drie ritten van lijn 73 niet naar Zeist-Centrum maar naar Zeist Handelscentrum. Andersom starten in de middagspits vijf ritten bij Handelscentrum in plaats van Zeist-Centrum. In de ochtendspits maken gemiddeld 8 reizigers per rit gebruik van de ritten naar Handelscentrum. In de middagspits zijn dit gemiddeld 3 reizigers per rit. Voor ritten in de spits is het gebruik dus vrij beperkt. Het bestaan van één lijn met twee eindpunten is voor reizigers onduidelijk. Bovendien is Zeist Handelscentrum sinds de doortrekking van lijn 34 in 2021 in de spits hoogfrequent bereikbaar. We stellen daarom voor om voortaan alle ritten van lijn 73 van / naar Zeist-Centrum te rijden.

3.20 Lijn 74

Op zaterdag en zondag overdag rijdt lijn 74 een kwartierdienst. Op zaterdag voor 10.00 en op zondag voor 11.00 rijdt lijn 74 een halfuurdienst. Gezien het gebruik op zaterdag- en zondagochtend stellen we voor om de kwartierdienst op beide dagen een uur eerder te starten. Deze extra ritten rijden alleen tussen Zeist en Nieuwegein City. Andere wijzigingen op lijn 74 worden toegelicht in 2.10, 3.12, 3.17 en 3.23.

3.21 Lijn 85

Lijn 85 kent vooral op weekdays een aantal goed bezette ritten. Naast een frequentieverhoging in het drukste deel van de ochtendspits, bedoeld om een capaciteitsknelpunt op te lossen (zie 2.2.9), stellen we de volgende uitbreidingen van de dienstregeling voor om verdere groei van het aantal reizigers te stimuleren en faciliteren:

- ✦ De kwartierdienst in de ochtendspits start een half uur eerder en rijdt een half uur langer door,
- ✦ De kwartierdienst in de middagspits start een uur eerder en rijdt een half uur langer door,
- ✦ In de vroege avonden worden twee slagen toegevoegd waardoor tussen 19.30 en 21.30 een halfuurdienst in plaats van een uurdienst wordt gereden,
- ✦ Op zaterdagavond wordt een extra late rit toegevoegd van Utrecht CS naar Leerdam met vertrek om 1.00 uit Utrecht.

3.22 Lijn 111

Lijn 111 biedt een directe verbinding tussen station Vleuten en kasteel De Haar. Voor de coronapandemie reed lijn 111 in het weekend, doordeweeks in de schoolvakanties en daarbuiten op woensdag. Door afgenomen reizigersvraag en destijds noodzakelijke bezuinigingen is lijn 111 in vervoerplan 2021 geheel vervallen. Het alternatief voor bezoekers van kasteel De Haar was lijn 127. Lijn 127 rijdt een uurdienst en heeft een halte op circa 15 minuten lopen van het kasteel. In 2022 ontstonden op zaterdag en zondag capaciteitsproblemen op lijn 127. Daarom is lijn 111 in mei 2022 weer gaan rijden in het weekend. Gemeente Utrecht en kasteel De Haar hebben verzocht om lijn 111 ook weer te gaan rijden op weekdagen. Op weekdagen doen zich vooralsnog alleen in de zomermaanden capaciteitsknelpunten voor op lijn 127. We stellen daarom voor om lijn 111 weer te gaan rijden op weekdagen in de periode tussen de start van de meivakantie en het einde van de zomervakantie regio midden.

3.23 Lijn 258

In aanvulling op lijn 58 biedt lijn 258 extra ritten in de spits tussen station Bilthoven en Berg en Bosch. Lijn 258 wordt mede gefinancierd door de gezamenlijke bedrijven op Berg en Bosch. Het voornemen is om de huidige dienstregeling van lijn 258 volgend jaar door te zetten. Voorwaarde hiervoor is wel dat met de gezamenlijke bedrijven op Berg en Bosch overeenstemming wordt bereikt over de financiering van lijn 258 in 2024.

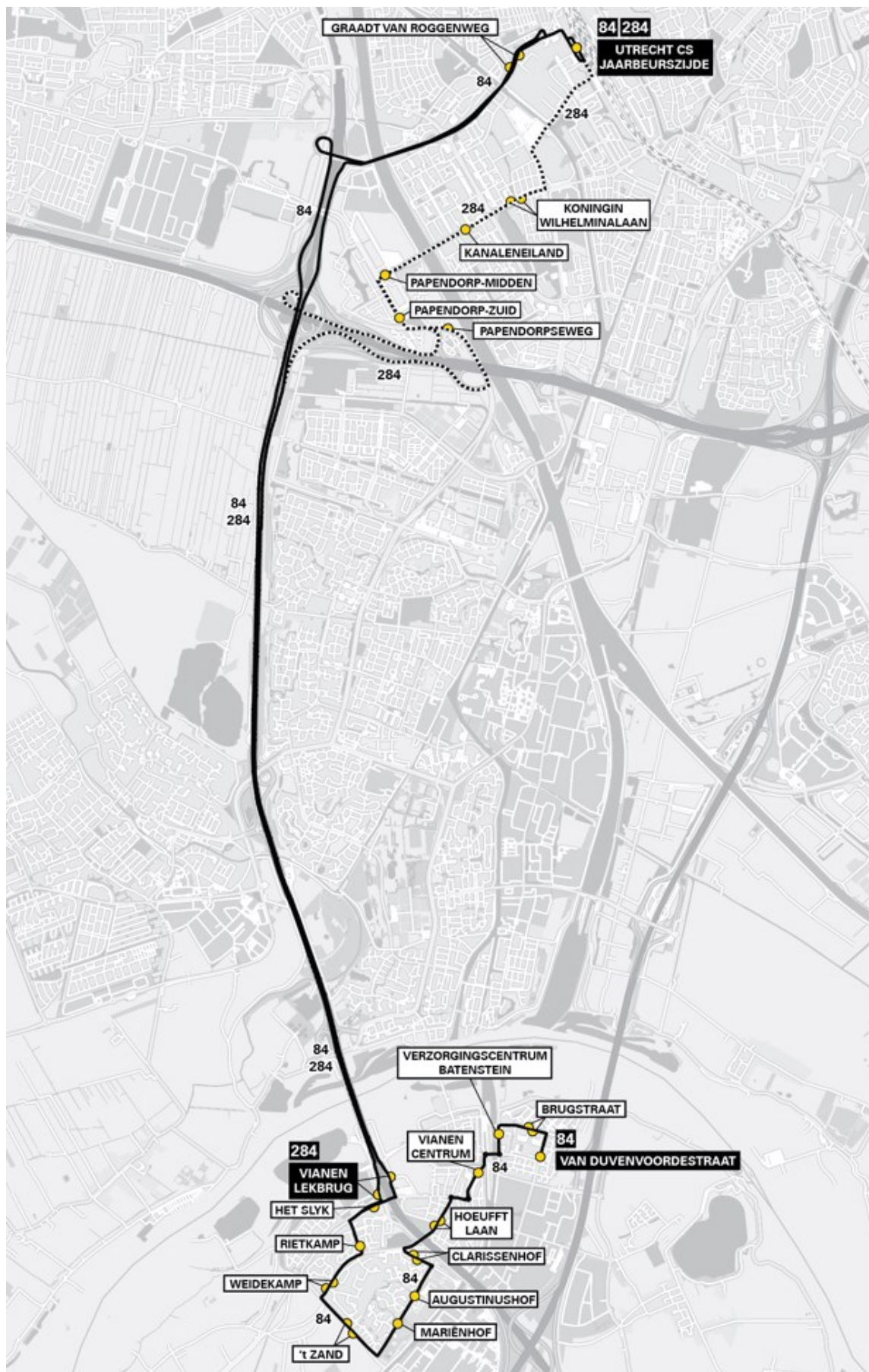
3.24 Verbinding Vianen - Utrecht

Begin 2020 reden in de ochtendspits tussen Vianen Lekbrug en Utrecht CS negen verschillende buslijnen die samen in het drukste uur 31 ritten richting Utrecht reden. Door afgenomen reizigersvraag tijdens corona en noodzakelijke bezuinigingen die daarop volgden, is een aantal lijnen opgeheven en is de frequentie van vrijwel alle resterende lijnen verlaagd. Op dit moment rijden in het drukste uur nog maar 21 ritten tussen de Lekbrug en Utrecht CS.

Nu het aantal reizigers weer gestaag toeneemt voorzien we op termijn een tekort aan capaciteit in de spits tussen de Lekbrug en Utrecht CS. Om toekomstige groei op te kunnen vangen willen we als onderdeel van het pluspakket in de spits extra capaciteit bieden op dit traject. We stellen voor een nieuwe lijn toe te voegen die op weekdagen in de winterdienst in de spitsrichting elk kwartier rijdt tussen de Lekbrug en Utrecht CS. Daarbij wordt via de A2 en Weg der Verenigde Naties / Graadt van Roggenweg gereden. Dit is de snelste en voor reizigers daarom meest aantrekkelijke route. De nieuwe lijn krijgt lijnnummer 84.

Om reizigers vanuit de woongebieden van Vianen een snellere verbinding te bieden met Utrecht CS, start en eindigt lijn 84 in Vianen. Gezien het huidige gebruik van lijn 74 binnen Vianen is de kwartierdienst die lijn 74 nu in de spits(richting) biedt echter ruimschoots voldoende. We stellen daarom voor om lijn 84 dezelfde route als lijn 74 te geven binnen Vianen en lijn 84 de ritten binnen Vianen over te laten nemen van lijn 74. Wanneer lijn 84 rijdt, start en eindigt lijn 74 op de Lekbrug.

Aangezien extra capaciteit tussen Utrecht CS en Vianen op de route via de Graadt van Roggenweg in de tegenspitsrichting weinig toevoegt, stellen we voor om de tegenspitsritten van lijn 84 via Papendorp te rijden. Deze routevariant van lijn 84 krijgt lijnnummer 284. Met de komst van lijn 284 is lijn 285 (de routevariant van lijn 85 via Papendorp) niet meer nodig. We zetten de ritten van lijn 285 daarom om in ritten lijn 85. Hierdoor wordt extra capaciteit geboden in de spits(richting) tussen Utrecht CS en Kanaleneiland-Zuid, en wordt vanuit de Merwedekanaalzone dagelijks de hele dag een directe verbinding wordt geboden met knooppunt Vianen Lekbrug.



Afbeelding 6: Route van de nieuwe lijnen 84 en 284

3.25 U-flex

U-flex Bilthoven

Uit een onderzoek naar de halte dekking in de provincie Utrecht bleek dat de halteafstanden in Bilthoven-Noord groot zijn op momenten dat lijn 58 niet rijdt. Om de bereikbaarheid van dit deel van Bilthoven te vergroten stellen we voor om de bestaande haltes Bilderdijklaan, Soestdijkseweg-Noord, Van der Helstlaan, Hobbemalaan en Albert Cuyplaan in Bilthoven-Noord toe te voegen aan U-flex Bilthoven.

U-flex Houten

Uit hetzelfde onderzoek bleken ook enkele delen van Houten (op sommige momenten van de dag) niet optimaal ontsloten. Het gaat om de omgeving van halte Odijkseweg en de wijken Het Veld en De Weide. Daarnaast heeft gemeente Houten aangegeven graag enkele U-flex-haltes te willen verplaatsen van de Rondweg naar locaties meer in de wijken. We zijn met de gemeente in gesprek om dit verder uit te werken.

U-flex Vijfheerenlanden

Het afgelopen jaar hebben we verzoeken gekregen voor twee extra U-flex haltes in Vijfheerenlanden. Het gaat om een halte bij camping De Grienduul in Nieuwland en een halte in Middelkoop. We willen deze haltes graag toevoegen aan U-flex Vijfheerenlanden en zijn in overleg met de gemeente Vijfheerenlanden en waterschap Rivierenland om geschikte locaties voor deze haltes te vinden.

3.26 Op te heffen haltes

Om de doorstroming te verbeteren stellen we voor om de volgende haltes niet meer te bedienen:

- ✦ Halte Sint Maartendreef (lijn 1, 3 en 122); deze halte ligt erg dicht op halte Klopvaart.
- ✦ Halte Amersfoortseweg (lijn 74); deze halte ligt net buiten de bebouwde kom van Zeist. Er zijn nauwelijks bestemmingen in de omgeving en de halte wordt zeer weinig gebruikt. Het komt regelmatig voor dat de bus onnodig bij deze halte moet stoppen omdat reizigers denken een stopverzoek te hebben gedaan voor de halte Jordanlaan.

In tabel 2 is het gebruik van de vervallen haltes weergegeven en de afstand tot het alternatief.

Halte	Aantal instappers	Alternatief	Afstand tot alternatief
Sint Maartendreef	192	Klopvaart	150 meter
Amersfoortseweg	4	Jordanlaan	350 meter

Tabel 2: Gebruik van op te heffen haltes

3.27 Wijziging haltelocaties a.g.v. project Westelijke Stadsboulevard

Gemeente Utrecht is begonnen met de herinrichting van wegen tussen het 24 Oktoberplein en de Marnixbrug. Als onderdeel van dit project vervalt de Thomas à Kempisweg. Doorgaand verkeer tussen de Spinozaweg en de Carthusiusweg rijdt in de nieuwe situatie via de Vleutenseweg-West en het Thomas à Kempisplantsoen. Aan de Vleutenseweg-West is ter hoogte van de Steenovenweg een nieuwe halte gepland. Hierdoor wordt de omgeving Thomas à Kempisplantsoen beter ontsloten. Om het aantal haltes op de Vleutenseweg per saldo gelijk te houden en

de halte dekking in de omgeving van de Vleutenseweg te verbeteren, worden gelijktijdig met de realisatie van de nieuwe halte op de Vleutenseweg-West de volgende aanpassingen gedaan:

- ✦ Halte Majellapark wordt in oostelijke richting verplaatst naar een nieuwe locatie ter hoogte van de kruising met de Groeneweg,
- ✦ Halte Van Koetsveldstraat vervalt. Deze halte ligt nu relatief kort op halte Hasebroekstraat en straks ook op de verplaatste halte Majellapark,
- ✦ Halte Spinozaweg vervalt. Deze halte ligt nu relatief kort op de geplande halte ter hoogte van het Thomas à Kempisplantsoen,

In tabel 3 is het gebruik van de vervallen haltes weergegeven en de afstand tot het alternatief.

Halte	Aantal instappers	Alternatief	Afstand tot alternatief
Spinozaweg	18	Thomas à Kempisplantsoen	250 meter
Van Koetsveldstraat	441	Majellapark (na verplaatsing)	250 meter

Tabel 3: Gebruik van op te heffen haltes omgeving Vleutenseweg

4 Infrastructuur

Om dit vervoerplan uit te voeren, zijn enkele infrastructurele aanpassingen noodzakelijk. Ook wordt een aantal haltes in het geheel niet meer bediend en wordt de benaming van enkele haltes gewijzigd. Hieronder een overzicht.

4.1 VRI's

Zoals toegelicht in 3.14 gaat lijn 48 in de avonden via halte De Liesbosch rijden. Om op de kruising Laagravenseweg / Ravenswade veilig te kunnen keren, moet het aanwezige buslicht voor linksaf worden aangepast, zodat tijdens de keerbeweging geen conflicten ontstaan met verkeer dat vanaf de Ravenswade rechtsaf slaat richting de Laagravenseweg en met het eerste deel van de voetgangersoversteek over de Laagravenseweg.

4.2 Nieuwe haltes

4.2.1 Halte Driebergen

Gemeente Utrechtse Heuvelrug heeft dit voorjaar een extra haltepaar gerealiseerd op de Arnhemse Bovenweg ter hoogte van de Sportlaan. Met ingang van de zomerdienst 2023 is deze nieuwe halte opgenomen in de route van lijn 56 en 381 (Syntus).

4.2.2 Haltes Utrecht

In 2.7 is toegelicht dat onderzoek wordt gedaan naar de inpasbaarheid van een extra halte ter hoogte van de kruising Overste den Oudenlaan / Dr. M.A. van Tellegenlaan. Wanneer hier een halte is gerealiseerd, wordt (afhankelijk van de exacte locatie en vormgeving) opgenomen in de route van één of meer passerende lijnen.

Zoals toegelicht in 3.26 wordt langs de Vleutenseweg een nieuwe halte gerealiseerd ter hoogte van het Thomas à Kempisplantsoen. Zodra de halte gereed is, wordt deze opgenomen in de route van lijn 5, 12, 28, 73 en 120 (Syntus).

4.2.3 Haltes Zeist

In verband met de in 2.10 voorgestelde routewijziging op lijn 74 moeten in Zeist-West drie nieuwe haltes worden gerealiseerd:

- ✦ Een nieuwe halte op de Kromme-Rijnlaan ter hoogte van de kruising met de Griffensteijnselaan,
- ✦ Een nieuwe halte op de Weteringlaan ter hoogte van de kruising met de Kwikstaartlaan,
- ✦ Een nieuwe halte op de Weteringlaan ter hoogte van de kruising met de Koppelweg.

De exacte locatie van de haltes stellen we graag in overleg met provincie en gemeente vast.

4.3 Vervallen haltes

De volgende haltes worden niet meer bediend. Wanneer de haltenaam niet gelijk is aan de straat waaraan de halte ligt, staat de straatnaam tussen haakjes achter de haltenaam:

- ✦ De Bilt, Amersfoortseweg (halte op de Utrechtseweg),
- ✦ Utrecht, Brailledreef (halte op de Taagdreef)¹,
- ✦ Utrecht, Sint Maartendreef (halte op de Rio Brancodreef),
- ✦ Utrecht, Spinozaweg,
- ✦ Utrecht, Van Koetsveldstraat (halte op de Vleutenseweg),
- ✦ Zeist, De Sluis (halte op de Koppelweg),
- ✦ Zeist, Koppelweg (halte op de Griffensteijnselaan),
- ✦ Zeist, Zeisteroever (halte op de Griffensteijnselaan).

4.4 Gewijzigde haltenamen

De volgende haltes krijgen een andere naam:

- ✦ Ameide, Café op de Lekdijk (lijn 90): deze halte heet voortaan Oudendijk,
- ✦ Utrecht, Aziëlaan (lijn 7 richting Westraven); deze halte wordt toegevoegd aan haltecluster Hollantlaan,
- ✦ Utrecht, Hollantlaan (lijn 7); deze halte heet voortaan Woonboulevard,
- ✦ Utrecht, Marnixlaan (lijn 3); deze halte heet voortaan Sint-Josephlaan,
- ✦ Utrecht, Zamenhofdreef (lijn 1, 3, 6, 11 en 122); deze halte heet voortaan Winkelcentrum Overvecht,
- ✦ Houten, Koedijk (lijn 47): deze halte heet voortaan Heerlijkheidspad.

¹ Halte vervalt bij herinrichting van de Taagdreef / Rhônedreef, verwacht medio 2024

5 Dienstregeling

5.1 Dienstregelingperiodes

In 2024 onderscheiden we de volgende dienstregelingperiodes:

- ✦ Winterdienst 1: van zondag 10 t/m zaterdag 23 december 2023 en van zondag 7 januari t/m zaterdag 25 mei 2024,
- ✦ Voorzomerdienst: van zondag 26 mei t/m vrijdag 5 juli 2024,
- ✦ Vakantiedienst:
 - van zondag 24 december 2023 t/m zaterdag 6 januari 2024 (kerstvakantie),
 - van zaterdag 6 juli t/m zondag 25 augustus 2024 (zomervakantie),
- ✦ Winterdienst 2: van maandag 26 augustus t/m zaterdag 14 december 2024.

5.2 Rijtijden

Twee keer per jaar wordt een uitgebreide rijtjdanalyse gedaan; eenmaal voor de winterdienst en eenmaal voor de zomerdienst. Hierbij wordt per lijn, richting en dagsoort de totale rijtijd op de verschillende momenten van de dag opnieuw vastgesteld, evenals de verdeling van rijtijd tussen haltes onderweg.

Vooraf wordt de medezeggenschap in de gelegenheid gesteld om aan te geven op welke lijnen zij knelpunten ervaren en welke lijnen zij daarom in de rijtjdanalyse willen betrekken. Aan het lijstje worden nog lijnen toegevoegd, waarvan we naar aanleiding van bijvoorbeeld reacties van reizigers het vermoeden hebben dat de rijtijd of rijtijdverdeling beter kan.

Van elke rit die in de dienstregeling heeft gereden, is bekend hoe lang de bus in de praktijk onderweg was tussen het begin- en eindpunt. Ook is bekend hoeveel tijd nodig was tussen de verschillende haltes onderweg. Op deze gegevens (metingen) is de rijtjdanalyse gebaseerd. De rijtjdanalyse voor de winterdienst doen we op basis van metingen uit de maatgevende periode tussen het einde van de kerstvakantie (begin januari) en het begin van de voorjaarsvakantie (eind februari). Minder goed weer en extra drukte op de weg en in de bus worden op die manier meegenomen in de nieuwe winterrijtijden. De rijtjdanalyse voor de zomerdienst doen we vanzelfsprekend op basis van metingen in de periode waarin de zomerdienst werd gereden.

De soms duizenden metingen per lijn, richting en dagsoort geven een globaal beeld van de toe- en afname van de gerealiseerde rijtijd over de dag. Vervolgens worden opeenvolgende ritten met een vergelijkbare gerealiseerde totale rijtijd geclusterd in rijtijdgroepen. Per afzonderlijke rijtijdgroep wordt vervolgens de 85 percentiel benodigde rijtijd tussen begin- en eindhalte bepaald, op basis van alle metingen in de rijtijdgroep. Van elke 100 metingen bepaalt dus de 85 langzaamste rit in een rijtijdgroep de nieuwe benodigde rijtijd.

Naast de 85 percentiel benodigde rijtijd tussen begin- en eindpunt, wordt ook de rijtijdverdeling berekend. Dit is de verdeling van de totale rijtijd tussen de 'tijdhalthes' op een lijn; de tussenhalthes die in de dienstregeling staan. Bij de rijtijdverdeling wordt het 60 percentiel aangehouden. Aan het begin van de lijn is de tijd daardoor iets korter en aan het eind van de lijn zit juist wat extra tijd, zodat de totale tijd uitkomt op de 85 percentiel waarde. De ervaring is dat op deze manier een goede balans wordt gevonden tussen enerzijds voorkomen dat bussen te vroeg langs haltes rijden, en anderzijds dat chauffeurs op het begin van de route het gevoel hebben tijd tekort te komen.

Soms wijzigt een busroute. Hiervan zijn dan geen metingen beschikbaar. De rijtjdanalyse wordt in dat geval gedaan op basis van metingen op de oude route. Achteraf muteren we de meer of minder benodigde rijtijd op het gewijzigde traject. De meer / minder tijd stellen we samen met de medezeggenschap vast door de oude en de nieuwe route te rijden en de benodigde tijd te meten tussen de punten waar de oude en nieuwe route splitsen en samenkomen. Als het niet mogelijk is de nieuwe route te rijden, dan doen we een inschatting van de benodigde extra rijtijd op basis van de extra afstand die moet worden afgelegd en de gemiddelde snelheid van een bus op een vergelijkbaar traject.

De uitkomst van de rijtjdanalyse wordt gedeeld, en indien gewenst ook besproken met de medezeggenschap. Buiten de uitgebreide rijtjdanalyses stellen we tussentijds rijtijden bij wanneer zich in het lopende dienstregelingjaar onverwacht grote knelpunten voordoen.

5.3 Frequenties en exploitatietijden

In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de frequenties en exploitatietijden van alle lijnen in de verschillende dienstregelingperiodes. 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 vertrektijd van de eerste en laatste ritten aan.

Om goed in te kunnen spelen op onvoorziene situaties is het wenselijk om de dienstregeling binnen het vervoerplan op- en af te kunnen schalen. In het overzicht in bijlage 2 zijn daarom per lijn naast de basisfrequentie (de frequentie waarmee in beginsel wordt gereden in dienstregelingjaar 2024), ook een minimum- en maximumfrequentie opgenomen.

Mocht het noodzakelijk zijn het vervoeraanbod tijdelijk te beperken, dan worden frequenties nooit verder verlaagd dan de genoemde minimumfrequenties. Frequentieverlaging naar 0x/u is hierbij in principe niet mogelijk, behalve wanneer de verbinding die de vervallen lijn biedt ook rechtstreeks en zonder extra reistijd door andere lijnen wordt geboden. Dit geldt voor lijn 9, 14, 50 (U-OV ritten 's avonds), (2)84 en lijn 90 (U-OV ritten 's ochtends).

Wanneer de vervoervraag het noodzakelijk maakt en hiervoor de financiële middelen beschikbaar zijn, dan bestaat de mogelijkheid om frequenties te verhogen tot de genoemde maximumfrequenties.

Afwijken van de basisfrequenties is alleen mogelijk na instemming van de Gedeputeerde Mobiliteit. Het opschalen van de dienstregeling is in principe alleen mogelijk bij overgang naar een volgende dienstregelingperiode (zie 5.1).

5.4 Voertuiginzet

Voor elke dienstregelingperiode stellen we per rit de voertuiginzet vast op basis van het actuele en verwachte gebruik van lijnen en ritten. In bijlage 2 is aangegeven welk materieeltype in principe wordt ingezet op een lijn. Dit kan voor sommige ritten afwijken. Op sommige lijnen rijden bijvoorbeeld enkele ritten geleed, terwijl de rest van de dag standaard bussen worden ingezet. Hieronder een overzicht van de voorkomende materieeltypes:

- ✦ 15p staat voor een midibus met ongeveer 15 zitplaatsen en 10 staanplaatsen,
- ✦ E10m staat voor een elektrische midibus met ongeveer 20 zitplaatsen en 30 staanplaatsen,
- ✦ (E)12m staat voor een (elektrische) standaardbus met ongeveer 35 zitplaatsen en 50 staanplaatsen,
- ✦ (E)18m staat voor een (elektrische) gelede bus met ongeveer 40 zitplaatsen en 70 staanplaatsen,
- ✦ 15m staat voor een verlengde niet-gelede bus met ongeveer 50 zitplaatsen en 50 staanplaatsen,
- ✦ 21m staat voor een verlengde gelede bus met ongeveer 50 zitplaatsen en 80 staanplaatsen,
- ✦ 24m staat voor een dubbelgelede bus met ongeveer 50 zitplaatsen en 100 staanplaatsen.

5.5 Aansluitingen

Op de meeste stations waar bus en trein nu samenkomen, blijven de vertrektijden van treinen gelijk aan de huidige dienstregeling. Daar waar de dienstregeling wel wijzigt, zijn de wijzigingen veelal ingrijpend. Op de trajecten Amsterdam / Schiphol – Utrecht – Arnhem / 's-Hertogenbosch wordt de '10-minutendienst met intercity's op weekdays overdag volgend jaar alleen nog gereden op maandag t/m donderdag. Op vrijdag overdag wordt een kwartierdienst gereden. Als gevolg hiervan:

- ✦ Rijden sprinters tussen Utrecht CS en Houten op maandag t/m donderdag overdag een ander patroon dan op vrijdag t/m zondag en in de avonden,
- ✦ Zijn op het traject Breukelen – Driebergen-Zeist op vrijdag enkele minutenverschuivingen,
- ✦ Gaan de intercity's tussen Utrecht en Arnhem op maandag t/m donderdag overdag mogelijk op andere tijden op station Veenendaal-De Klomp stoppen dan op vrijdag t/m zondag en in de avonden.

Een afwijkende dienstregeling op vrijdag is overwogen, maar uiteindelijk kiezen we hier toch niet voor. Voor een kleine groep reizigers, namelijk reizigers die op station Veenendaal-De Klomp of Houten overstappen tussen trein en bus, betekent dit dat de overstaptijd op vrijdag iets langer is dan op andere dagen. Daar staat echter tegenover dat voor de grotere groep reizigers die geen gebruik maakt van treinaansluitingen op voorgenoemde stations op vrijdag dezelfde vertrek- en aankomsttijden gelden als op maandag t/m donderdag, en dat eventuele bus-bus aansluitingen elders in het netwerk ook op vrijdag worden geboden.

5.5.1 Utrecht CS

De laatste ritten van de dag komen tegelijk aan op Utrecht CS en vertrekken hier ook weer gelijk. Lijn 1, 3, 4, 5, 7, 8, 28, 41, 50, 65, 73, 74 en 77 doen mee in dit gezamenlijke aankomst- en vertrekmoment. Alle ritten komen aan om 0.55 en vertrekken weer om 1.00. Hierdoor geven alle laatste ritten onderling aansluiting en wordt aangesloten op de laatste intercity uit Amsterdam. De overstaptijd tussen trein en bus bedraagt 9 minuten.

5.5.2 Overige stations

In onderstaand overzicht zijn trein-bus aansluitingen op overige stations in de regio weergegeven. De overstaptijden die in het overzicht staan vermeld zijn streefwaardes. Het is in de praktijk niet altijd mogelijk deze aansluitingen dagelijks de hele dag te bieden.

Halte	Aansluiting		Overstaptijd
Station Amersfoort	56 Wijk bij Duurstede	Intercity Zwolle	7-8 min.
Station Bilthoven	31 Science Park	Sprinter Zwolle	5 min.
Station Driebergen-Zeist	43 Houten	Intercity Arnhem	5 min.
Station Houten	47 Utrecht	Sprinter 's-Hertogenbosch	6 min.
Station Leerdam	85 Utrecht	R-NET Dordrecht / Geldermalsen	5 min.
Station Maarssen	11 Vleuten	Sprinter Uitgeest	4 min.
Station Maarssen	38 Utrecht	Sprinter Uitgeest	4 min.
Station Maarssen	48 Houten	Sprinter Uitgeest	4 min.
Station Utrecht Lunetten	10 Leidsche Rijn	Sprinter 's-Hertogenbosch	4 min.
Station Utrecht Overvecht	30 Science Park	Sprinter Hilversum	5 min.
Station Utrecht Terwijde	4 Voordorp	Sprinter Gouda	8 min.
Station Utrecht Vaartsche Rijn	29 Science Park	Sprinter 's-Hertogenbosch	5-6 min.
Station Utrecht Vaartsche Rijn	29 Science Park	Sprinter Rhenen	5-6 min.
Station Vleuten	111 Kasteel De Haar	Sprinter Utrecht	10 min.
Station Vleuten	127 Kockengen	Sprinter Utrecht	5 min.

Bijlage 1

DRU-mutaties per lijn

Basispakket

Lijn	+/- DRU	Verklaring
1 Hoograven – Overvecht v.v.	-	Geen wijzigingen
2 Utrecht CS – Museumkwartier v.v.	-150	Rijdt niet meer in het weekend voor 9.00
3 Utrecht CS – Zuilen / Overvecht v.v.	400	- Extra vroege rit van Overvecht naar Utrecht CS op weekdays - De '10-minutendienst in de middagspits rijdt een half uur langer door
4 Terwijde – Voordorp v.v.	-	Geen wijzigingen
5 Utrecht CS - Terwijde / Maarssen v.v.	-150	Eerste rit van Utrecht naar Maarssen op weekdays vervalt
6 Utrecht CS - Overvecht v.v.	-6.400	- Knippen op Utrecht CS, traject Utrecht CS - Galgenwaard wordt lijn 9 - Extra vroege rit op weekdays van Overvecht naar Utrecht CS - Extra rit in de ochtendspits van Utrecht CS naar Overvecht
7 Westraven – Zuilen v.v.	150	Extra vroege rit van Westraven naar Zuilen op weekdays
8 Lunetten – Wilhelminapark v.v.	-	Geen wijzigingen
9 Utrecht CS – Galgenwaard v.v.	9.650	- Overnemen bestaande ritten Utrecht CS - Galgenwaard van lijn 6 - Gaat 's avonds en in het weekend rijden - Frequentieverhoging naar een '7,5-minutendienst in de middagspits richting Utrecht CS
10 Lunetten – Leidsche Rijn v.v.	-	Geen wijzigingen
11 Overvecht - Maarssen v.v.	200	Frequentieverhoging naar een kwartierdienst in de ochtendspits van Overvecht naar Leidsche Rijn
12 Utrecht CS - Maarssen v.v.	-150	Eerste rit van Utrecht naar Maarssen op weekdays vervalt
14 De Meern - Utrecht CS v.v.	1.200	Nieuwe spitsverbinding tussen De Meern-Oost en Utrecht CS via Langerak
20 Nieuwegein – Utrecht CS – Science Park v.v.	-2.750	- Frequentieverlaging naar een kwartierdienst op weekdays voor 7.00
21 IJsselstein – Utrecht CS – Science Park v.v.		- Frequentieverlaging naar een kwartierdienst op maandag t/m zaterdag tussen 18.30 en 19.00
22 Utrecht CS – Science Park v.v.		
24 Utrecht CS - De Meern v.v.	-150	Frequentieverlaging naar een halfuurdienst op weekdays voor 7.00 en na 18.00
27 Zuilen – Science Park v.v.	100	Extra rit in de ochtendspits van Zuilen naar Science Park
28 Vleuten – Science Park v.v.	-2.000	- Frequentieverlaging naar een '10-minutendienst in de tegenspitsrichting - Eerste rit op weekdays van Utrecht CS naar Vleuten vervalt
29 Vleuten – Science Park v.v.	-500	- Extra rit in de ochtendspits van De Meern-Oost naar Science Park - Extra rit in de ochtendspits van Vleuten naar De Meern-Oost - Frequentieverlaging naar een kwartierdienst aan de randen van de spits - Eerste rit richting Vleuten op weekdays start bij halte Veldhuizerweg
30 Overvecht – Science Park v.v.	50	Extra rit in de ochtendspits van Overvecht naar Science Park
31 IJsselstein - Bilthoven v.v.	250	- Gaat de hele dag in beide richtingen rijden tussen Nieuwegein en IJsselstein - Frequentieverlaging naar halfuurdienst in de spits op traject Bilthoven - Science Park - Diverse frequentieaanpassingen in de ochtendspits op traject IJsselstein - Science Park
34 Westraven - Amersfoort v.v.	-	Geen wijzigingen
35 Driebergen-Zeist - Lunetten v.v.	-4.400	Vervalt
38 Utrecht CS - Maarssen v.v.	200	Twee extra ritten in de spits van Maarssen naar Utrecht CS
41 Wijk bij Duurstede – Utrecht CS v.v.	150	De '10-minutendienst in de middagspits richting Wijk bij Duurstede start een half uur eerder
43 Driebergen-Zeist- Houten v.v.	-	Geen wijzigingen
44 Vianen - Houten v.v.	150	Extra vroege rit van Houten naar Vianen
46 Nieuwegein Stadscentrum - Het Klooster v.v.	100	Extra vroege slag op weekdays
47 Utrecht CS – Houten v.v.	550	- Diverse aanpassingen in de ochtendspits - Gaat weer rijden op zaterdag
48 Maarssen - Houten v.v.	-3.000	- Gaat in de avonden via bedrijventerrein De Liesbosch rijden - Frequentieverlaging naar een halfuurdienst in de spits tussen Nieuwegein en Maarssen - Dienstregeling op zondag een uur eerder starten
50 Utrecht CS - Wageningen / Veenendaal v.v.	-	Geen wijzigingen
55 Utrecht CS – Maartensdijk v.v.	300	- Extra rit in de ochtendspits van Utrecht CS naar Tuindorp-Oost - Extra late rit op zaterdagavond - Dienstregeling een uur eerder starten op zondag
56 Wijk bij Duurstede - Amersfoort v.v.	350	Extra late ritten op maandag t/m zaterdag tussen Zeist en Amersfoort
64 Vianen Lekbrug - De Biezen v.v.	50	- Extra vroege rit richting De Biezen - Omzetten eerste rit richting de Lekbrug in een rit lijn 74
65 Utrecht CS – Vianen v.v.	-250	Diverse frequentieverlagingen aan de randen van de spits
73 Maarssen - Zeist v.v.	200	- Begin / eindpunt van enkele spitsritten verleggen van Handelscentrum naar Zeist-Centrum - Extra vroege rit op zondag richting Maarssen

Lijn	+/- DRU	Verklaring
74 Vianen - Zeist v.v.	2.300	- Alle ritten starten / eindigen op station Driebergen-Zeist - Routewijziging in Zeist-West - Routewijziging in het centrum van Zeist - Huidige eerste rit op weekdays richting Nieuwegein doortrekken naar de Lekbrug - Extra vroege rit op weekdays van Utrecht CS naar Nieuwegein - Kwartierdienst op zaterdag- en zondagochtend een uur eerder starten
77 Nieuwegein - Bilthoven v.v.	-	Geen wijzigingen
(2)85 Leerdam - Utrecht v.v.	2.400	- Ritten lijn 285 omzetten in ritten lijn 85 - Frequentieverhoging naar een '10-minutendienst in het drukste half uur van de ochtendspits - Kwartierdienst in de ochtend- en avondspits eerder starten en later eindigen - Frequentieverhoging naar een halfuurdienst op weekdays in de vroege avonden - Extra late rit op zaterdagavond van Utrecht naar Leerdam
90 Vianen - Ameide v.v.	150	- Extra rit in de ochtendspits van Ameide naar Utrecht
111 Vleuten - Kasteel De Haar v.v.	450	Gaat weer rijden op weekdays tussen start mei- en einde zomervakantie regio midden
122 Nieuw-Loosdrecht - Overvecht v.v.	-	Geen wijzigingen
127 Kockengen - Vleuten v.v.	-	Geen wijzigingen
Nachtlijnen	-	Geen wijzigingen
	3.500	Reservering rijtjdmutaties
	-7.500	Restruimte FO 2023
Totaal basispakket	-4.550	
Beschikbaar voor basispakket	0	-
Resterend budget	4.550	

Pluspakket

Lijn	+/- DRU	Verklaring
2 Utrecht CS - Museumkwartier v.v.	2.100	Frequentieverhoging op weekdays overdag naar een kwartierdienst
38 Utrecht CS - Maarssen v.v.	5.150	Gaat 's avonds en in het weekend een halfuurdienst rijden
44 Vianen - Houten v.v.	3.250	Gaat 's avonds en in het weekend een uurdienst rijden
47 Utrecht CS - Houten v.v.	600	Gaat weer rijden op zondag
(2)84 Vianen - Utrecht v.v.	3.150	Nieuwe spitsverbinding Vianen - Utrecht CS
Totaal pluspakket	14.250	
Beschikbaar voor pluspakket	14.250	
Resterend budget	750	

Bijlage 2

Frequenties en exploitatietijden per lijn

Winterdienst 1 en 2 2024

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
			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
14 De Meern – Utrecht CS	12m	basis	4	-	-	-	-	-	07.00	-	-	09.00
		min.	-	-	-	-	-	-				
		max.	4	-	-	-	-	-				
14 Utrecht CS – De Meern	12m	basis	-	-	4	-	-	-	15.00	-	-	18.00
		min.	-	-	-	-	-	-				
		max.	-	-	4	-	-	-				
20 Nieuwegein – Utrecht CS v.v.	Tram	basis	4	4	4	2	4	2	06.00	06.30	08.00	00.00
		min.	2	2	2	2	2	2				
		max.	4	4	4	2	4	2				
21 IJsselstein – Utrecht CS v.v.	Tram	basis	4	4	4	2	4	2	05.30	06.30	07.30	00.30
		min.	2	2	2	2	2	2				
		max.	4	4	4	2	4	2				
20 / 21 / 22 Utrecht CS – Science Park v.v.	Tram	basis	12	12	12	4	-	-	06.00	-	-	21.30
		min.	8	8	8	2	-	-				
		max.	16	16	16	8	8	4				
24 Utrecht CS – De Meern	12m	basis	4	-	-	-	-	-	06.30	-	-	10.00
		min.	2	-	-	-	-	-				
		max.	4	-	-	-	-	-				
24 De Meern – Utrecht CS	12m	basis	-	-	4	-	-	-	15.00	-	-	19.00
		min.	-	-	2	-	-	-				
		max.	-	-	4	-	-	-				
27 Zuilen – Science Park v.v.	18m	basis	4	4	4	-	-	-	07.00	-	-	19.00
		min.	2	2	2	-	-	-				
		max.	4	4	4	-	-	-				
28 Vleuten – Science Park	21m	basis	8	6	6	4	6	6	05.45	06.30	07.30	00.30
		min.	6	4	4	2	2/4 ¹	2/4 ¹				
		max.	8	8	8	6	8	6				
28 Science Park – Vleuten	21m	basis	6	6	8	4	6	6	05.45	06.30	07.30	00.30
		min.	4	4	6	2	2/4 ¹	2/4 ¹				
		max.	8	8	8	6	8	6				
29 Vleuten – De Meern v.v.	12m	basis	2	2	2	2	-	-	06.30	-	-	21.30
		min.	2	2	2	2	-	-				
		max.	4	2	4	2	-	-				
29 De Meern – Science Park v.v.	12m	basis	6	4	6	4	-	-	06.30	-	-	21.30
		min.	4	2	4	2	-	-				
		max.	8	4	8	4	-	-				
29 Vleuten – Science Park v.v.	15p	basis	-	-	-	-	2	2	-	08.30	09.30	19.00
		min.	-	-	-	-	2	2				
		max.	-	-	-	-	2	2				
30 Overvecht – Science Park v.v.	18m	basis	4	4	4	-	-	-	07.00	-	-	19.00
		min.	2	2	2	-	-	-				
		max.	4	4	4	-	-	-				
31 IJsselstein – Science Park	12m	basis	6	2	4	-	-	-	06.30	-	-	19.00
		min.	2/4 ¹	2	2	-	-	-				
		max.	8	2	4	-	-	-				
31 Science Park – IJsselstein	12m	basis	4	2	4	-	-	-	07.00	-	-	19.00
		min.	2	2	2	-	-	-				
		max.	4	2	6	-	-	-				
31 Science Park – Bilthoven	12m	basis	2	2	2	-	-	-	07.00	-	-	19.00
		min.	2	2	2	-	-	-				
		max.	4	2	4	-	-	-				
31 Bilthoven – Science Park	12m	basis	4	2	2	-	-	-	07.00	-	-	18.30
		min.	2	2	2	-	-	-				
		max.	4	2	4	-	-	-				
34 Westraven – Zeist v.v.	E12m	basis	6	6	6	4	-	-	06.30	-	-	21.00
		min.	2/4 ¹	4	4	2	-	-				
		max.	8	6	8	4	-	-				
34 Westraven – Zeist v.v.	E12m	basis	-	-	-	-	2	2	-	07.30	10.30	19.30
		min.	-	-	-	-	2	2				
		max.	-	-	-	-	4	4				
34 Zeist – Amersfoort v.v.	E12m	basis	2	2	2	-	2	2	06.30	08.00	11.00	19.30
		min.	2	2	2	-	2	2				
		max.	2	2	2	-	2	2				

Winterdienst 1 en 2 2024

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
64 Vianen Lekbrug – De Biezen	12m	basis	2	2	-	-	-	-	06.30	-	-	14.30
		min.			Geen wijzigingen							
		max.			Geen wijzigingen							
64 Vianen De Biezen - Lekbrug	12m	basis	-	2	2	-	-	-	10.30	-	-	18.30
		min.			Geen wijzigingen							
		max.			Geen wijzigingen							
65 Utrecht CS – Nieuwegein Plettenburg	18m ⁴	basis	6	4	4	2	2	2	06.00	07.00	08.00	01.00
		min.	2/4 ¹	2	2	2	2	2				
		max.	8	4	4	2	2	2				
65 Nieuwegein Plettenburg – Utrecht CS	18m ⁴	basis	4	4	6	2	2	2	06.00	07.00	08.00	01.00
		min.	2	2	2/4 ¹	2	2	2				
		max.	4	4	8	2	2	2				
65 Nieuwegein Plettenburg – Vianen v.v.	12m	basis	2	2	2	2	2	2	06.00	07.00	08.00	01.00
		min.	2	2	2	2	2	2				
		max.	2	2	2	2	2	2				
73 Maarssen – Zeist-Centrum v.v.	18m	basis	6	6	6	4	4	4	05.45	06.45	07.00	00.30
		min.	2/4 ¹	4	4	2	2	2				
		max.	8	6	8	4	4	4				
74 Vianen De Hagen – Lekbrug	12m	basis	4	2	2	2	2	2	05.30	06.45	07.45	00.30
		min.	2	2	2	2	2	2				
		max.	4	2	2	2	2	2				
74 Vianen De Hagen – Lekbrug	12m	plus	-	2	2	2	2	2	05.30	06.45	07.45	00.30
		min.	-	2	2	2	2	2				
		max.	4	2	2	2	2	2				
74 Vianen Lekbrug – De Hagen	12m	basis	2	2	4	2	2	2	06.30	08.00	09.00	01.30
		min.	2	2	2	2	2	2				
		max.	2	2	4	2	2	2				
74 Vianen Lekbrug – De Hagen	12m	plus	2	2	-	2	2	2	06.30	08.00	09.00	01.30
		min.	2	2	-	2	2	2				
		max.	2	2	4	2	2	2				
74 Vianen Lekbrug – Nieuwegein-C. v.v.	12m	basis	4	4	4	2	4	2	06.00	07.15	08.15	01.00
		min.	2	2	2	2	2	2				
		max.	4	4	4	2	4	2				
74 Nieuwegein-Centrum – Utrecht CS	12m	basis	6	4	4	2	4	4	06.15	06.45	07.30	00.30
		min.	4	4	4	2	2	2				
		max.	8	4	4	4	4	4				
74 Utrecht CS – Nieuwegein-Centrum	12m	basis	4	4	6	2	4	4	05.30	07.15	08.15	01.00
		min.	4	4	4	2	2	2				
		max.	4	4	8	4	4	4				
74 Utrecht CS – Driebergen-Zeist v.v.	12m	basis	4	4	4	2	4	4	06.00	07.00	08.00	00.30
		min.	4	4	4	2	2	2				
		max.	4	4	4	4	4	4				
77 Nieuwegein – Bilthoven v.v.	18m	basis	6	6	6	4	4	4	06.00	06.30	07.30	00.30
		min.	2/4 ¹	4	4	2	2	2				
		max.	8	6	8	4	4	4				
84 Vianen De Hagen – Utrecht CS	12m	basis	-	-	-	-	-	-				
		min.	-	-	-	-	-	-				
		max.	4	-	-	-	-	-				
84 Vianen De Hagen – Utrecht CS	12m	plus	4	-	-	-	-	-	07.00	-	-	09.30
		min.	-	-	-	-	-	-				
		max.	4	-	-	-	-	-				
84 Utrecht CS – Vianen De Hagen	12m	basis	-	-	-	-	-	-				
		min.	-	-	-	-	-	-				
		max.	-	-	4	-	-	-				
84 Utrecht CS – Vianen De Hagen	12m	plus	-	-	4	-	-	-	14.45	-	-	18.15
		min.	-	-	-	-	-	-				
		max.	-	-	4	-	-	-				
85 Leerdam – Utrecht	12m	basis	6	2	-	1	2	1	06.15	07.15	09.00	00.30
		min.	4	2	-	1	2	1				
		max.	6	2	-	2	2	1				
85 Utrecht – Leerdam	12m	basis	-	2	4	1	2	1	06.15	07.15	09.00	00.30
		min.	-	2	4	1	2	1				
		max.	-	2	4	2	2	1				

Winterdienst 1 en 2 2024

Lijn en (deel)traject	Standaard materieeltype		Frequenties						Globale exploitatietijden			
			Ma-vr ochtendspits	Ma-vr overdag	Ma-vr avondspits	A vond	Zaterdag overdag	Zondag overdag	Ma-vr eerste rit	Zaterdag eerste rit	Zondag eerste rit	Laatste rit
85 Leerdam – Utrecht v.v.	12m	plus	6	2	4	1	2	1	06.15	07.15	09.00	00.30
		<i>min.</i>	4	2	4	1	2	1				
		<i>max.</i>	6	2	4	2	2	1				
90 Ameide – Utrecht CS ⁵	12m	basis	1	-	-	-	-	-	07.30	-	-	07.30
		<i>min.</i>	-	-	-	-	-	-				
		<i>max.</i>	1	-	-	-	-	-				
90 Ameide – Vianen v.v. ⁵	15p	basis	-	-	-	1	-	-	20.00	-	-	00.00
		<i>min.</i>	-	-	-	1	-	-				
		<i>max.</i>	-	-	-	1	-	-				
111 Vleuten – Kasteel De Haar v.v. ⁶	15p	basis	-	2	2	-	2	2	10.00	10.00	10.00	18.00
		<i>min.</i>	-	2	2	-	2	2				
		<i>max.</i>	-	2	2	-	2	2				
122 Nieuw-Loosdrecht – Overvecht v.v.	15p	basis	1	1	1	-	-	-	07.00	-	-	19.00
		<i>min.</i>										
		<i>max.</i>										
127 Kockengen – Vleuten v.v.	15p	basis	1	1	1	-	1	1	06.30	8.30	9.30	19.00
		<i>min.</i>										
		<i>max.</i>										
258 Bilthoven – Berg en Bosch v.v.	8p	basis	2	-	2	-	-	-	07.00	-	-	18.00
		<i>min.</i>	-	-	-	-	-	-				
		<i>max.</i>	2	-	2	-	-	-				
284 Utrecht CS – Vianen Lekbrug	12m	basis	-	-	-	-	-	-				
		<i>min.</i>	-	-	-	-	-	-				
		<i>max.</i>	4	-	-	-	-	-				
284 Utrecht CS – Vianen Lekbrug	12m	plus	4	-	-	-	-	-	07.30	-	-	09.30
		<i>min.</i>	-	-	-	-	-	-				
		<i>max.</i>	4	-	-	-	-	-				
284 Vianen Lekbrug – Utrecht CS	12m	basis	-	-	-	-	-	-				
		<i>min.</i>	-	-	-	-	-	-				
		<i>max.</i>	-	-	4	-	-	-				
284 Vianen Lekbrug – Utrecht CS	12m	plus	-	-	4	-	-	-	15.30	-	-	18.00
		<i>min.</i>	-	-	-	-	-	-				
		<i>max.</i>	-	-	4	-	-	-				
285 Leerdam – Utrecht	12m	basis	-	-	4	-	-	-	06.15			00.30
		<i>min.</i>	-	-	2	-	-	-				
		<i>max.</i>	-	-	4	-	-	-				
285 Utrecht – Leerdam	12m	basis	4	-	-	-	-	-	06.15			00.30
		<i>min.</i>	2	-	-	-	-	-				
		<i>max.</i>	6	-	-	-	-	-				
285 Leerdam – Utrecht v.v.	12m	plus	-	-	-	-	-	-				
		<i>min.</i>										
		<i>max.</i>										
412 Utrecht – Zeist v.v.	18m	basis			4x in de van nacht do/vr				02.00	02.00	-	05.00
		<i>min.</i>			rijdt niet							
		<i>max.</i>			4x in de van nacht do/vr							
428 Utrecht – Maarssen	18m	basis			3x in de nachten vr/za en za/zo				-	-	02.00	04.30
		<i>min.</i>			rijdt niet							
		<i>max.</i>			3x in de nachten vr/za en za/zo							
441 Utrecht – Wijk bij Duurstede	18m	basis			3x in de nachten vr/za en za/zo				-	-	02.00	04.30
		<i>min.</i>			rijdt niet							
		<i>max.</i>			3x in de nachten vr/za en za/zo							
447 Utrecht – Houten	18m	basis			3x in de nachten vr/za en za/zo				-	-	02.00	04.30
		<i>min.</i>			rijdt niet							
		<i>max.</i>			3x in de nachten vr/za en za/zo							
452 Utrecht – Soest	18m	basis			3x in de nachten vr/za en za/zo				-	-	02.00	04.30
		<i>min.</i>			rijdt niet							
		<i>max.</i>			3x in de nachten vr/za en za/zo							
474 Utrecht – Vianen	18m	basis			3x in de nachten vr/za en za/zo				-	-	02.00	04.30
		<i>min.</i>			rijdt niet							
		<i>max.</i>			3x in de nachten vr/za en za/zo							

Winterdienst 1 en 2 2024													
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	
495 Utrecht – IJsselstein	18m	basis			3x in de nachten vr/za en za/zo					-	-	02.00	04.30
		<i>min.</i>			<i>rijdt niet</i>								
		<i>max.</i>			<i>3x in de nachten vr/za en za/zo</i>								

¹ minimumfrequentie van 2x/u geldt wanneer in de basis een kwartierdienst wordt gereden (bijv. zaterdagochtend vroeg)

² minimumfrequentie van 2x/u geldt wanneer in de basis een kwartierdienst wordt gereden, 4x/u geldt wanneer in de basis een '10-minutendienst wordt gereden (bijv. voor de ochtendspits)

³ betreft de frequenties van ritten gereden door Syntus en U-OV samen

⁴ doorgaande ritten naar Vianen rijden met 12m.

⁵ betreft ritten gereden door U-OV

⁶ rijdt op weekdays alleen tussen het begin van de meivakantie en het einde van de zomervakantie regio midden

Voorzomerdienst 2024

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.	E12m	basis	6	4	6	4	4	4	06.00	06.30	07.30	00.30
		min.	2/4 ¹	4	4	2	2	2				
		max.	8	6	8	4	4	4				
2 Utrecht CS – Museumkwartier v.v.	E10m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
2 Utrecht CS – Museumkwartier v.v.	E10m	plus	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
3 Utrecht CS – Zuilen / Overvecht v.v.	E18m	basis	6	4	6	4	4	4	05.45	07.00	08.00	01.00
		min.	2/4 ¹	4	4	2	2	2				
		max.	8	6	8	4	4	4				
4 Terwijde – Utrecht CS v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
4 Utrecht CS – Voordorp v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
5 Utrecht CS – Terwijde v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
5 Utrecht CS – Terwijde v.v.	15p	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
5 Terwijde – Maarssen v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
6 Overvecht – Utrecht CS v.v.	18m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
6 Overvecht – Utrecht CS v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
7 Westraven – Zuilen v.v.	E18m	basis	6	4	6	4	4	4	05.45	06.30	07.30	00.30
		min.	2/4 ¹	4	4	2	2	2				
		max.	8	6	8	4	4	4				
8 Lunetten – Wilhelminapark v.v.	E18m	basis	6	4	6	4	4	4	05.45	06.30	07.30	00.30
		min.	2/4 ¹	4	4	2	2	2				
		max.	8	6	8	4	4	4				
9 Utrecht CS – Galgenwaard	18m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
9 Galgenwaard – Utrecht CS	18m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
9 Utrecht CS – Galgenwaard v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
10 Lunetten – Leidsche Rijn v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
11 Overvecht – Leidsche Rijn	15p	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
11 Leidsche Rijn – Overvecht	15p	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
11 Leidsche Rijn – Maarssen v.v.	15p	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
12 Utrecht CS – Maarssen v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									

Voorzomerdienst 2024

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
14 De Meern – Utrecht CS	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	<i>Gelijk aan min. frequentie winterdienst</i>									
		<i>max.</i>	<i>Gelijk aan max. frequentie winterdienst</i>									
14 Utrecht CS – De Meern	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	<i>Gelijk aan min. frequentie winterdienst</i>									
		<i>max.</i>	<i>Gelijk aan max. frequentie winterdienst</i>									
20 Nieuwegein – Utrecht CS v.v.	Tram	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	<i>Gelijk aan min. frequentie winterdienst</i>									
		<i>max.</i>	<i>Gelijk aan max. frequentie winterdienst</i>									
21 IJsselstein – Utrecht CS v.v.	Tram	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	<i>Gelijk aan min. frequentie winterdienst</i>									
		<i>max.</i>	<i>Gelijk aan max. frequentie winterdienst</i>									
20 / 21 / 22 Utrecht CS – Science Park v.v.	Tram	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	<i>Gelijk aan min. frequentie winterdienst</i>									
		<i>max.</i>	<i>Gelijk aan max. frequentie winterdienst</i>									
24 Utrecht CS – De Meern	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	<i>Gelijk aan min. frequentie winterdienst</i>									
		<i>max.</i>	<i>Gelijk aan max. frequentie winterdienst</i>									
24 De Meern – Utrecht CS	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	<i>Gelijk aan min. frequentie winterdienst</i>									
		<i>max.</i>	<i>Gelijk aan max. frequentie winterdienst</i>									
27 Zuilen – Science Park v.v.	18m	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	<i>Gelijk aan min. frequentie winterdienst</i>									
		<i>max.</i>	<i>Gelijk aan max. frequentie winterdienst</i>									
28 Vleuten – Science Park	21m	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	<i>Gelijk aan min. frequentie winterdienst</i>									
		<i>max.</i>	<i>Gelijk aan max. frequentie winterdienst</i>									
28 Science Park – Vleuten	21m	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	<i>Gelijk aan min. frequentie winterdienst</i>									
		<i>max.</i>	<i>Gelijk aan max. frequentie winterdienst</i>									
29 Vleuten – De Meern v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	<i>Gelijk aan min. frequentie winterdienst</i>									
		<i>max.</i>	<i>Gelijk aan max. frequentie winterdienst</i>									
29 De Meern – Science Park v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	<i>Gelijk aan min. frequentie winterdienst</i>									
		<i>max.</i>	<i>Gelijk aan max. frequentie winterdienst</i>									
29 Vleuten – Science Park v.v.	15p	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	<i>Gelijk aan min. frequentie winterdienst</i>									
		<i>max.</i>	<i>Gelijk aan max. frequentie winterdienst</i>									
30 Overvecht – Science Park v.v.	18m	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	<i>Gelijk aan min. frequentie winterdienst</i>									
		<i>max.</i>	<i>Gelijk aan max. frequentie winterdienst</i>									
31 IJsselstein – Science Park	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	<i>Gelijk aan min. frequentie winterdienst</i>									
		<i>max.</i>	<i>Gelijk aan max. frequentie winterdienst</i>									
31 Science Park – IJsselstein	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	<i>Gelijk aan min. frequentie winterdienst</i>									
		<i>max.</i>	<i>Gelijk aan max. frequentie winterdienst</i>									
31 Science Park – Bilthoven	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	<i>Gelijk aan min. frequentie winterdienst</i>									
		<i>max.</i>	<i>Gelijk aan max. frequentie winterdienst</i>									
31 Bilthoven – Science Park	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	<i>Gelijk aan min. frequentie winterdienst</i>									
		<i>max.</i>	<i>Gelijk aan max. frequentie winterdienst</i>									
34 Westraven – Zeist v.v.	E12m	basis	6	4	6	4	-	-	06.30	-	-	21.00
		<i>min.</i>	2/4 ¹	4	4	2	-	-				
		<i>max.</i>	8	6	8	4	-	-				
34 Westraven – Zeist v.v.	E12m	basis	-	-	-	-	2	2	-	07.30	10.30	19.30
		<i>min.</i>	-	-	-	-	2	2				
		<i>max.</i>	-	-	-	-	4	4				
34 Zeist – Amersfoort v.v.	E12m	basis	2	2	2	-	2	2	06.30	08.00	11.00	19.30
		<i>min.</i>	2	2	2	-	2	2				
		<i>max.</i>	2	2	2	-	2	2				

Voorzomerdienst 2024

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
38 Utrecht CS – Maarssen v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	Gelijk aan <i>min.</i> frequentie winterdienst									
		<i>max.</i>	Gelijk aan <i>max.</i> frequentie winterdienst									
38 Utrecht CS – Maarssen v.v.	12m	plus	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	Gelijk aan <i>min.</i> frequentie winterdienst									
		<i>max.</i>	Gelijk aan <i>max.</i> frequentie winterdienst									
41 Utrecht CS – Wijk bij Duurstede	15m	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	Gelijk aan <i>min.</i> frequentie winterdienst									
		<i>max.</i>	Gelijk aan <i>max.</i> frequentie winterdienst									
41 Wijk bij Duurstede – Utrecht CS	15m	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	Gelijk aan <i>min.</i> frequentie winterdienst									
		<i>max.</i>	Gelijk aan <i>max.</i> frequentie winterdienst									
43 Houten – Driebergen-Zeist v.v.	15p	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	Gelijk aan <i>min.</i> frequentie winterdienst									
		<i>max.</i>	Gelijk aan <i>max.</i> frequentie winterdienst									
44 Vianen – Houten v.v.	15p	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	Gelijk aan <i>min.</i> frequentie winterdienst									
		<i>max.</i>	Gelijk aan <i>max.</i> frequentie winterdienst									
44 Vianen – Houten v.v.	15p	plus	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	Gelijk aan <i>min.</i> frequentie winterdienst									
		<i>max.</i>	Gelijk aan <i>max.</i> frequentie winterdienst									
46 Nieuwegein-Centrum – Het Klooster v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	Gelijk aan <i>min.</i> frequentie winterdienst									
		<i>max.</i>	Gelijk aan <i>max.</i> frequentie winterdienst									
47 Utrecht CS – Houten v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	Gelijk aan <i>min.</i> frequentie winterdienst									
		<i>max.</i>	Gelijk aan <i>max.</i> frequentie winterdienst									
47 Utrecht CS – Houten v.v.	12m	plus	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	Gelijk aan <i>min.</i> frequentie winterdienst									
		<i>max.</i>	Gelijk aan <i>max.</i> frequentie winterdienst									
47 Utrecht CS – Houten v.v.	15p	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	Gelijk aan <i>min.</i> frequentie winterdienst									
		<i>max.</i>	Gelijk aan <i>max.</i> frequentie winterdienst									
47 Utrecht CS – Houten v.v.	15p	plus	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	Gelijk aan <i>min.</i> frequentie winterdienst									
		<i>max.</i>	Gelijk aan <i>max.</i> frequentie winterdienst									
48 Houten – Nieuwegein v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	Gelijk aan <i>min.</i> frequentie winterdienst									
		<i>max.</i>	Gelijk aan <i>max.</i> frequentie winterdienst									
48 Houten – Nieuwegein v.v.	15p	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	Gelijk aan <i>min.</i> frequentie winterdienst									
		<i>max.</i>	Gelijk aan <i>max.</i> frequentie winterdienst									
48 Nieuwegein – Maarssen v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	Gelijk aan <i>min.</i> frequentie winterdienst									
		<i>max.</i>	Gelijk aan <i>max.</i> frequentie winterdienst									
50 Utrecht CS – Driebergen-Zeist v.v. ²	E12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	Gelijk aan <i>min.</i> frequentie winterdienst									
		<i>max.</i>	Gelijk aan <i>max.</i> frequentie winterdienst									
55 Utrecht CS – Maartensdijk v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	Gelijk aan <i>min.</i> frequentie winterdienst									
		<i>max.</i>	Gelijk aan <i>max.</i> frequentie winterdienst									
56 Wijk bij Duurstede – Driebergen-Zeist v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	Gelijk aan <i>min.</i> frequentie winterdienst									
		<i>max.</i>	Gelijk aan <i>max.</i> frequentie winterdienst									
56 Driebergen-Zeist – Amersfoort v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	Gelijk aan <i>min.</i> frequentie winterdienst									
		<i>max.</i>	Gelijk aan <i>max.</i> frequentie winterdienst									
64 Vianen Lekbrug – De Biezen	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	Gelijk aan <i>min.</i> frequentie winterdienst									
		<i>max.</i>	Gelijk aan <i>max.</i> frequentie winterdienst									
64 Vianen De Biezen – Lekbrug	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	Gelijk aan <i>min.</i> frequentie winterdienst									
		<i>max.</i>	Gelijk aan <i>max.</i> frequentie winterdienst									

Voorzomerdienst 2024

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
			Rijdt de winterdienst									
65 Utrecht CS – Nieuwegein Plettenburg	18m ³	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
65 Nieuwegein Plettenburg – Utrecht CS	18m ³	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
65 Nieuwegein Plettenburg – Vianen v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
73 Maarssen – Zeist-Centrum v.v.	18m	basis	6	4	6	4	4	4	05.45	06.45	07.00	00.30
		min.	2/4 ¹	4	4	2	2	2				
		max.	8	6	8	4	4	4				
74 Vianen De Hagen – Lekbrug v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
74 Vianen Lekbrug – De Hagen v.v.	12m	plus	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
74 Vianen Lekbrug – Nieuwegein-C. v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
74 Nieuwegein-Centrum – Utrecht CS	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
74 Utrecht CS – Nieuwegein-Centrum	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
74 Utrecht CS – Driebergen-Zeist v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
77 Nieuwegein – Bilthoven v.v.	18m	basis	6	4	6	4	4	4	06.00	06.30	07.30	00.30
		min.	2/4 ¹	4	4	2	2	2				
		max.	8	6	8	4	4	4				
84 Vianen De Hagen – Utrecht CS v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
84 Utrecht CS – Vianen De Hagen v.v.	12m	plus	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
85 Leerdam – Utrecht v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
85 Leerdam – Utrecht v.v.	12m	plus	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
90 Ameide – Utrecht CS	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
90 Ameide – Vianen v.v.	15p	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
111 Vleuten – Kasteel De Haar v.v.	15p	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
111 Vleuten – Kasteel De Haar v.v.	15p	plus	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
122 Nieuw-Loosdrecht – Overvecht v.v.	15p	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
127 Kockengen – Vleuten v.v.	15p	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									

Voorzomerdienst 2024

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 Bilthoven – Berg en Bosch v.v.	8p	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
284 Utrecht CS – Vianen Lekbrug v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
284 Vianen Lekbrug – Utrecht CS v.v.	12m	plus	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
285 Leerdam – Utrecht v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
285 Leerdam – Utrecht v.v.	12m	plus	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
412 Utrecht – Zeist v.v.	18m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
428 Utrecht – Maarssen	18m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
441 Utrecht – Wijk bij Duurstede	18m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
447 Utrecht – Houten	18m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
452 Utrecht – Soest	18m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
474 Utrecht – Vianen	18m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
495 Utrecht – IJsselstein	18m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									

¹ minimumfrequentie van 2x/u geldt wanneer in de basis een kwartierdienst wordt gereden (bijv. zaterdagochtend vroeg)

² betreft de frequenties van ritten gereden door Syntus en U-OV samen

³ doorgaande ritten naar Vianen rijden met 12m.

Kerst- en hoogzomerdienst 2024

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.	E12m	basis	4	4	4	2	4	4	06.00	06.30	07.30	00.30
		min.	2/4 ¹	4	4	2	2	2				
		max.	4	4	4	2	4	4				
2 Utrecht CS – Museumkwartier v.v.	E10m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
2 Utrecht CS – Museumkwartier v.v.	E10m	plus	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
3 Utrecht CS – Zuilen / Overvecht v.v.	E18m	basis	4	4	4	2	4	4	05.45	07.00	08.00	01.00
		min.	2/4 ¹	4	4	2	2	2				
		max.	4	4	4	2	4	4				
4 Terwijde – Utrecht CS v.v.	12m	basis	4	2	4	2	2	2	06.00	06.30	07.30	00.30
		min.	4	2	4	2	2	2				
		max.	4	2	4	2	2	2				
4 Utrecht CS – Voordorp v.v.	12m	basis	4	4	4	2	4	4	06.00	06.30	07.30	00.30
		min.	2/4 ¹	2	4	2	2	2				
		max.	4	4	4	2	4	4				
5 Utrecht CS – Terwijde v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
5 Utrecht CS – Terwijde v.v.	15p	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
5 Terwijde – Maarssen v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
6 Overvecht – Utrecht CS v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
7 Westraven – Zuilen v.v.	E18m	basis	4	4	4	2	4	4	05.45	06.30	07.30	00.30
		min.	2/4 ¹	4	4	2	2	2				
		max.	4	4	4	2	4	4				
8 Lunetten – Wilhelminapark v.v.	E18m	basis	4	4	4	2	4	4	05.45	06.30	07.30	00.30
		min.	2/4 ¹	4	4	2	2	2				
		max.	4	4	4	2	4	4				
9 Utrecht CS – Galgenwaard v.v.	12m	basis	4	4	4	2	4	4	06.15	07.30	08.30	00.30
		min.	-	-	-	-	-	-				
		max.	4	4	4	2	4	4				
10 Lunetten – Leidsche Rijn v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
11 Overvecht – Maarssen v.v.	15p	basis	2	2	2	-	-	-	07.00	-	-	19.00
		min.	Geen wijzigingen									
		max.	Geen wijzigingen									
12 Utrecht CS – Maarssen v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
14 De Meern – Utrecht CS v.v.		basis	Rijdt niet									
		min.										
		max.										
20 Nieuwegein – Utrecht CS v.v.	Tram	basis	4	4	4	2	4	2	06.00	06.30	08.00	00.00
		min.	2	2	2	2	2	2				
		max.	4	4	4	2	4	2				
21 IJsselstein – Utrecht CS v.v.	Tram	basis	4	4	4	2	4	2	05.30	06.30	07.30	00.30
		min.	2	2	2	2	2	2				
		max.	4	4	4	2	4	2				
20 / 21 / 22 Utrecht CS – Science Park v.v.	Tram	basis	8	8	8	4	-	-	06.00	-	-	21.30
		min.	6	6	6	2	-	-				
		max.	8	8	8	4	-	-				
24 Utrecht CS – De Meern v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									

Kerst- en hoogzomerdienst 2024

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	
			Rijdt niet										
27 Zuilen – Science Park v.v.		basis	Rijdt niet										
		min.											
		max.											
28 Vleuten – Science Park v.v.	21m	basis	6	6	6	4	6	4	05.45	06.30	07.30	00.30	
		min.	2/4 ¹	4	4	2	2/4 ¹	2/4 ¹					
		max.	8	6	8	6	6	6					
29 Vleuten – De Meern v.v.	12m	basis	2	2	2	2	-	-	06.30	-	-	21.30	
		min.	2	2	2	2	-	-					
		max.	2	2	2	2	-	-					
29 De Meern – Science Park v.v.	12m	basis	4	4	4	2	-	-	06.30	-	-	21.30	
		min.	2	2	2	2	-	-					
		max.	4	4	4	2	-	-					
29 Vleuten – Science Park v.v.	15p	basis	-	-	-	-	2	2	-	08.30	09.30	19.00	
		min.	-	-	-	-	2	2	-				
		max.	-	-	-	-	2	2	-				
30 Overvecht – Science Park v.v.	12m	basis	2	2	2	-	-	-	07:00	-	-	19.00	
		min.	Geen wijzigingen										
		max.	Geen wijzigingen										
31 IJsselstein – Science Park v.v.	12m	basis	2	2	2	-	-	-	06.30	-	-	19.00	
		min.	2	2	2	-	-	-					
		max.	4	2	4	-	-	-					
31 Science Park – Bilthoven v.v.	12m	basis	2	2	2	-	-	-	07.00	-	-	19.00	
		min.	2	2	2	-	-	-					
		max.	2	2	2	-	-	-					
34 Westraven – Zeist v.v.	E12m	basis	4	4	4	4	-	-	06.30	-	-	21.00	
		min.	2	2	2	2	-	-					
		max.	4	4	4	4	-	-					
34 Westraven – Zeist v.v.	E12m	basis	-	-	-	-	2	2	-	07.30	10.30	19.30	
		min.	-	-	-	-	2	2					
		max.	-	-	-	-	4	4					
34 Zeist – Amersfoort v.v.	E12m	basis	2	2	2	-	2	2	06.30	08.00	11.00	19.30	
		min.	2	2	2	-	2	2					
		max.	2	2	2	-	2	2					
38 Utrecht CS – Maarssen	12m	basis	4	2	2	-	-	-	05.45			19.00	
		min.	2	2	2	-	-	-					
		max.	4	2	2	2	2	2					
38 Utrecht CS – Maarssen	12m	plus	4	2	2	2	2	2	05.45	07.00	08.00	01.00	
		min.	2	2	2	1	1	1					
		max.	4	2	2	2	2	2					
38 Maarssen – Utrecht CS	12m	basis	2	2	4	-	-	-	06.00			19.00	
		min.	2	2	2	-	-	-					
		max.	2	2	4	2	2	2					
38 Maarssen – Utrecht CS	12m	plus	2	2	4	2	2	2	06.00	07.00	08.00	00.30	
		min.	2	2	2	1	1	1					
		max.	2	2	4	2	2	2					
41 Utrecht CS – Wijk bij Duurstede	15m	basis	4	4	6	2	4	4	06.15	07.15	08.15	01.00	
		min.	4	4	4	2	2	2					
		max.	4	4	6	2	4	4					
41 Wijk bij Duurstede – Utrecht CS	15m	basis	6	4	4	2	4	4	05.30	06.30	07.30	00.30	
		min.	2/4 ¹	4	4	2	2	2					
		max.	6	4	4	2	4	4					
43 Houten – Driebergen-Zeist v.v.	15p	basis	Rijdt de winterdienst										
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst										
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst										
44 Vianen – Houten v.v.	15p	basis	Rijdt de winterdienst										
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst										
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst										
44 Vianen – Houten v.v.	15p	plus	Rijdt de winterdienst										
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst										
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst										
46 Nieuwegein-Centrum – Het Klooster v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst										
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst										
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst										

Kerst- en hoogzomerdienst 2024

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
47 Utrecht CS – Houten v.v.	12m	basis	2	2	2	-	-	-	06.15	-	-	19.00
		<i>min.</i>	2	2	2	-	-	-				
		<i>max.</i>	2	2	2	-	-	-				
47 Utrecht CS – Houten v.v.	12m	plus	2	2	2	-	-	-	06.15	-	-	19.00
		<i>min.</i>	2	2	2	-	-	-				
		<i>max.</i>	2	2	2	-	-	-				
47 Utrecht CS – Houten v.v.	15p	basis	-	-	-	-	1	-	-	08.30	-	18.30
		<i>min.</i>	-	-	-	-	1	-				
		<i>max.</i>	-	-	-	-	1	1				
47 Utrecht CS – Houten v.v.	15p	plus	-	-	-	-	1	1	-	08.30	09.30	18.30
		<i>min.</i>	-	-	-	-	1	1				
		<i>max.</i>	-	-	-	-	1	1				
48 Houten – Nieuwegein v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	<i>Gelijk aan min. frequentie winterdienst</i>									
		<i>max.</i>	<i>Gelijk aan max. frequentie winterdienst</i>									
48 Houten – Nieuwegein v.v.	15p	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	<i>Gelijk aan min. frequentie winterdienst</i>									
		<i>max.</i>	<i>Gelijk aan max. frequentie winterdienst</i>									
48 Nieuwegein – Maarssen v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	<i>Gelijk aan min. frequentie winterdienst</i>									
		<i>max.</i>	<i>Gelijk aan max. frequentie winterdienst</i>									
50 Utrecht CS – Driebergen-Zeist v.v. ³	E12m	basis	8	4	8	4	4	4	05.45	06.45	07.45	01.00
		<i>min.</i>	$2/4/6^2$	4	6	2	2	2				
		<i>max.</i>	8	6	8	4	4	4				
55 Utrecht CS – Maartensdijk v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	<i>Gelijk aan min. frequentie winterdienst</i>									
		<i>max.</i>	<i>Gelijk aan max. frequentie winterdienst</i>									
56 Wijk bij Duurstede – Driebergen-Zeist v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	<i>Gelijk aan min. frequentie winterdienst</i>									
		<i>max.</i>	<i>Gelijk aan max. frequentie winterdienst</i>									
56 Driebergen-Zeist – Amersfoort v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	<i>Gelijk aan min. frequentie winterdienst</i>									
		<i>max.</i>	<i>Gelijk aan max. frequentie winterdienst</i>									
64 Vianen Lekbrug – De Biezen v.v.	12m	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	<i>Gelijk aan min. frequentie winterdienst</i>									
		<i>max.</i>	<i>Gelijk aan max. frequentie winterdienst</i>									
65 Utrecht CS – Nieuwegein Plettenburg v.v.	12m	basis	4	4	4	2	2	2	06.00	07.00	08.00	01.00
		<i>min.</i>	2	2	2	2	2	2				
		<i>max.</i>	4	4	4	2	2	2				
65 Nieuwegein Plettenburg – Vianen v.v.	12m	basis	2	2	2	2	2	2	06.00	07.00	08.00	01.00
		<i>min.</i>	2	2	2	2	2	2				
		<i>max.</i>	2	2	2	2	2	2				
73 Maarssen – Zeist-Centrum v.v.	18m	basis	4	4	4	4	4	4	05.45	06.45	07.00	00.30
		<i>min.</i>	2	2	2	2	2	2				
		<i>max.</i>	4	4	4	4	4	4				
74 Vianen De Hagen – Lekbrug	12m	basis	4	2	2	2	2	2	05.30	06.45	07.45	00.30
		<i>min.</i>	2	2	2	2	2	2				
		<i>max.</i>	4	2	2	2	2	2				
74 Vianen De Hagen – Lekbrug	12m	plus	-	2	2	2	2	2	05.30	06.45	07.45	00.30
		<i>min.</i>	-	2	2	2	2	2				
		<i>max.</i>	4	2	2	2	2	2				
74 Vianen Lekbrug – De Hagen	12m	basis	2	2	4	2	2	2	06.30	08.00	09.00	01.30
		<i>min.</i>	2	2	2	2	2	2				
		<i>max.</i>	2	2	4	2	2	2				
74 Vianen Lekbrug – De Hagen	12m	plus	2	2	-	2	2	2	06.30	08.00	09.00	01.30
		<i>min.</i>	2	2	-	2	2	2				
		<i>max.</i>	2	2	4	2	2	2				
74 Vianen Lekbrug – Nieuwegein-C. v.v.	12m	basis	4	4	4	2	4	2	06.00	07.15	08.15	01.00
		<i>min.</i>	2	2	2	2	2	2				
		<i>max.</i>	4	4	4	2	4	2				
74 Nieuwegein-Centrum – Utrecht CS v.v.	12m	basis	4	4	4	2	4	4	05.30	06.45	07.30	01.00
		<i>min.</i>	2	2	2	2	2	2				
		<i>max.</i>	4	4	4	4	4	4				

Kerst- en hoogzomerdienst 2024

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
74 Utrecht CS – Driebergen-Zeist v.v.	12m	basis	4	4	4	2	4	4	06.00	07.00	08.00	00.30
		min.	2	2	2	2	2	2				
		max.	4	4	4	4	4	4				
77 Nieuwegein – Bilthoven v.v.	18m	basis	4	4	4	4	4	4	06.00	06.30	07.30	00.30
		min.	2	2	2	2	2	2				
		max.	4	4	4	4	4	4				
84 Vianen De Hagen – Utrecht CS v.v.		basis	Rijdt niet									
		min.										
		max.										
84 Vianen De Hagen – Utrecht CS v.v.		plus	Rijdt niet									
		min.										
		max.										
85 Leerdam – Utrecht	12m	basis	2	2	-	1	2	1	06.15	07.15	09.00	00.30
		min.	2	2	-	1	2	1				
		max.	4	2	-	2	2	1				
85 Leerdam – Utrecht	12m	plus	2	2	2	1	2	1	06.15	07.15	09.00	00.30
		min.	2	2	2	1	2	1				
		max.	4	2	4	2	2	1				
85 Utrecht – Leerdam	12m	basis	-	2	2	1	2	1	06.15	07.15	09.00	00.30
		min.	-	2	2	1	2	1				
		max.	-	2	4	2	2	1				
90 Ameide – Utrecht CS ⁴		basis	Rijdt niet									
		min.										
		max.										
90 Ameide – Vianen v.v. ⁴	15p	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
111 Vleuten – Kasteel De Haar v.v.	15p	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
111 Vleuten – Kasteel De Haar v.v.	15p	plus	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
122 Nieuw-Loosdrecht – Overvecht v.v.	15p	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
127 Kockengen – Vleuten v.v.	15p	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
258 Bilthoven – Berg en Bosch v.v.	8p	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
284 Utrecht CS – Vianen Lekbrug v.v.		basis	Rijdt niet									
		min.										
		max.										
284 Utrecht CS – Vianen Lekbrug v.v.		plus	Rijdt niet									
		min.										
		max.										
285 Leerdam – Utrecht	12m	basis	-	-	2	-	-	-	06.15			00.30
		min.	-	-	2	-	-	-				
		max.	-	-	4	-	-	-				
285 Leerdam – Utrecht	12m	plus	-	-	-	-	-	-				
		min.	Geen wijzigingen									
		max.	Geen wijzigingen									
285 Utrecht – Leerdam	12m	basis	2	-	-	-	-	-	06.15			00.30
		min.	2	-	-	-	-	-				
		max.	4	-	-	-	-	-				
412 Utrecht – Zeist v.v.	18m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									
428 Utrecht – Maarssen	18m	basis	Rijdt de winterdienst									
		min.	Gelijk aan min. frequentie winterdienst									
		max.	Gelijk aan max. frequentie winterdienst									

Kerst- en hoogzomerdienst 2024

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
441 Utrecht – Wijk bij Duurstede	18m	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	<i>Gelijk aan min. frequentie winterdienst</i>									
		<i>max.</i>	<i>Gelijk aan max. frequentie winterdienst</i>									
447 Utrecht – Houten	18m	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	<i>Gelijk aan min. frequentie winterdienst</i>									
		<i>max.</i>	<i>Gelijk aan max. frequentie winterdienst</i>									
452 Utrecht – Soest	18m	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	<i>Gelijk aan min. frequentie winterdienst</i>									
		<i>max.</i>	<i>Gelijk aan max. frequentie winterdienst</i>									
474 Utrecht – Vianen	18m	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	<i>Gelijk aan min. frequentie winterdienst</i>									
		<i>max.</i>	<i>Gelijk aan max. frequentie winterdienst</i>									
495 Utrecht – IJsselstein	18m	basis	Rijdt de winterdienst									
		<i>min.</i>	<i>Gelijk aan min. frequentie winterdienst</i>									
		<i>max.</i>	<i>Gelijk aan max. frequentie winterdienst</i>									

¹ minimumfrequentie van 2x/u geldt wanneer in de basis een kwartierdienst wordt gereden (bijv. zaterdagochtend vroeg)

² minimumfrequentie van 2x/u geldt wanneer in de basis een kwartierdienst wordt gereden, 4x/u geldt wanneer in de basis een '10-minutendienst wordt gereden (bijv. voor de ochtendspits)

³ betreft de frequenties van ritten gereden door Syntus en U-OV samen

⁴ betreft ritten gereden door U-OV

Bijlage 3

Consultatienota

1 Inleiding

Begin 2023 zijn gemeenten en het ROCOV gevraagd hun aandachtspunten en wensen t.a.v. vervoerplan 2024 te delen, zodat hier in het concept-vervoerplan waar mogelijk op kon worden ingespeeld. Het concept-vervoerplan is vervolgens op 3 april gepubliceerd op de website van U-OV en de provincie Utrecht. Op die datum startte ook de publieksconsultatie.

Tot 7 mei heeft iedereen de gelegenheid gehad om op de voorstellen in het vervoerplan te reageren door middel van een online-enquête. De enquête is onder de aandacht gebracht door middel van berichtgeving in lokale en regionale media, een nieuwsbericht op de website van U-OV en provincie Utrecht en door middel van schermen in bus en tram.

In de enquête werd elk wijzigingsvoorstel kort toegelicht, gevolgd door een meerkeuzevraag met de antwoordmogelijkheden 'eens', 'oneens' en 'geen mening'. Aan het eind van de enquête konden respondenten in een vrij invulveld verduidelijkingen, overige opmerkingen, vragen en wensen kwijt. In totaal hebben bijna 1.200 belangstellenden de moeite genomen de enquête in te vullen. We zijn erg tevreden met dit resultaat.

Naast de reacties op de online-enquête zijn reacties ontvangen van het ROCOV en de U10-gemeenten. Sommige gemeenten hebben daarnaast ook individueel gereageerd op de plannen.

In samenwerking met de provincie Utrecht hebben we op basis van de reacties bekeken welke aanpassingen mogelijk en / of noodzakelijk waren op de voorgenomen plannen. In deze consultatienota behandelen we eerst de reacties op de uitvraag wensen en aandachtspunten van gemeenten en het ROCOV van begin 2023, daarna de ontvangen reacties van gemeenten en U10 op het concept-vervoerplan, vervolgens de resultaten van de enquête en tot slot reageren we op alle overige de binnengekomen vragen, opmerkingen en wensen. Voor de leesbaarheid zijn reacties met eenzelfde strekking gebundeld. Het advies van het ROCOV en de reactie daarop is integraal opgenomen in bijlage 4.

De reacties op het concept-vervoerplan zijn aanleiding geweest de plannen op een aantal punten te verduidelijken. Daarnaast zijn mede naar aanleiding van de consultatie in het definitieve vervoerplan de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- ✦ De route van lijn 48 in de avonduren is gewijzigd. Lijn 48 gaat keren op de kruising Laagravenseweg / Ravenswade waarbij gebruik gemaakt wordt van een al aanwezig buslicht.
- ✦ Halte Tamarinde (lijn 6) blijft bediend. Wel streven we ernaar om deze eenzijdige halte op termijn (bijvoorbeeld bij herinrichting) samen te voegen met halte Neckardreef.
- ✦ Op vrijdag wordt geen afwijkende dienstregeling gereden ondanks gewijzigde vertrek- en aankomsttijden van treinen op enkele stations in de regio.

2 Uitvraag wensen gemeenten en het ROCOV

Begin 2023 zijn gemeenten en het ROCOV gevraagd hun aandachtspunten en wensen t.a.v. vervoerplan 2024 te delen, zodat hier in het concept-vervoerplan waar mogelijk op kon worden ingespeeld. Hieronder zijn de binnengekomen wensen en aandachtspunten weergegeven en voorzien van een reactie.

Gemeente Houten

Wens: Gemeente Houten vraagt om lijn 48 vaker te rijden tussen Houten en Nieuwegein en lijn 48 daarbij aan te laten sluiten op lijn 31, zodat een goede verbinding Houten – Nieuwegein – IJsselstein ontstaat.

Reactie: Gezien het gebruik van lijn 48 zien wij op dit moment geen reden om de frequentie op lijn 48 te verhogen. De dienstregeling van lijn 31 wordt bepaald door aansluitingen in Bilthoven en IJsselstein. De dienstregeling van lijn 48 wordt bepaald door treinaansluitingen in Maarssen en Houten. We zien daarom helaas geen mogelijkheden om de aansluiting tussen lijn 31 en 48 verder te verbeteren.

Wens: Gemeente Houten wil graag meer U-flexhaltes binnen de Rondweg.

Reactie: Dit voorstel is opgenomen in het vervoerplan. De exacte locaties van de nieuwe U-flex haltes stemmen we op korte termijn af.

Wens: Gemeente Houten zou graag zien dat lijn 47 weer gaat rijden in het weekend.

Reactie: Dit voorstel is opgenomen in het vervoerplan.

Gemeente IJsselstein

Wens: Gemeente IJsselstein vraagt om lijn 31 in de ochtendspits ook tussen Nieuwegein en IJsselstein te rijden en in de middagspits ook tussen IJsselstein en Nieuwegein.

Reactie: Dit voorstel is opgenomen in het vervoerplan.

Wens: Gemeente IJsselstein vraagt om lijn 48 vaker te rijden tussen Nieuwegein en Houten en lijn 48 daarbij aan te laten sluiten op lijn 31, zodat een goede verbinding IJsselstein – Nieuwegein – Houten ontstaat.

Reactie: Gezien het gebruik van lijn 48 zien wij op dit moment geen reden om de frequentie op lijn 48 te verhogen. De dienstregeling van lijn 31 wordt bepaald door aansluitingen in Bilthoven en IJsselstein. De dienstregeling van lijn 48 wordt bepaald door treinaansluitingen in Maarssen en Houten. We zien daarom helaas geen mogelijkheden om de aansluiting tussen lijn 31 en 48 verder te verbeteren.

Gemeente Nieuwegein

Wens: Gemeente Nieuwegein vraagt de frequentie van lijn 48 tussen Nieuwegein en Houten in de spits te verhogen naar een kwartierdienst, waarbij aansluiting wordt geboden op lijn 31 t.b.v. reizigers tussen IJsselstein en Houten.

Reactie: Gezien het gebruik van lijn 48 zien wij op dit moment geen reden om de frequentie op lijn 48 te verhogen. De dienstregeling van lijn 31 wordt bepaald door aansluitingen in Bilthoven en IJsselstein. De dienstregeling van lijn 48 wordt bepaald door treinaansluitingen in Maarssen en Houten. We zien daarom helaas geen mogelijkheden om de aansluiting tussen lijn 31 en 48 verder te verbeteren.

Wens: Gemeente Nieuwegein vraagt om lijn 31 in de ochtendspits ook tussen Nieuwegein en IJsselstein te rijden en in de middagspits ook tussen IJsselstein en Nieuwegein. Daarbij is het verzoek om indien mogelijk de nieuw toe te voegen ritten in IJsselstein via de Baronieweg te rijden met een extra halte t.h.v. de Nijverheidsweg.

Reactie: Het voorstel om lijn 31 in de spits in beide richtingen te rijden tussen IJsselstein en Nieuwegein is opgenomen in het vervoerplan. De suggestie om daarbij in de tegenspits een afwijkende route te rijden in IJsselstein is niet overgenomen. We proberen routevarianten zo veel mogelijk te voorkomen omdat dit het lijnnet onnodig ingewikkeld maakt. Naar onze mening is de toegevoegde waarde van een routevariant in dit geval te beperkt. Bedrijventerrein Lage Dijk is wat ons betreft met halte Ewoud/Boerhaaveweg voldoende bereikbaar.

Gemeente Utrecht

Wens: Gemeente Utrecht zou graag zien dat de tram tussen Utrecht CS en Science Park ook in het weekend gaat rijden.

Reactie: Zoals toegelicht in het vervoerplan heeft de provincie het afgelopen jaar onderzoek laten doen naar de vervoerwaarde van de tram in het weekend. Uit dit onderzoek bleek dat nu en waarschijnlijk ook de komende jaren onvoldoende vervoervraag is om de tram ook in het weekend te rijden. In vervoerplan 2024 is dan ook geen uitbreiding van de bedieningstijden op de Uithoflijn opgenomen.

Wens: Gemeente Utrecht wil graag dat lijn 111 naar kasteel De Haar ook op weekdays weer gaat rijden.

Reactie: In het vervoerplan (pluspakket) is het voorstel opgenomen om lijn 111 op weekdays tussen de mei- en herfstvakantie weer te gaan rijden.

Wens: Gemeente Utrecht wil graag dat het nachtnet zo spoedig mogelijk wordt hersteld.

Reactie: Herstel van het nachtnet heeft voor ons ook hoge prioriteit. Zodra de personeelsbezetting het toelaat, starten we het nachtnet weer op. Het is helaas nog niet bekend wanneer dit mogelijk is.

Wens: Gemeente Utrecht wil graag gezamenlijk onderzoek doen naar de mogelijkheden voor een extra halte ter hoogte van de kruising Overste Den Oudenlaan / Tellegenlaan.

Reactie: De mogelijkheden zijn intussen gezamenlijk op locatie bekeken en de verschillende opties worden momenteel (door gemeente) verder uitgewerkt.

Gemeente Soest

Wens: Gemeente Soest wenst een rechtstreekse verbinding tussen Soesterberg en Utrecht-Centrum.

Reactie: In vervoerplan 2021 is de het lijnnet tussen Amersfoort – Soesterberg – Zeist – Science Park herzien. We concludeerden destijds dat met de introductie van HOV-lijn 202 tussen Amersfoort en Science Park, en de daarmee samenhangende routewijziging op lijn 34 in Soesterberg, sprake was van overbediening op het traject Soesterberg – Zeist. De directe verbinding tussen Soesterberg en Utrecht in de vorm van lijn 73 is toen vervallen. Zoals toegelicht in vervoerplan 2021 was het aantal reizigers tussen Soesterberg en De Bilt / Utrecht zeer beperkt. Het alternatief voor deze groep is lijn 34 i.c.m. een overstap op lijn 50 of 73 bij halte Jordanlaan, of lijn 56 i.c.m. een overstap op lijn 73 bij halte Busstation in Zeist. We zien op dit moment onvoldoende aanleiding om deze wijziging te herzien.

Wens: Gemeente Soest wil graag dat het nachtnet zo spoedig mogelijk wordt hersteld.

Reactie: Herstel van het nachtnet heeft voor ons ook hoge prioriteit. Zodra de personeelsbezetting het toelaat, starten we het nachtnet weer op. Het is helaas nog niet bekend wanneer dit mogelijk is.

Gemeente Stichtse Vecht

Wens: Gemeente Stichtse Vecht zou graag zien dat de route van lijn 12 en / of 120 wordt verlegd van de Cartesiusweg / Vleutenseweg naar de Oudenoord, zodat een directe verbinding ontstaat tussen Maarssen-Dorp en Utrecht-Centrum.

Reactie: Met ingang van dienstregeling 2020 zijn lijn 5 (nu 12) en 120 samengevoegd en is de route van beide lijnen binnen Utrecht verlegd naar de Cartesiusweg en Vleutenseweg. Het klopt dat het centrum van Utrecht hierdoor niet meer rechtstreeks bereikbaar is vanuit Maarssen-Dorp. De nieuwe route is echter tot stand gekomen op basis van meerdere ontwikkelingen. Zo wordt de Amsterdamsestraatweg heringericht tot 30 km/u-zone, waardoor deze minder geschikt is als busroute. Daarnaast is de Cartesiusdriehoek in ontwikkeling en dat vraagt om een goede OV-verbinding, waar lijn 12 en 120 mede invulling aan geven. Vanuit Maarssen-Dorp is het centrum van Utrecht nog altijd goed bereikbaar. Bij halte Prins Bernhardplein in Zuilen kan worden overgestapt van lijn 12 / 120 op diverse lijnen naar Utrecht-Centrum, die samen tot 16x/u rijden op weekdays overdag. Wat ons betreft voldoet de huidige lijnvoering aan de verwachting. Het is helaas niet mogelijk om elke wijk en kern een rechtstreekse verbinding met het centrum te bieden.

ROCOV

Wens: Het ROCOV zou graag zien dat de tram tussen Utrecht CS en Science Park ook in het weekend gaat rijden.

Reactie: Zoals toegelicht in het vervoerplan heeft de provincie het afgelopen jaar onderzoek laten doen naar de vervoerwaarde van de tram in het weekend. Uit dit onderzoek bleek dat nu en waarschijnlijk ook de komende jaren onvoldoende vervoervraag is om de tram ook in het weekend te rijden. In vervoerplan 2024 is dan ook geen uitbreiding van de bedieningstijden op de Uithoflijn opgenomen.

Wens: Het ROCOV ziet graag dat lijn 35 weer gaat rijden. Deze lijn rijdt nu tijdelijk niet i.v.m. personeelstekort.

Reactie: Gezien het beperkte gebruik (toen lijn 35 nog reed) en de beschikbare alternatieven wordt in het vervoerplan juist voorgesteld om lijn 35 op te heffen en de kwantiteiten te gebruiken voor uitbreidingen elders.

Wens: Het ROCOV ziet graag dat het nachtnet weer wordt opgestart.

Reactie: Herstel van het nachtnet heeft voor ons ook hoge prioriteit. Zodra de personeelsbezetting het toelaat, starten we het nachtnet weer op. Het is helaas nog niet bekend wanneer dit mogelijk is.

Wens: Het ROCOV zou graag zien dat de kwartierdienst op lijn 2 op weekdays overdag wordt hersteld.

Reactie: Dit voorstel is opgenomen in het vervoerplan (pluspakket).

Wens: Het ROCOV zou graag zien dat lijn 6 (CS – Galgenwaard) weer gaat rijden in de avonduren en het weekend.

Reactie: Dit voorstel is opgenomen in het vervoerplan.

Wens: Het ROCOV wil graag dat de huidige route van lijn 6 over de Taagdreef / Rhônedreef niet wijzigt.

Reactie: Er zijn geen plannen om lijn 6 hier een andere route te laten rijden.

Wens: Het ROCOV wil graag dat de huidige route lijn 74 in Zeist-West wordt gehandhaafd.

Reactie: Gemeente Zeist vindt de Koppelweg geen geschikte busroute en heeft gevraagd te onderzoeken of de route van lijn 74 kan worden verlegd van de Griffensteijnselaan / Koppelweg naar de Kromme-Rijnlaan / Weteringlaan. Samen met provincie en gemeente is onderzocht welke effecten dit zou hebben op de oppervlakteontsluiting in Zeist-West. De gezamenlijke conclusie was dat Zeist-West bij een routewijziging voldoende ontsloten blijft. Een voorstel de route van lijn 74 in Zeist-West te verleggen naar de Kromme-Rijnlaan / Weteringlaan is daarom opgenomen in het vervoerplan.

3 Reacties gemeenten op concept-vervoerplan

Een aantal gemeenten hebben na publicatie van het concept-vervoerplan op de wijzigingsvoorstellen gereageerd. Hieronder zijn de binnengekomen reacties weergegeven en voorzien van een antwoord.

Gemeente Soest

Wens: Gemeente Soest wenst een rechtstreekse verbinding tussen Soesterberg en Utrecht-Centrum.

Reactie: In vervoerplan 2021 is de het lijnnetnet tussen Amersfoort – Soesterberg – Zeist – Science Park herzien. We concludeerden destijds dat met de introductie van HOV-lijn 202 tussen Amersfoort en Science Park, en de daarmee samenhangende routewijziging op lijn 34 in Soesterberg, sprake was van overbediening op het traject Soesterberg – Zeist. De directe verbinding tussen Soesterberg en Utrecht in de vorm van lijn 73 is toen vervallen. Zoals toegelicht in vervoerplan 2021 was het aantal reizigers tussen Soesterberg en De Bilt / Utrecht zeer beperkt. Het alternatief voor deze groep is lijn 34 i.c.m. een overstap op lijn 50 of 73 bij halte Jordanlaan, of lijn 56 i.c.m. een overstap op lijn 73 bij halte Busstation in Zeist. We zien op dit moment onvoldoende aanleiding om deze wijziging te herzien.

Wens: Gemeente Soest wil graag dat het nachtnet zo spoedig mogelijk wordt hersteld.

Reactie: Herstel van het nachtnet heeft voor ons ook hoge prioriteit. Zodra de personeelsbezetting het toelaat, starten we het nachtnet weer op. Het is helaas nog niet bekend wanneer dit mogelijk is.

Vraag: Gemeente Soest vraagt aandacht voor trillingshinder in woonwijken door zware en / of te hard rijdende elektrische bussen.

Reactie: Trillingshinder heeft meerdere oorzaken. Naast het gewicht van het voertuig en de snelheid waarmee wordt gereden is ook de staat van het wegdek, de aanwezigheid snelheidsremmende maatregelen en het type snelheidsremmende maatregelen van invloed. Voor wat betreft de snelheid waarmee wordt gereden; dit punt zullen we onder de aandacht brengen van onze chauffeurs. Ten aanzien van de staat van het wegdek en het type snelheidsremmende maatregelen dat is toegepast in Soesterberg, zien wij een rol weggelegd voor de gemeente. We zijn zeer bereid om samen met gemeente te bezien welke infrastructurele aanpassingen kunnen bijdragen aan het verminderen van trillingshinder.

Gemeente Wijk bij Duurstede

Wens: Gemeente Wijk bij Duurstede wil laten onderzoeken of bedrijventerrein Broekweg beter kan worden ontsloten met openbaar vervoer.

Reactie: We zullen het komend jaar samen met de gemeente onderzoeken of, en zo ja, welke mogelijkheden er zijn om bedrijventerrein Broekweg beter te ontsluiten.

U10

Opmerking: Het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/u verhoogt de verkeersveiligheid en vermindert het aantal (dodelijke) verkeersslachtoffers. De provincie en vervoerders zijn betrokken bij een studie naar de effecten van het verlagen van de maximumsnelheid op het OV in Utrecht.

Reactie: Voor ons is verkeersveiligheid ook een belangrijk onderwerp. We blijven graag betrokken bij de studie over 30 km/u in Utrecht en andere gemeenten. Daarnaast denken we graag mee over het reduceren van eventuele negatieve gevolgen voor het OV bij mogelijke afwaarderingen van wegen.

Vraag: Gezien de stedelijke ontwikkelingen in relatie tot het parkeren op afstand wordt aandacht gevraagd voor het OV aanbod tussen diverse woon- en P+R-locaties.

Reactie: Deze ontwikkeling kan inderdaad invloed hebben op de vraag naar OV tussen deze locaties. De provincie blijft met de gemeente Utrecht in gesprek over mogelijke consequenties voor het OV en onderzoekt graag de mogelijkheden.

Bezwaar: Aandacht gevraagd voor het drukke traject tussen Utrecht CS en Galgenwaard (lijnen 6 en 41). Gevraagd wordt het splitsen van lijn 6 in twee aparte lijnen te heroverwegen, omdat doorgaande reizigers hierdoor op Utrecht CS moeten gaan overstappen.

Reactie: Het traject tussen Utrecht CS en Galgenwaard dat nu door de lijnen 6 en 41 wordt bediend is inderdaad druk. In het vervoerplan wordt daarom voorgesteld de frequentie op dit traject in de middagspits, avonden en het weekend te verhogen. Daarbij is gekozen om lijn 6 te splitsen in twee lijnen (lijn 6 Overvecht - Utrecht CS en lijn 9 Utrecht CS - Galgenwaard). Wij blijven bij dit voorstel, omdat op deze manier de beschikbare capaciteit tussen Utrecht CS en Galgenwaard zo goed mogelijk ingezet kan worden. Een klein deel van het aantal reizigers dat nu met lijn 6 'over het station heen reist' zal daardoor moeten overstappen. Ons inziens weegt dat op tegen de veel grotere groep reizigers tussen Utrecht CS - Galgenwaard v.v. die profiteert van een goede verdeling van ritten over het uur.

Opmerking: Positieve reactie op het voorstel de capaciteit naar bedrijventerreinen De Wetering- Haarrijn en Lage Weide uit te breiden. Graag blijft men in gesprek over de uitkomsten van het onderzoek dat is gedaan in opdracht van de gezamenlijke bedrijven op De Wetering-Haarrijn.

Reactie: We hebben kennis genomen van de uitkomsten van het onderzoek. Waar mogelijk en zinvol zijn suggesties overgenomen in het vervoerplan. De provincie gaat graag met de gemeente in gesprek over het uitvoeren van infrastructurele zaken, zoals het verbeteren van het comfort op bushaltes en aanwezigheid van fietsenstallingen. Daarnaast zijn de provincie en gemeente in gesprek met bedrijven op De Wetering-Haarrijn en Lage Weide over een zo goed mogelijke invulling van de vervoervraag in het gebied.

Wens: De FC Utrecht Express opnemen in het pluspakket.

Reactie: Bezoekers van het stadion kunnen met reguliere lijnen via Utrecht CS reizen. De FC Utrecht Express wordt niet opgenomen in het vervoerplan. Wel is de provincie in gesprek met de gemeente en FC Utrecht over een goede invulling van het stadionvervoer.

Bezwaar: Oneens met het laten vervallen van de halte Klopvaart of Sint Maartensdreef.

Reactie: De haltes liggen erg dicht op elkaar (150 meter), waardoor bussen nu regelmatig twee keer op korte afstand moeten stoppen. Het is voor sommige reizigers niet fijn dat ze iets verder moeten lopen, maar gezien de beperkte extra loopafstand vinden we een verruiming van de halteafstanden hier acceptabel. Het positieve effect op de rijtijd van de bussen is groot, omdat hier meerdere buslijnen met een hoge frequentie passeren.

Wens: Versnellen van lijn 34 en 56 tussen Zeist en Amersfoort mede door het verkorten en / of verminderen van de chauffeurswissels bij Handelscentrum.

Reactie: Het alternatief voor het wisselen van chauffeurs bij de stalling in Zeist is om de aflossende chauffeur met een aflosauto of een lege bus naar het eindpunt (Amersfoort CS) te laten rijden en de chauffeur die wordt afgelost de omgekeerde beweging te laten maken. Dit is inefficiënt en niet duurzaam. Aflossen kost in de regel slechts 30-60 seconden en komt maar op een klein deel van de ritten voor. De reistijdwinst van niet aflossen is dus beperkt en staat niet in verhouding tot de nadelen. Zowel lijn 34 als 56 hebben een (deels) ontsluitende functie. Lijn 34 slaat al haltes over waar lijn 56 wel halteert. Het laten vervallen van meer haltes vinden we niet wenselijk gezien de functie van de deze lijnen.

Bezwaar: Oneens met het opheffen van lijn 35 tussen Driebergen en Science Park.

Reactie: Het gebruik van lijn 35 was laag, zeker voor een spitslijn. Reizigers tussen Arnhem / Ede en Science Park reizen nu al met een gelijk aantal overstappen via station Utrecht Vaartsche Rijn of Utrecht CS. Reizigers tussen Zeist en Science Park maken nu al gebruik van lijn 50 en 34. Het is dus niet zo dat voor deze groep een bestaande rechtstreekse verbinding vervalt. Lijn 50 en 34 rijden bovendien frequent en bieden voldoende capaciteit. We handhaven deze maatregel, zodat hierdoor vrijgekomen middelen kunnen worden ingezet op andere lijnen waar frequentieverhogingen noodzakelijk zijn.

Opmerking: In beide vervoerplannen staat iets anders vermeld over lijn 50.

Reactie: Wij herkennen dit beeld niet. Qbuzz en Syntus rijden deze lijn samen en hebben onder andere contact over het vervoerplan en de uitwerking van de dienstregeling.

Wens: Positieve reactie op het eenduidig maken van de route van lijn 73, maar gemeente ziet graag dat de route verlegd wordt naar de Dijnselburgerlaan / Boulevard of de route vanaf het busstation wordt verlengd naar Handelscentrum.

Reactie: Ook wij vinden dat de route van lijn 73 zo duidelijker wordt. Een route via de Dijnselburgerlaan / Boulevard vinden we niet wenselijk, omdat dit de bereikbaarheid van de omgeving Panweg / Bergweg verslechtert. Het verlengen van de route van het busstation naar Handelscentrum achten we ook niet zinvol. Het maakt de route langer en kost extra tijd. We verwachten bovendien dat weinig reizigers hiervan gebruik maken. Handelscentrum is vanuit Utrecht immers sneller bereikbaar met lijn 34 en tussen het busstation en Handelscentrum rijdt lijn 56 al de voorgestelde route.

Opmerking: Positieve reactie op de routewijziging van lijn 74 in Zeist-West, een route met één eindpunt en de extra ritten.

Reactie: Wij danken u voor de positieve reactie en zijn ook tevreden dat we deze wijziging samen tot stand hebben kunnen brengen.

Wens: U-flex uitbreiden naar Den Dolder.

Reactie: We gaan graag in gesprek om de mogelijkheden hiervoor te verkennen.

Bezwaar: Oneens met het verlagen van de frequentie op lijn 31 tussen Bilthoven en Science Park.

Reactie: Zoals in het vervoerplan is onderbouwd met cijfers is het gebruik van lijn 31 door de nieuwe lijnvoering tussen Amersfoort en Science Park sterk afgenomen. De vernieuwde lijn 202 is een sneller alternatief dan reizen met de trein en lijn 31. Gezien het afgenomen gebruik is de voorgestelde frequentieverlaging passend. Bestemmingen langs de Soestdijkseweg blijven voldoende ontsloten en de resterende ritten blijven aansluiten op de belangrijkste sprinterverbinding op station Bilthoven.

Wens: Lijn 258 vervangen door een reguliere bus of lijn 55 verlengen van Maartensdijk naar Bilthoven.

Reactie: Lijn 258 is een reguliere spitslijn waarvan het gebruik de inzet van een kleiner voertuig rechtvaardigt. Het verlengen van lijn 55 naar Berg en Bosch en station Bilthoven vinden wij niet nodig. Lijn 58 voorziet in deze verbinding. Reizigers vanuit Utrecht reizen sneller per trein en lijn 258 waardoor een verlengde lijn 55 weinig meerwaarde biedt.

Wens: Lijn 12 of 120 via Amsterdamsestraatweg of Oudenoord laten rijden.

Reactie: Met ingang van dienstregeling 2020 zijn lijn 5 (nu 12) en 120 samengevoegd en is de route van beide lijnen binnen Utrecht verlegd naar de Cartesiusweg en Vleutenseweg. Het klopt dat het centrum van Utrecht hierdoor niet meer rechtstreeks bereikbaar is vanuit Maarssen-Dorp. De nieuwe route is echter tot stand gekomen op basis van meerdere ontwikkelingen. Zo wordt de Amsterdamsestraatweg heringericht tot 30 km/u-zone, waardoor deze minder geschikt is als busroute. Daarnaast is de Cartesiusdriehoek in ontwikkeling en dat vraagt om een goede OV-verbinding, waar lijn 12 en 120 mede invulling aan geven. Vanuit Maarssen-Dorp is het centrum van Utrecht nog altijd goed bereikbaar. Bij halte Prins Bernhardplein in Zuilen kan worden overstapt van lijn 12 / 120 op diverse lijnen naar Utrecht-Centrum, die samen tot 16x/u rijden op weekdays overdag. Wat ons betreft voldoet de huidige lijnvoering aan de verwachting. Het is helaas niet mogelijk om elke wijk en kern een rechtstreekse verbinding met het centrum te bieden.

Vraag: Hoe kijkt men aan tegen de verbinding Houten - Science Park met lijn 281?

Reactie: Op dit moment is herintroductie van een directe lijn tussen Houten en Science Park niet aan de orde, omdat hiervoor de middelen ontbreken. Het alternatief voor reizigers tussen Houten en Science Park is de trein in combinatie met een overstap op de tram / lijn 29 bij station Vaartsche Rijn, of lijn 47 in combinatie met een overstap op lijn 31 / 202 bij halte De Liesbosch. Op deze alternatieve routes is vooralsnog voldoende capaciteit beschikbaar. In de toekomst kan sprake zijn van herstel van lijn 281 om onder andere de tramlijn te ontlasten.

Opmerking: Positieve reactie op de wijzigingen op lijn 31 tussen IJsselstein, Nieuwegein en Science Park en de wens om deze lijn ook in de middag en vroege avond twee keer per uur te laten rijden.

Reactie: Wij danken u voor de positieve reactie. Het gebruik zal uiteraard gemonitord worden. Lijn 31 rijdt op weekdays tot ongeveer 19.00 in beide richtingen minimaal twee keer per uur. Later op de avond is de tram het alternatief.

Wens: Gemeenten zien graag dat de frequentie van lijn 48 tussen Houten en Nieuwegein wordt verhoogd naar een kwartierdienst in de brede spits.

Reactie: We verhogen de frequentie niet. Het huidige aanbod sluit aan bij de vraag en biedt tussen Nieuwegein en Houten de hele week een verbinding.

Wens: Meer U-flex haltes binnen de Rondweg in Houten.

Reactie: We zijn met de gemeente in gesprek om dit verder uit te werken.

Wens: Betere afstemming tussen de lijnen 31 en 48 zodat een betere verbinding IJsselstein – Nieuwegein – Houten ontstaat. Gemeenten werken deze verbinding graag verder uit in de Gebiedsuitwerking Zuid.

Reactie: We zien op dit moment geen mogelijkheden de aansluitingen tussen lijnen 31 en 48 in Nieuwegein te verbeteren. Dit omdat de doorkomsttijden worden bepaald door de rijtijd in combinatie met de vertrektijden op de stations Maarssen, Bilthoven en Houten, waar aansluitingen worden geboden op de trein. In de Gebiedsuitwerking Zuid werken we alleen de U-link en U-liner lijnen verder uit. Het traject IJsselstein – Nieuwegein – Houten valt daar niet onder.

Wens: Een betere verbinding IJsselstein - Vianen Lekbrug.

Reactie: Wij zien een directe verbinding tussen deze plaatsen nu niet ontstaan. Het alternatief is de tram en lijn 74 en door het toevoegen van halte Poort van Nieuwegein aan de route van lijn 31 (wijziging in dit vervoerplan) ontstaat ook de mogelijkheid om te reizen met lijn 31 en 74. We ontvangen graag informatie van de gemeenten die de wens en noodzaak van deze verbinding onderbouwen om eventueel verder in gesprek te gaan over deze verbinding.

Wens: Lijn 44 in de avonduren en het weekend laten rijden naar Hoef en Haag.

Reactie: Deze verbinding is opgenomen in het pluspakket van het vervoerplan.

Wens: Lijn 74 in de spits als sneldienst laten rijden.

Reactie: In het pluspakket van het vervoerplan is lijn 84 opgenomen. Deze rijdt de route van lijn 74 in Vianen en vervolgens als sneldienst naar Utrecht. Er is gekozen voor een ander lijnnummer zodat voor reizigers duidelijk is dat het om de sneldienst gaat. Buiten de spits(richting) blijft lijn 74 rijden in Vianen en kan op de Lekbrug worden overgestapt op snelbussen van / naar Utrecht.

Wens: Het ontbreken van een rit in de ochtendspits tussen Ameide en Utrecht (lijn 94) wordt gemist evenals de verbinding Ameide – Vianen – Utrecht in de avonduren.

Reactie: De rit in de ochtendspits is opgenomen in het vervoerplan, maar onder het lijnnummer 90. In de avonduren is Ameide vanuit Utrecht bereikbaar met een overstap op de Lekbrug. Lijn 90 sluit daar aan op lijn 85 van / naar Utrecht. Een rechtstreekse verbinding Ameide – Utrecht in de avonduren is gezien het gebruik en de benodigde extra middelen niet aan de orde.

4 Resultaten enquête publieksconsultatie

In de enquête zijn in totaal 52 voorstellen voorgelegd. De uitkomsten van de enquête zijn samengevat in onderstaande tabel. In deze tabel zijn de voorstellen gesorteerd op de verhouding tussen respondenten dat het wel / niet eens is met de maatregel. Met het eerstgenoemde voorstel zijn dus relatief de minste respondenten het eens, met het laatstgenoemde voorstel zijn relatief de meeste respondenten het eens.

Maatregel	Aantal eens	Aantal oneens	Verhouding eens / oneens
Lijn 48: frequentieverlaging in de spits tussen Nieuwegein en Maarssen	85	145	1,71
Lijn 31: frequentieverlaging in de spits tussen Bilthoven en Science Park	134	167	1,25
Halte: opheffen halte Amersfoortseweg (lijn 74)	92	101	1,10
Halte: opheffen halte Tamarinde (lijn 6)	67	69	1,03
Lijn 47: opheffen korte ritten Hoograven - CS op weekdays 's ochtends vroeg	72	64	0,89
Tram: frequentieverlaging ma t/m vr voor 7.00 en ma t/m za na 18.30	218	159	0,73
Lijn 28: frequentieverlaging in de tegenspitsrichting	178	113	0,63
Lijn 24: frequentieverlaging voor 7.00 en na 18.00	100	57	0,57
Lijn 29: eerste rit inkorten en frequentieverlaging in de tegenspitsrichting	117	66	0,56
Halte: opheffen halte Klopvaart of Sint Maartensdreef (lijn 1, 3 en 122)	93	43	0,46
Lijn 35: deze lijn niet meer rijden	122	55	0,45
Lijn 5 en 12: opheffen extra vroege ritten op weekdays	163	68	0,42
Lijn 74: routewijziging in Zeist-West	142	52	0,37
Lijn 2: niet meer rijden in het weekend voor 9.00	191	63	0,33
Lijn 6: knippen lijn 6 op Utrecht CS. Traject CS - Galgenwaard wordt lijn 9	177	37	0,21
Lijn 47: kwartierdienst 's ochtends een half uur later starten	134	28	0,21
Lijn 73: alle ritten in de spits rijden van / naar Zeist-Centrum	160	31	0,19
Lijn 48: halte De Liesbosch in de avonduren toevoegen aan de route	162	30	0,19
Lijn 2: frequentieverhoging op weekdays overdag	229	41	0,18
Lijn 74: routewijziging in Zeist-Centrum en alle ritten naar Driebergen-Zeist	175	29	0,17
Lijn 31: toevoegen haltes Poort van Nieuwegein en Marconi (hoog)	227	34	0,15
Lijn 48: verruimen bedieningstijden op zondag	173	25	0,14
Lijn 73: toevoegen extra vroege rit van Zeist naar Maarssen op zondagochtend	197	26	0,13
Lijn (2)84: nieuwe spitsverbinding Vianen - Utrecht	153	19	0,12

Lijn 31: aanpassing frequentie in de ochtendspits tussen IJsselstein en USP	263	31	0,12
Lijn 85: verhogen frequentie in de spits	135	15	0,11
Lijn 4: verdichten traject Langerak - CS in de spits(richting) met nieuwe lijn 14	185	20	0,11
Lijn 44: toevoegen extra vroege rit van Houten naar Hoef en Haag op weekdays	148	16	0,11
Lijn 31: frequentieverhoging aan de randen v/d spits tussen IJsselstein en USP	279	28	0,10
Lijn 85: verhogen frequentie aan de randen van de spits	135	13	0,10
Lijn 111: ook rijden op weekdays overdag tussen de mei- en herfstvakantie	136	13	0,10
Lijn 47: deze lijn ook op zaterdag en zondag overdag rijden	168	16	0,10
Lijn 74: kwartierdienst op zaterdag- en zondagochtend eerder starten	189	17	0,09
Lijn 85: verhogen frequentie op weekdays in de vroege avonden	138	12	0,09
Lijn 85: toevoegen extra late rit op zaterdag	128	11	0,09
U-flex Houten: toevoegen extra haltes in Het Veld en De Weide	122	10	0,08
Lijn 74-64: extra vroege rit Nieuwegein City - Lekbrug - De Biezen	166	13	0,08
Lijn 9: frequentieverhoging in de spitsrichting 's middags	221	17	0,08
Lijn 55: toevoegen extra late rit op zaterdag en extra vroege rit op zondag	180	12	0,07
Lijn 44: uitbreiden bedieningstijden naar avonden en het weekend	172	11	0,06
Lijn 29: frequentieverhoging in de ochtendspits(richting)	249	15	0,06
Lijn 9: uitbreiding bedieningsperiode naar avonden en het weekend	235	14	0,06
Lijn 11: frequentieverhoging in de spitsrichting Overvecht - Leidsche Rijn	186	11	0,06
Lijn 56: toevoegen extra late ritten Zeist - Amersfoort op ma t/m za	304	16	0,05
U-flex Vijfheerenlanden: toevoegen extra haltes in Nieuwland en Middelkoop	114	6	0,05
Lijn 65: alle ritten 's avonds en op zondag rijden met standaard- i.p.v. midibus	161	8	0,05
Lijn 38: uitbreiden bedieningstijden naar de avonden en het weekend	207	10	0,05
U-flex Bilthoven: toevoegen extra haltes in Bilhoven-Noord	166	8	0,05
Lijn 38: frequentieverhoging in de spits	210	10	0,05
Lijn 47: extra vroege rit op weekdays van Houten naar Utrecht	161	7	0,04
Lijn 31: ook in de tegenspitsrichting rijden op traject Nieuwegein - IJsselstein	277	12	0,04
Lijn 74-46: toevoegen extra vroege rit CS - Nieuwegein City - Het Klooster	137	5	0,04

Conclusie internet-enquête

De enquêteresultaten laten zien dat vrijwel alle voorstellen positief worden ontvangen. Met slechts vier van de 52 voorgestelde maatregelen is de meerderheid van de respondenten het oneens. Dit zijn: de frequentieverlaging van lijn 31 en 48 in de spits en het opheffen van de haltes Amersfoortseweg en Tamarinde.

De verschuiving van reizigersstromen door de introductie van een directe en frequente verbinding tussen Amersfoort en Science Park (lijn 202) was aanleiding om voor te stellen de frequentie van lijn 31 tussen Bilthoven en Science Park in de ochtendspits richting Bilthoven en in de middagspits in beide richtingen te verlagen naar een halfuurdienst. Gezien het gebruik van de op te heffen ritten zien wij ondanks de overwegend negatieve reacties geen aanleiding om dit voorstel te heroverwegen.

Gezien het beperkte gebruik van lijn 48 in de spits en het feit dat door deze frequentieverlaging veel DRU's vrijkomen die kunnen worden gebruikt voor gewenste uitbreidingen elders, handhaven we ondanks de overwegend negatieve reacties het voorstel om de frequentie van lijn 48 te verlagen.

Halte Amersfoortseweg wordt nauwelijks gebruikt en er zijn vrijwel geen bestemmingen in de directe omgeving. We houden daarom vast aan het voorstel om deze halte te laten vervallen.

Het voorstel om halte Tamarinde op te heffen trekken we naar aanleiding van de consultatiereacties terug. Vlakbij de halte ligt een woon / zorgcomplex voor ouderen waarvoor de extra afstand tot alternatieve haltes mogelijk een probleem is. Bovendien is het positieve effect van het opheffen van de halte op de doorstroming beperkt doordat alleen lijn 6 de halte aandoet. Wel streven we ernaar om deze eenzijdige halte op termijn (bijvoorbeeld bij herinrichting) samen te voegen met halte Neckardreef.

5 Overige reacties enquête publieksconsultatie

In de internet-enquête konden respondenten in een vrij invulveld verduidelijkingen, overige opmerkingen, vragen en wensen kwijt. Hieronder zijn alle reacties samengevat en voorzien van een antwoord. Voor de leesbaarheid zijn reacties met eenzelfde strekking gebundeld.

Wens: hogere frequentie / ruimere bedieningstijden op diverse bestaande lijnen (43x)

We monitoren continu het gebruik van alle lijnen in de concessie. Waar dat in verband met het passagiersaanbod noodzakelijk is, zullen we meer capaciteit inzetten of de frequentie verhogen. Voor niet noodzakelijke uitbreidingen van het vervoeraanbod is op dit moment helaas geen financiële ruimte.

Suggestie: zet grotere bussen in op lijn 1 (2x)

Als op termijn sprake is van vervanging van het materieel op lijn 1, zullen we grotere bussen overwegen. Op dit moment zijn bussen met meer capaciteit wellicht op sommige momenten wenselijk, maar niet noodzakelijk.

Wens: laat lijn 1 en 3 op Utrecht CS van hetzelfde busstation vertrekken (1x)

We begrijpen de wens. Helaas is op busstation CS Centrumzijde onvoldoende ruimte om extra lijnen toe te voegen. Daarnaast ligt het verplaatsen van lijn 1 naar de Centrumzijde niet voor de hand, omdat lijn 1 dan extra op en neer moet rijden tussen het Smakkelaarsveld en CS Centrumzijde, terwijl de huidige halte aan de Jaarbeurszijde op de route ligt tussen de haltes Sint Jacobsstraat en Van der Goesstraat. Voor lijn 3 geldt het omgekeerde.

Wens: station Vaartsche Rijn opnemen in route lijn 2 (1x)

Het toevoegen van halte Vaartsche Rijn maakt de route van lijn 2 aanzienlijk langer. Tegenover de verbetering voor een kleine groep reizigers, staat een verslechtering voor een veel grotere groep reizigers (in de vorm een langere reistijd). We zijn daarom niet voornemens halte Vaartsche Rijn op te nemen in de route van lijn 2.

Wens: lijn 3 's avonds weer een kwartierdienst laten rijden (1x)

In verband met personeelstekort rijdt lijn 3 op weekdays in de daluren, op zaterdag overdag en op zondag t/m vrijdag 's avonds laat tijdelijk met een lagere frequentie. Zodra meer personeel beschikbaar is wordt de frequentie op voorgenoemde momenten weer verhoogd.

Wens: versnellen lijn 3 in / naar Overvecht (1x)

Het is helaas niet mogelijk elk deel van Overvecht een rechtstreekse verbinding te geven met Utrecht-Centrum / CS.

Wens: betere afstemming dienstregeling lijn 3, 6 en 7 op de Oudenoord (1x)

Bij de uitwerking van de volgende dienstregeling zullen we onderzoeken of het mogelijk is ritten op dit traject beter over het uur te verdelen.

Wens: lijn 4 in de daluren en het weekend vaker rijden (3x)

In verband met personeelstekort rijdt lijn 4 nu op weekdays in de daluren en in het weekend tijdelijk met een lagere frequentie. Zodra meer personeel beschikbaar is wordt de frequentie op voorgenoemde momenten weer verhoogd.

Wens: extra halte voor lijn 4 tussen halte Het Zand en station Terwijde (1x)

Idealiter bedraagt de afstand tussen haltes onderling ten minste 400 meter. Op die manier is er een goede balans tussen ontsluiting en doorstroming. De afstand tussen halte Het Zand en station Terwijde is slechts 650 meter. We zijn daarom geen voorstander van het toevoegen van een extra halte tussen Het Zand en station Terwijde.

Wens: betere afstemming dienstregeling lijn 5 en 11 op de Jazzsingel (1x)

Lijn 5 en 11 hebben alleen de relatie Jazzsingel – Leidsche Rijn Centrum gemeen. Slechts een heel klein deel van de gebruikers van lijn 5 en 11 reist op dit traject. Hoewel we de wens begrijpen, is het helaas niet om mogelijk alle lijnen overal met een regelmatig interval te rijden. We zien daarom onvoldoende aanleiding om de dienstregeling van lijn 5 of 11 aan te passen ten gunste van een betere verdeling van ritten over het uur op de Jazzsingel.

Suggestie: lijn 6 laten eindigen op Utrecht CS perron C, om extra overstaptijd na knip te beperken (1x)

We nemen deze suggestie over.

Wens: verbeteren aansluiting tussen lijn 7 en 41 op Utrecht CS (1x)

Op Utrecht CS vertrekken een groot aantal bussen en treinen in heel veel verschillende richtingen en met wisselende frequenties. Het is helaas niet mogelijk alle lijnen onderling aan te laten sluiten.

Wens: lijn 8 ook laten halteren op Utrecht CS Centrumzijde t.b.v. overstap op treinen naar Hilversum (1x)

Op busstation CS Centrumzijde is onvoldoende ruimte om extra lijnen toe te voegen. Buiten dat vinden we dit geen verbetering omdat het de reistijd voor doorgaande reizigers onnodig langer maakt en de exploitatie duurder.

Suggestie: trek de nieuwe lijn 9 door naar Oorsprongpark voor betere verbinding Zeist – Vaartsche Rijn (1x)

Vanuit het netwerk bezien een aardige suggestie, die in het verleden ook is onderzocht. Uiteindelijk is hier toen van af gezien omdat het per saldo veel extra DRU's kost. Daarnaast werd de matige doorstroming op het zuidelijke deel van de Adriaan van Ostadelaan als een te groot risico gezien voor de exploitatie.

Suggestie: laat lijn 9 vlak voor lijn 41 uitrijden om lijn 41 maximaal te ontlasten (1x)

Op het drukste moment in de spits rijden de verdichtingsritten van lijn 6 (straks lijn 9) nu al vlak voor lijn 41 uit. Op alle andere momenten rijden lijn 9 en 41 met een regelmatig interval. We zijn van mening dat een regelmatige spreiding van ritten over het uur in het belang is van de grootste groep reizigers.

Wens: lijn 9 of 41 vaker laten rijden in het weekend (1x)

In het vervoerplan is in het weekend een verdubbeling van de frequentie voorzien op het traject CS – Galgenwaard. Het lijkt ons op dit moment niet zinvol om de frequentie nog verder te verhogen.

Wens: verbeteren aansluitingen lijn 9 / 41 op treinen bij Utrecht CS (2x)

Op Utrecht CS komen een groot aantal treinen uit heel veel verschillende richtingen aan. Het is helaas niet mogelijk een aansluiting te bieden op treinen uit alle richtingen.

Vraag: waarom starten de extra ritten op lijn 11 bij halte Zamenhofdreef i.p.v. station Overvecht? (1x)

Door te starten bij halte Zamenhofdreef zijn minder voertuigen nodig om alle extra ritten te rijden. Bovendien doen zich op het traject tussen station Overvecht en halte Zamenhofdreef geen capaciteitsknelpunten voor.

Wens: verbeteren aansluiting lijn 11 op treinen naar Woerden bij station Leidsche Rijn (1x)

We streven ernaar om voor zoveel mogelijk reizigers op zoveel mogelijk knooppunten een goede aansluiting te bieden. Het verbeteren van aansluitingen op station Leidsche Rijn betekent dat elders aansluitingen verslechteren. Voor een volgende dienstregeling zullen we onderzoeken of het wenselijk is iets te wijzigen in de prioriteit van aansluitingen op lijn 11.

Suggestie: lijn 11 ook rijden in het weekend (1x)

We nemen deze suggestie mee voor een volgend vervoerplan. Op dit moment is een verdere uitbreiding van de dienstregeling van lijn 11 niet aan de orde.

Suggestie: lijn 11 rijden met standaardbussen i.p.v. midibussen (1x)

Vanwege infrastructurele beperkingen en het feit dat de capaciteit die de midibussen bieden op het grootste deel van de dag volstaat, blijft lijn 11 in de basis gereden worden met dit materieeltype. De verdichtingsritten tussen Overvecht en Leidsche Rijn in de ochtendspits worden mogelijk wel gereden met groter materieel.

Suggestie: lijn 11 weer door Vleuten-Oost laten rijden (1x)

Het verlengen van de route van lijn 11 betekent dat aansluitingen op de trein in Maarssen vervallen, óf de inzet van een extra voertuig noodzakelijk is. Dit laatste is een kostbare aangelegenheid. Voor corona, en dus ook voor de routes van lijn 11 en 127 in Vleuten werden gewisseld, maakten op weekdagen gemiddeld 36 reizigers gebruik van de haltes in Vleuten-Oost. Deze aantallen zijn zo beperkt, dat het exploitatief onverantwoord is hiervoor een extra voertuig in te zetten. We nemen deze suggestie daarom niet over.

Wens: lijn 12 weer door Zandweg-Oostwaard laten rijden (4x)

Met ingang van dienstregeling 2023 is de route door Zandweg-Oostwaard vervallen. Het alternatief is halte Sweserengseweg aan de rand van de wijk. In vervoerplan 2024 is deze maatregel geëvalueerd. Deze evaluatie gaf geen aanleiding de routewijziging te heroverwegen.

Wens: aanpassen vertrektijden lijn 12 op station Maarssen (1x)

Lijn 12 en 120 rijden op het gezamenlijke traject om en om en bieden afhankelijk van dag en tijd samen een regelmatige halfuurdienst of kwartierdienst. De dienstregeling van lijn 120 wordt bepaald door aansluitingen op station Breukelen. De dienstregeling van lijn 12 volgt uit de dienstregeling van lijn 120. Het is hierdoor niet altijd mogelijk om met lijn 12 een goede treinaansluiting te bieden op station Maarssen. Reizigers tussen Maarssen-Dorp en Breukelen / Amsterdam kunnen gebruik maken van lijn 120 en op station Breukelen overstappen op de trein.

Wens: dicht gaten in dienstregeling 12 / 120 met extra rit rond 0.30 uit Utrecht en op zondag rond 8.30 uit Maarssen (1x)

De gaten ontstaan doordat de dienstregeling van lijn 120 's avonds eerder eindigt dan die van lijn 12 en op zondag later opstart. De gaten zouden dus opgevuld moeten worden met ritten lijn 120. We geven de suggestie door aan Syntus.

Wens: herstel directe verbinding tussen Maarssen-Dorp en Utrecht-Centrum (5x)

Met ingang van dienstregeling 2020 zijn lijn 5 (nu 12) en 120 samengevoegd en is de route van beide lijnen binnen Utrecht verlegd naar de Cartesiusweg en Vleutenseweg. Het klopt dat het centrum van Utrecht hierdoor niet meer rechtstreeks bereikbaar is vanuit Maarssen-Dorp. De nieuwe route is echter tot stand gekomen op basis van meerdere ontwikkelingen. Zo wordt de Amsterdamsestraatweg heringericht tot 30 km/u-zone, waardoor deze minder geschikt is als busroute. Daarnaast is de Cartesiusdriehoek in ontwikkeling en dat vraagt om een goede OV-verbinding, waar lijn 12 en 120 mede invulling aan geven. Vanuit Maarssen-Dorp is het centrum van Utrecht nog altijd goed bereikbaar. Bij halte Prins Bernhardplein in Zuilen kan worden overgestapt van lijn 12 / 120 op diverse lijnen naar Utrecht-Centrum, die samen tot 16x/u rijden op weekdays overdag. Wat ons betreft voldoet de huidige lijnvoering aan de verwachting. Het is helaas niet mogelijk om elke wijk en kern een rechtstreekse verbinding met het centrum te bieden.

Suggestie: maak een gecombineerde lijnfolder voor lijn 12/120 (1x)

Op korte termijn wordt weer een gecombineerde lijnfolder voor lijn 12 / 120 gepubliceerd.

Suggestie: laat lijn 14 via Papendorp rijden t.b.v. Internationale school (1x)

Het klopt dat lijn 4 goed gebruikt wordt door scholieren van de Internationale School, maar dit is niet de meerderheid van de reizigers dat gebruik maakt van lijn 4. Een omweg via Papendorp is dus niet in het belang van de grootste groep reizigers. Bovendien is onze ervaring dat het gros van de scholieren opstapt in Terwijde, en niet in Langerak. Voor deze groep is lijn 14 dus niet interessant aangezien alsnog onderweg moet worden overgestapt. We nemen de suggestie daarom niet over.

Suggestie: koppel lijn 14 aan de extra ritten CS – Science Park van lijn 28 c.q. herstel lijn 18 (1x)

Het klopt dat er extra ritten rijden op lijn 28 tussen Utrecht CS en Science Park. Deze ritten zijn toegevoegd omdat als gevolg van het verlies van een groot aantal dubbelgelede bussen door brand begin dit jaar tijdelijk kortere bussen worden ingezet op lijn 28. De extra ritten vervallen weer zodra de vervangende extra lange bussen beschikbaar zijn voor exploitatie (verwacht medio 2023). Koppeling van lijn 14 met de extra ritten is dus niet mogelijk.

Bezwaar: oneens met verminderen aantal ritten op lijn 28 (7x)

Op lijn 28 wordt het aantal ritten enkel in de tegenspitsrichting verminderd. Er blijft op deze momenten een '10-minutendienst over. Gezien het gebruik van de '7,5-minutendienst nu volstaat een '10-minutendienst ruimschoots en bied ons inziens ook nog altijd een ruim voldoende aantrekkelijk vervoeraanbod.

Wens: inzet grotere bussen op lijn 28 (1x)

Als gevolg van het verlies van een groot aantal dubbelgelede bussen door brand begin dit jaar wordt tijdelijk met kortere bussen gereden op lijn 28. Medio 2023 stromen vervangende bussen die meer capaciteit bieden dan de gelede bussen waarmee het overgrote deel van de ritten nu wordt gereden.

Wens: betere afstemming dienstregeling lijn 28 en 73 op de Vleutenseweg (1x)

Doordat lijn 28 en 73 met verschillende frequenties rijden, is het helaas slecht mogelijk om beide lijnen op het gezamenlijke traject met een regelmatig interval te laten rijden. Op momenten dat lijn 28 en 73 laagfrequent rijden (zondagochtend) is de dienstregeling van beide lijnen wel afgestemd.

Wens: extra halte lijn 28 tussen halte De Meern-Oost en Korianderstraat i.v.m. grote halteafstanden (1x)

We nemen deze suggestie mee voor een volgend vervoerplan.

Wens: halte Vredenburg opnemen in de route van lijn 28 (1x)

Halte Vredenburg wordt momenteel alleen bediend door de lijn 2, 4, 8, 55 en 74. Overige lijnen halteren bij de nabijgelegen haltes Sint Jacobsstraat of Neude. Halte Vredenburg is fysiek niet lang genoeg om door alle lijnen te worden aangedaan en ook niet kan worden verlengd. Door de inzet van extra lange bussen op lijn 28 blijft weinig ruimte over voor andere buslijnen om te halteren en bestaat het risico dat de doorgaande busbaan en het kruispunt Vredenburg / Sint Jacobsstraat wordt geblokkeerd. Dit hindert fietsers, taxi's, hulpdiensten en ander OV en levert verkeersonveilige situaties op. We zien dan ook geen mogelijkheid om halte Vredenburg weer op te nemen in de route van lijn 28.

Suggestie: lijn 29 in het weekend niet meer rijden (1x)

We nemen deze suggestie mee voor een volgend vervoerplan. Op dit moment is opheffing van lijn 29 in het weekend niet aan de orde.

Wens: lijn 30 ook rijden in het weekend (1x)

We nemen deze suggestie mee voor een volgend vervoerplan. Op dit moment is een verdere uitbreiding van de dienstregeling van lijn 30 niet aan de orde.

Wens: patroon lijn 30 's middags in de vakantiedienst een kwartier verschuiven (1x)

Dit is een bekende wens. Eerder is het patroon in de vakantiedienst in beide richtingen een kwartier verschoven om 's ochtends beter aan te sluiten op werktijden van het UMC. Het is niet mogelijk de tijden slechts in één richting te verschuiven omdat dit leidt tot lange stilstand van bussen op station Overvecht. Op station Overvecht is op wekdagen overdag onvoldoende ruimte om bussen langere tijd stil te laten staan.

Opmerking: eens met toevoegen van halte Marconi aan route lijn 31 (1x)

We nemen dit ter kennisgeving aan.

Bezwaar: oneens met frequentieverlaging lijn 31 tussen Bilthoven en Science Park (5x)

Zoals toegelicht in het vervoerplan zijn afgenomen reizigersaantallen door verschuiving van reizigersstromen tussen Amersfoort en Science Park aanleiding voor deze maatregel. We zien op dit moment dan ook geen aanleiding om deze maatregel te heroverwegen.

Suggestie: verlaag frequentie lijn 31 tussen Bilthoven en Science Park (1x)

Dit is wat wordt voorgesteld in het vervoerplan.

Wens: lijn 31 doortrekken naar de Benschop / Lopik (2x)

Het doortrekken van lijn 31 naar de Lopikerwaard is op dit moment niet aan de orde. Wanneer hier in de toekomst sprake van zou zijn, dan zou deze wijziging bekeken moeten worden in samenhang met lijnen van Arriva / Syntus tussen Utrecht – IJsselstein – Schoonhoven en verder.

Wens: na werkzaamheden Nieuwegein City haltes voor lijn 31 op de Zuidstedeweg handhaven (1x)

In principe komt lijn 31 na afronding van de werkzaamheden bij Nieuwegein City terug op het nieuwe busstation dat op termijn aan de zuidkant van de tramsporen wordt aangelegd. Het handhaven van de 'tijdelijke' haltes langs de Zuidstedeweg heeft voor- en nadelen. We zullen deze suggestie bespreken met de gemeente Nieuwegein.

Suggestie: lijn 31 ook rijden in het weekend (1x)

We nemen deze suggestie mee voor een volgend vervoerplan. Op dit moment is een verdere uitbreiding van de dienstregeling van lijn 31 niet aan de orde.

Wens: langere bussen inzetten op lijn 31 (2x)

We monitoren continu het gebruik van alle buslijnen en zetten op ritten waar dat nodig is gelede in plaats van standaardbussen in.

Wens: regelmatig interval op lijn 31 in de daluren (1x)

Bij het uitwerken van de dienstregeling streven we altijd naar een regelmatig interval tussen ritten. Door fluctuaties in rijtijden ontstaan helaas altijd afwijkingen. Op lijn 31 speelt daarnaast mee dat we aansluitingen willen bieden op zowel de trein in Bilthoven als op lijn 295 in IJsselstein. Een regelmatig interval is dus het uitgangspunt, maar omwille van aansluitingen is het soms nodig hier van af te wijken.

Wens: verbeteren aansluitingen tussen lijn 31 en lijn 202 (1x)

Lijn 31 en lijn 202 rijden met wisselende frequenties. Daarnaast wordt de dienstregeling van zowel lijn 31 als lijn 202 bepaald door aansluitingen elders. We zien daarom helaas geen mogelijkheden om deze aansluiting te verbeteren.

Wens: lijn 34 in de daluren en het weekend weer rijden tussen Zeist en Amersfoort (3x)

In verband met personeelstekort rijdt lijn 34 in de daluren en het weekend tijdelijk niet door naar Amersfoort. Zodra meer personeel beschikbaar is gaat lijn 34 weer in de daluren en het weekend doorrijden naar Amersfoort.

Suggestie: nieuwe halte op de Daam Fockemalaan toevoegen aan route lijn 34 en 202 (1x)

We staan niet onwelwillend tegenover dit idee en gaan deze suggestie bespreken met Syntus en / of de gemeente Amersfoort.

Wens: lijn 34 in Zeist via de Zandbergenlaan laten rijden met extra halte t.h.v. de Krakelingenweg (1x)

Recent is onderzocht of de route van lijn 34 zou kunnen worden verlegd van de Prins Alexanderweg naar de Zandbergenlaan. Voorwaarde om dit te kunnen doen is echter een vervangende halte 'Handelscentrum' op de Dijnseburgerlaan ter hoogte van de kruising met de Huis ter Heideweg. Gemeente Zeist heeft na onderzoek geconcludeerd dat hier geen halte kan worden ingepast. Het verleggen van de route van lijn 34 is daarom op korte termijn niet mogelijk.

Wens: verbeteren aansluiting lijn 34 bij halte Jordanlaan (2x)

Lijn 34 en lijn 50 rijden allebei frequent maar vrijwel nooit met dezelfde frequentie. Hierdoor is het helaas niet mogelijk om alle ritten onderling goed te laten aansluiten.

Suggestie: lijn 34 via halte Vrijheidsplein in Zeist laten rijden (1x)

De Churchillaan en Titus Brandsmalaan zijn wat ons betreft niet geschikt als busroute. We nemen de suggestie daarom niet over.

Opmerking: extra capaciteit lijn 34 nodig tussen Jordanlaan en Science Park bij vervallen lijn 35 (1x)

Lijn 35 rijdt al geruime tijd niet. Het definitief opheffen van deze lijn heeft dus geen direct effect op het gebruik van lijn 34. We monitoren het gebruik van lijn 34 en voegen waar nodig extra capaciteit toe.

Bezwaar: oneens met vervallen lijn 35 (3x)

Zoals toegelicht in het vervoerplan was het gebruik van lijn 35 beperkt en bestaan in andere lijnen goede alternatieven. De dienstregelingen die met het opheffen van lijn 35 vrijvallen gebruiken we om elders de dienstregeling uit te kunnen breiden. We zien op dit moment geen reden om dit voorstel te heroverwegen.

Suggestie: lijnnummer 38 wijzigen in 72 en koppelen aan lijn 55 (1x)

Lijn 38 en 55 rijden met verschillende frequenties. Daarnaast heeft lijn 55 een lusroute in Maartensdijk en sluit lijn 38 in Maarsse aan op de trein naar Amsterdam. We zien daarom geen mogelijkheden om lijn 38 en 55 samen te voegen tot één lijn.

Wens: deel van de ritten lijn 41 via station Bunnik (zuidzijde) laten rijden (1x)

Wanneer een deel van de ritten langs de zuidzijde van station Bunnik rijdt, wordt een groot deel van de haltes in Bunnik overgeslagen. Daarnaast is de route onderlangs niet significant sneller en ligt de zuidzijde van station Bunnik op loopafstand van halte Van Zijldreef. We zien daarom onvoldoende meerwaarde in een routevariant via de zuidzijde van station Bunnik.

Suggestie: pas VRI aan zodat lijn 41 bij Vaartsche Rijn via de rechtsafstrook linksaf kan slaan naar de Albatrosstraat (1x)

Het toevoegen van een buslicht waardoor bussen na vertrek van halte Vaartsche Rijn via de rechtsafstrook linksaf kunnen slaan is in het verleden door de gemeente Utrecht onderzocht, maar bleek helaas niet mogelijk / wenselijk.

Wens: lijn 41 (vertrammen en) doortrekken naar Tiel (2x)

Vooralsnog zijn er geen plannen om lijn 41 te vertrammen. Hetzelfde geldt voor het doortrekken van lijn 41 naar Tiel.

Suggestie: pas rijtijden aan om lijn 41 betrouwbaarder te maken (1x)

Jaarlijks herzien we de rijtijden en rijtjilverdeling op alle lijnen. Ook de rijtijden en rijtjilverdeling van lijn 41 zal voor de nieuwe dienstregeling worden herzien.

Wens: verbeteren aansluitingen tussen lijn 41 en lijn 73 op Utrecht CS (2x)

Op Utrecht CS vertrekken een groot aantal bussen en treinen in heel veel verschillende richtingen. Het is helaas niet mogelijk alle lijnen onderling op elkaar aan te laten sluiten.

Opmerking: oneens met routewijziging lijn 43 in Odijk (2x)

In vervoerplan 2023 is op verzoek van de gemeente Bunnik vastgelegd dat de route van lijn 43 in Odijk wordt verlegd van de Esdoorn / Sint Nicolaaslaan naar de Singel-Noord / Singel-West. De routewijziging wordt doorgevoerd zodra de haltes op de nieuwe route gereed zijn. We zien geen reden om terug te komen op de eerder vastgestelde routewijziging.

Wens: lijn 43 en 44 samenvoegen tot één lijn Driebergen – Hoef en Haag (1x)

Lijn 43 kent een vaste aansluiting op de trein in Driebergen-Zeist. Lijn 44 heeft in Hoef en Haag een lusroute, waardoor het niet gewenst is hier lang stil te staan. Het samenvoegen van lijn 43 en 44 zou betekenen dat de stilstandtijd die nu in Houten zit, wordt verplaatst naar station Driebergen, waardoor de reistijd voor reizigers tussen Houten / Odijk en Ede / Arnhem onnodig wordt verlengd. Dit lijkt ons niet wenselijk en daarom houden we vast aan twee aparte lijnen die in Houten op elkaar overlopen.

Wens: in plaats van bedieningsperiode lijn 44 uitbreiden naar avond / weekend liever lijn 74 doortrekken naar Hoef en Haag (1x)

Deze variant is overwogen. In het vervoerplan is toegelicht waarom uiteindelijk is gekozen voor een uitbreiding van de dienstregeling van lijn 44 en niet voor verlenging van lijn 74.

Suggestie: lijn 44 rijden via Vreeswijk in plaats van de 's-Gravenhoutseweg (1x)

Lijn 44 rijdt een directe route tussen Houten en knooppunt Vianen Lekbrug. De route via Vreeswijk is langer en daarom niet in het belang van doorgaande reizigers. We nemen de suggestie daarom niet over.

Opmerking: tevreden met extra reismogelijkheden op lijn 47 en 48 (1x)

We nemen dit ter kennisgeving aan.

Suggestie: lijn 48 ook rijden op zaterdag (2x)

We nemen deze suggestie mee voor een volgend vervoerplan. Op dit moment is een verdere uitbreiding van de dienstregeling van lijn 48 niet aan de orde.

Suggestie: lijn 48 in de avonduren bij De Liesbosch laten keren op de kruising Laagravenseweg / Ravenswade i.p.v. lusje over bedrijventerrein (1x)

Deze suggestie nemen we over. De extra rijtijd die nodig is om halte De Liesbosch aan te doen wordt hierdoor verkort.

Suggestie: nieuwe halte voor lijn 48 ter hoogte van kruising Houtenseweg / Laagravenseweg als alternatief voor aandoen halte De Liesbosch (2x)

Investeren in een extra halte die minder gunstig ligt ten opzichte van het bedrijventerrein ligt niet voor de hand. We houden daarom vast aan het voorstel om halte De Liesbosch in de route van lijn 48 op te nemen. Door te keren op de kruising Laagravenseweg / Ravenswade (zie voorgaande suggestie) in plaats van een lusje te rijden via het bedrijventerrein wordt de extra reistijd voor doorgaande reizigers iets verkort.

Suggestie: route lijn 48 in Nieuwegein verleggen naar de Middenweide (1x)

Lijn 48 rijdt een directe route tussen Nieuwegein-Centrum, Papendorp en Leidsche Rijn. Een route via de Middenweide is langer en daarom niet in het belang van doorgaande reizigers. Bovendien wordt de omgeving Middenweide al ontsloten door lijn 77. We nemen de suggestie daarom niet over.

Opmerking: tevreden met extra reismogelijkheden op lijn 55 (2x)

We nemen dit ter kennisgeving aan.

Suggestie: lijn 55 op zaterdagavond en zondag niet meer rijden (1x)

Zonder lijn 55 zijn Groenekan en Maartensdijk op genoemde momenten niet bereikbaar met het openbaar vervoer. Dit is onwenselijk en niet in lijn met het beleid van de provincie. We nemen deze suggestie daarom niet over.

Suggestie: lijn 55 via station Overvecht laten rijden (1x)

We nemen deze suggestie mee voor een volgend vervoerplan. Vooralsnog blijft lijn 55 de bestaande route rijden.

Wens: verbeteren aansluitingen lijn 55 op Utrecht CS (1x)

Op Utrecht CS vertrekken een groot aantal bussen en treinen in heel veel verschillende richtingen. Het is helaas niet mogelijk alle lijnen onderling op elkaar aan te laten sluiten.

Wens: verbeteren aansluitingen lijn 56 op Amersfoort CS (1x)

Lijn 56 sluit in Amersfoort aan op de intercity's naar Zwolle en Apeldoorn. Voor reizigers naar Amsterdam / Schiphol bestaan vanuit Zeist goede alternatieven via Hilversum of Utrecht CS.

Opmerking: tevreden met extra reismogelijkheden op lijn 56 (1x)

We nemen dit ter kennisgeving aan.

Wens: route lijn 56 in Driebergen verleggen naar de Hoofdstraat en in Zeist-Centrum in beide richtingen via de Slotlaan rijden (1x)

Hiermee zou feitelijk de route worden hersteld zoals die was voor 2016. Wanneer de route van lijn 56 weer wordt teruggelegd naar de Hoofdstraat rijdt op de Arnhemse Bovenweg geen bus meer, terwijl lijn 56 op de Hoofdstraat gelijk op rijdt met lijn 50. We zien vooral nadelen in dit voorstel en nemen het daarom niet over. In Zeist-Centrum is de route gewijzigd omdat op verschillende straten eenrichtingsverkeer is ingesteld. De gewenste 'oude' route is niet meer mogelijk.

Opmerking: tevreden met inzet groter materieel op lijn 65 (2x)

We nemen dit ter kennisgeving aan.

Wens: lijn 73 rijden via de Dalweg i.p.v. Steynlaan i.v.m. geluid- en trillingshinder (1x)

De route via de Dalweg is langer en ons inziens niet beter geschikt als busroute dan de Steynlaan. Bovendien zou met een routewijziging halte Steynlaan vervallen. We zijn daarom geen voorstander van het verleggen van de busroute naar de Dalweg.

Wens: verbeteren aansluiting tussen lijn 73 en lijn 6 op Utrecht CS (1x)

Op Utrecht CS vertrekken een groot aantal bussen en treinen in heel veel verschillende richtingen. Het is helaas niet mogelijk om alle lijnen onderling op elkaar aan te laten sluiten.

Wens: verbeteren aansluitingen tussen lijn 73 en lijn 28 op station Leidsche Rijn (1x)

Doordat lijn 28 en 73 met verschillende frequenties rijden, is het helaas niet mogelijk om beide lijnen altijd goed op elkaar aan te laten sluiten bij station Leidsche Rijn.

Suggestie: gekoppelde ritten 74-64 vanuit Driebergen / Utrecht rijden onder een apart lijnummer. Het is voor reizigers niet altijd duidelijk dat lijn 74 doorrijdt als 64 (1x)

Omdat de route van lijn 64 alleen op weekdagen overdag rijdt en alleen de route in Vianen anders is, is er in het verleden juist voor gekozen om geen afwijkend lijnummer op de hele route te hanteren. In de dienstregeling van lijn 74 wordt vermeld welke ritten na aankomst op de Lekbrug doorrijden als lijn 64. Om de situatie verder te verduidelijken, wordt op korte termijn een omroepbericht toegevoegd op met lijn 64 gekoppelde ritten van lijn 74. Voor aankomst op de Lekbrug wordt daarin aangegeven dat de bus na de Lekbrug doorrijdt als lijn 64.

Bezwaar: oneens met routewijziging lijn 74 in Zeist-West (16x)

Het klopt dat als gevolg van de routewijziging het deel van Nijenheim rond de Griffensteijnselaan te maken krijgt met grotere halteafstanden. De effecten op de ontsluiting van Nijenheim zijn echter uitvoerig onderzocht en besproken met de gemeente Zeist, op wiens verzoek we deze routewijziging in het vervoerplan hebben opgenomen. In het minst gunstige geval ligt voor bewoners van Nijenheim de dichtstbijzijnde halte straks op 800m lopen. Dit is ons inziens acceptabel, mede omdat de alternatieve haltes op de Utrechtseweg hoogfrequent worden bediend door lijn 50. We handhaven daarom het voorstel om de route in Zeist-West te verleggen naar de Kromme-Rijnlaan / Weteringlaan.

Opmerking: eens met voorstel routewijziging lijn 74 Zeist-West / Zeist-Centrum (2x)

We nemen dit ter kennisgeving aan.

Wens: een directe verbinding tussen Vianen en Utrecht CS (1x)

In het vervoerplan (pluspakket) is een voorstel opgenomen voor een directe verbinding in de spits. Of deze verbinding er ook daadwerkelijk komt, is mede afhankelijk van de beschikbaarheid van personeel.

Wens: lijn 74 in de vroege avonden vaker rijden tussen Nieuwegein City en Utrecht CS (1x)

In verband met personeelstekort rijdt lijn 74 nu op weekdagen in de vroege avonden tijdelijk met een lagere frequentie tussen Utrecht en Nieuwegein. Zodra er weer meer personeel beschikbaar is wordt de frequentie in de vroege avonden weer verhoogd.

Suggestie: extra halte voor lijn 74 tussen Lageweg en Slotlaan na routewijziging Zeist-Centrum (1x)

Vanwege het eenrichtingsverkeer op de 1^e Hogeweg rijdt lijn 74 straks alleen richting station Driebergen-Zeist over de Montaubanstraat. Een extra halte zou slechts in één richting kunnen worden bediend en heeft daarom wat ons betreft onvoldoende toegevoegde waarde.

Suggestie: hef halte Amersfoortseweg op (1x)

Dit is wat wordt voorgesteld in het vervoerplan.

Wens: zet grotere bussen in op lijn 74 (1x)

We monitoren continu het gebruik van alle buslijnen en zetten op ritten waar dat nodig is gelede in plaats van standaardbussen in.

Vraag: hoe vaak rijdt lijn 74 in de spits rechtstreeks van Driebergen naar Vianen? (1x)

's Ochtends rijden vier ritten per uur van Driebergen naar Vianen, waarvan er twee na aankomst op de Lekbrug doorrijden als lijn 64. 's Middags is het omgekeerd.

Suggestie: binnen Vianen 2x/u lijn 74 en 2x/u lijn 84 rijden, zodat een directe verbinding Vianen - Nieuwegein blijft bestaan. (1x)

Om de situatie niet onnodig ingewikkeld te maken, kiezen we er niet voor om lijn 74 en 84 alternerend te rijden. Reizigers tussen Vianen-Stad en Nieuwegein kunnen in de spits(richting) op de Lekbrug overstappen van lijn 84 op lijn 74 (of omgekeerd).

Suggestie: helft van de ritten lijn 84 rijden als lijn 284 en zo lijn 90 verdichten tot kwartierdienst (1x)

Onze ervaring is dat reizigers tussen de Lekbrug en Utrecht CS het liefst gebruik maken van een lijn die via de Graadt van Roggenweg rijdt, omdat dit de meest directe route is. De route via Papendorp is trager en we hebben niet de indruk dat lijn 90 en 388 op dit moment onvoldoende capaciteit bieden op het traject Lekbrug - Papendorp v.v.. We nemen de suggestie daarom niet over.

Suggestie: lijn 84 een directe route tussen Vianen-Centrum en Utrecht laten rijden c.q. herstel lijn 63 (1x)

Gezien het gebruik van lijn 74 binnen Vianen is de kwartierdienst die nu geboden wordt in de spits(richting) ruim voldoende. We kiezen er daarom voor om lijn 84 de ritten van lijn 74 te laten overnemen, in plaats van lijn 84 binnen Vianen aanvullend op lijn 74 te rijden.

Suggestie: in plaats van lijn 84 extra ritten lijn 387 / 388 rijden (1x)

Extra capaciteit is alleen gewenst tussen de Lekbrug en Utrecht CS v.v.. Het is niet doelmatig dit probleem op te lossen met extra ritten lijn 387 / 388. Lijn 84 rijdt tussen de Lekbrug en Utrecht CS dezelfde route als lijn 387. Dit is de snelste en daarmee voor de meeste reizigers meest aantrekkelijke route.

Vraag: wat gebeurt er met lijn 74 in de tegenspits wanneer lijn (2)84 gaat rijden? (1x)

In de tegenspits ('s ochtends van de Lekbrug naar Vianen-Stad en 's middags van Vianen-Stad naar de Lekbrug) blijft lijn 74 rijden net als nu. Lijn 284 rijdt dus altijd tot / vanaf de Lekbrug.

Wens: lijn 77 in Bilthoven weer via de Planetenbaan laten rijden (13x)

De route van lijn 77 is tijdelijk aangepast vanwege werkzaamheden op de Leyenseweg. Inmiddels zijn deze werkzaamheden afgerond en rijdt lijn 77 weer de gebruikelijke route via de Planetenbaan.

Wens: lijn 77 in Bilthoven niet meer via de Planetenbaan laten rijden (1x)

De route van lijn 77 is tijdelijk aangepast vanwege werkzaamheden op de Leyenseweg. Inmiddels zijn deze werkzaamheden afgerond en rijdt lijn 77 weer de gebruikelijke route via de Planetenbaan. Er zijn geen plannen om de busroute in dit deel van Bilthoven permanent te wijzigen.

Wens: een vaste busverbinding van / naar De Leijen in Bilthoven (11x)

Tot 2021 reed in De Leijen een vast busje, dat zeer beperkt werd gebruikt. De vaste lijn is daarom vervangen door U-flex. We zien op dit moment geen reden om U-flex weer te vervangen door een vaste buslijn.

Wens: lijn 77 weer door laten rijden naar Vreeswijk (3x)

In 2020 is lijn 77 ingekort tot Nieuwegein City. Vreeswijk bleek destijds met lijn 65 én 77 overbediend. Er is toen voor gekozen om de dienstregeling van lijn 65 uit te breiden naar de avonduren en het weekend en lijn 77 in te korten tot Nieuwegein City. Het OV-aanbod sluit hierdoor beter aan bij de reizigersaantallen en op de belangrijkste reisbeweging vanuit Vreeswijk, namelijk van- en naar Utrecht CS. Op deze verbinding is lijn 65 aanzienlijk sneller dan voorheen lijn 77. In 2021 is de wijkbus (lijn 565) geïntroduceerd tussen Vreeswijk en Nieuwegein City. Voor een kleinschalige OV-verbinding presteert deze lijn prima, maar de aantallen reizigers zijn dusdanig beperkt, dat het opnieuw doortrekken van lijn 77 op dit moment niet aan de orde is.

Opmerking: eens met frequentieverhoging lijn 85 (2x)

We nemen dit ter kennisgeving aan.

Suggestie: lijn 85 via de Graadt van Roggenweg laten rijden en lijn 84 via de Europalaan (1x)

Lijn 84 rijdt alleen in de spits, terwijl lijn 85 dagelijks de hele dag rijdt. Het wisselen van de routes zou betekenen dat een directe verbinding tussen Kanaleneiland-Zuid en de Lekbrug via de A2 alleen nog in de spits geboden wordt en lijn 85 op alle dagen van de week parallel rijdt met lijn 387, 400 en 401, terwijl deze lijnen buiten de spits ruim voldoende capaciteit bieden. We nemen de suggestie de routes te wisselen daarom niet over.

Wens: verbeteren aansluitingen tussen lijn 85 en lijn 34 bij Kanaleneiland-Zuid (1x)

Een aansluiting tussen lijn 85 en 34 is maar voor een heel kleine groep reizigers interessant. Met uitzondering van de haltes Socrateslaan en 't Goylaan zijn haltes van lijn 34 vanaf de Lekbrug namelijk sneller bereikbaar met lijn 202. De dienstregeling van lijn 85 wordt bepaald door treinaansluitingen in Leerdam. Lijn 34 geeft bij Kanaleneiland-Zuid aansluiting op lijn 74 en 77. Het is helaas niet mogelijk alle lijnen overal onderling goed aan te laten sluiten.

Suggestie: ritten 285 laten rijden als 85 ook als het pluspakket niet wordt afgenomen (1x)

De capaciteit die lijn 285 biedt naar Papendorp kan niet gemist worden. Wanneer het pluspakket niet wordt afgenomen, blijft een deel van de ritten van lijn 85 daarom als lijn 285 via Papendorp rijden.

Bezwaar: oneens met uitbreiding lijn 111 (1x)

Het is een sterke wens van de gemeente Utrecht en kasteel De Haar om de dienstregeling van lijn 111 uit te breiden naar de weekdays. We geven hieraan deels gehoor door lijn 111 alleen in de maanden waarin het kasteel de meeste bezoekers trekt, weer te rijden op weekdays. We zien dat lijn 111 voorziet in een behoefte en het gaat om een betrekkelijk kleine uitbreiding. We zien daarom geen aanleiding om dit voorstel te heroverwegen.

Wens: lijn 565 moet blijven (1x)

De provincie besluit dit najaar samen met de gemeente Nieuwegein en het VrijwilligersHuis Nieuwegein over het al dan niet doorzetten van lijn 565.

Wens: nachtlijnen weer gaan rijden (18x)

De nachtlijnen rijden vooralsnog niet in verband met het tekort aan personeel. Zodra er weer meer personeel beschikbaar is, worden de nachtlijnen met prioriteit hersteld. Het is helaas nog niet bekend wanneer dit zal zijn.

Bezwaar: oneens met verminderen aantal ritten van de tram (5x)

Het aantal ritten wordt alleen beperkt aan de randen van de dag. Op die momenten is het aantal reizigers zo beperkt, dat een lagere frequentie passend is. We zien geen reden om dit voorstel te heroverwegen.

Wens: tram naar Science Park ook 's avonds laat en / of in het weekend rijden (12x)

De provincie heeft het afgelopen jaar onderzoek laten doen naar de vervoerwaarde van de tram in het weekend. Uit dit onderzoek bleek dat nu en waarschijnlijk ook de komende jaren onvoldoende vervoervraag is om de tram ook in het weekend te rijden.

Wens: tram laten rijden bij thuiswedstrijden FC Utrecht (1x)

Hier wordt momenteel onderzoek naar gedaan. Het is echter nog te vroeg om te zeggen of en wanneer de tram ook daadwerkelijk gaat rijden rond thuiswedstrijden van FC Utrecht.

Suggestie: tram 's avonds en in het weekend laten keren op station Vaartsche Rijn (2x)

De afstand tussen het keerwissel bij CS Centrumzijde en Vaartsche Rijn is te groot om trams in beide richtingen over hetzelfde spoor door te laten rijden naar station Vaartsche Rijn. Zonder ingrijpende infrastructurele aanpassingen is doorrijden naar station Vaartsche Rijn 's avonds en in het weekend niet mogelijk.

Suggestie: mat-ritten tram bij overgang naar avondfrequentie openstellen voor reizigers (1x)

Het gaat hier om ritten die nu leeg van Nieuwegein-Zuid of IJsselstein naar de remise in Nieuwegein rijden. Wanneer deze ritten worden opengesteld voor reizigers, moet bij halte Zuilenstein (de laatste halte voor de remise) worden gecontroleerd of iedereen de tram heeft verlaten. Dit kan verstorend werken. Bovendien zijn ritten die slechts tot Zuilenstein rijden voor een groot deel van de reizigers niet interessant. We nemen de suggestie daarom niet over.

Opmerking: aandacht gevraagd voor de betrouwbaarheid van de tram (11x)

Het is bekend dat de tram niet altijd als betrouwbaar wordt ervaren. Het tramsysteem kent enkele hardnekkige storingen. Dit is een complex vraagstuk waar door de provincie hard aan wordt gewerkt.

Bezwaar: oneens met vervallen halte Tamarinde (2x)

In het definitieve vervoerplan is deze maatregel geschrapt.

Suggestie: verplaats halte Neckardreef naar het zuiden bij opheffen halte Tamarinde (1x)

Dit zien wij ook als de beste oplossing. We streven er naar om halte Tamarinde op termijn (bijvoorbeeld bij herinrichting) samen te voegen met halte Neckardreef. Tot dat moment blijft halte Tamarinde bediend.

Bezwaar: oneens met vervallen halte Klopvaart of Sint Maartensdreef (1x)

Het verminderen van het aantal haltes heeft een positief effect op de doorstroming. Gezien het feit dat halte Klopvaart en Sint Maartensdreef zeer dicht op elkaar liggen, staan tegenover een betere doorstroming beperkte nadelen voor reizigers. We zien daarom geen reden om dit voorstel in te trekken.

Suggestie: laat lijn 77 de nieuwe halte Merwedekanaalzone-Noord over slaan (1x)

Het is op dit moment nog onduidelijk of, waar en hoe een extra halte kan worden ingepast. Afhankelijk van de locatie en perronlengte wordt op een later moment besloten welke lijnen de nieuwe halte wel / niet zullen aandoen.

Opmerking: aandacht gevraagd voor bereikbaarheid nieuwe locatie Internationale school (25x)

De Internationale School verhuist op korte termijn naar een de tijdelijke locatie op Papendorp. Op ritten die rond de aanvangstijd langs halte Papendorp-Noord rijden zetten we waar mogelijk extra capaciteit in. Daarnaast monitoren we het gebruik nauwlettend, zodat we met ingang van dienstregeling 2024 waar nodig nog aanvullende maatregelen kunnen treffen.

Wens: meer lijnen laten stoppen bij halte Archimedeslaan (2x)

Sinds 2020 stoppen de U-link lijnen 50 en 73 niet meer bij een aantal weinig gebruikte haltes op het traject tussen de Jordanlaan en Oorsprongpark (waaronder halte Archimedeslaan) en doet alleen lijn 74 deze haltes nog aan. Tegenover de nadelen voor een kleine groep gebruikers van de vervallen haltes, staat een kortere reistijd voor de veel grotere groep doorgaande reizigers tussen Zeist en Utrecht. De keuze om enkele haltes alleen nog met lijn 74 aan te doen is destijds weloverwogen gemaakt. We zien op dit moment geen aanleiding om lijn 50 en 73 weer bij deze haltes te laten stoppen.

Suggestie: realiseer bij halte Odijk-Zuid ook een fietsenstalling aan de westkant van de N229 (1x)

We leggen deze suggestie voor aan de wegbeheerders provincie Utrecht / gemeente Bunnik.

Wens: directe verbinding van Terwijde naar Science Park (1x)

We nemen deze suggestie mee voor een volgend vervoerplan. Op dit moment is introductie van een directe lijn tussen Terwijde en Science Park niet aan de orde.

Wens: herstel lijn 32 tussen Maarssen en Science Park (2x)

We nemen deze suggestie mee voor een volgend vervoerplan. Op dit moment is herintroductie van een directe lijn tussen Maarssen en Science Park niet aan de orde.

Wens: herstel lijn 66 tussen De Liesbosch en Nieuwegein City (1x)

Lijn 66 is in 2019 vervallen vanwege het beperkte gebruik en de zeer vertraginggevoelige route over bedrijventerrein De Liesbosch. Hiervoor is toen lijn 31 in de plaats gekomen. Lijn 31 heeft een halte aan de oostkant van De Liesbosch. Reizigers met een bestemming aan de westkant van De Liesbosch kunnen gebruik maken van halte P+R Westraven. Herinstructie van een buslijn over de Ravenswade is op dit moment niet aan de orde.

Wens: herstel lijn 71 tussen Zeist en Science Park (1x)

Lijn 71 is in 2020 opgegaan in lijn 50 en lijn 34. Op dit moment is herinstructie van een directe lijn tussen Zeist (Utrechtseweg) en Science Park niet aan de orde.

Wens: herstel lijn 72 tussen Galecop en Science Park (2x)

Lijn 72 is in 2020 opgegaan in lijn 34 en 77. Op dit moment is herinstructie van een directe lijn tussen Galecop en Science Park niet aan de orde.

Wens: herstel lijn 241 tussen Wijk bij Duurstede en Utrecht CS (4x)

Lijn 241 is in 2021 opgegaan in lijn 41. Op dit moment is herinstructie van lijn 241 niet aan de orde.

Wens: herstel lijn 242 tussen Wijk bij Duurstede en Science Park (2x)

Lijn 242 is in 2020 opgegaan in lijn 41. Op dit moment is herinstructie van een directe lijn tussen Wijk bij Duurstede en Science Park niet aan de orde.

Wens: herstel lijn 247 tussen Houten en Utrecht (1x)

In verband met het zeer beperkte gebruik is lijn 247 in 2021 opgeheven. Reizigers tussen Houten en Kanaleneiland-Zuid kunnen gebruik maken van lijn 47 en bij halte 't Goylaan overstappen op lijn 34. Herinstructie van lijn 247 is op dit moment niet aan de orde.

Wens: herstel lijn 281 tussen Houten en Science Park (1x)

Lijn 281 is in 2021 vervallen. Het alternatief voor reizigers tussen Houten en Science Park is de trein in combinatie met een overstap op de tram / lijn 29 bij station Vaartsche Rijn, of lijn 47 in combinatie met een overstap op lijn 31 / 202 bij halte De Liesbosch. Op dit moment is herinstructie van een directe lijn tussen Houten en Science Park niet aan de orde.

Wens: herstel FC Utrecht Express (1x)

De FC Utrecht Express is in 2021 vervallen. Hoewel zeer aantrekkelijk voor de beperkte groep reizigers die van deze lijnen gebruik maakten, was de FC Utrecht Express een zeer inefficiënte en kostbare manier van openbaar vervoer richting het stadion. Herinstructie van de FC Utrecht Express is dan ook niet aan de orde. We onderzoeken samen met de provincie en gemeente hoe we stadion Galgenwaard in de toekomst beter bereikbaar kunnen maken tijdens thuiswedstrijden van FC Utrecht.

Wens: directe verbinding tussen De Bilt en Utrecht via Groenekan / Westbroek (3x)

Op korte termijn zijn geen plannen voor een busroute tussen deze plaatsen. We verwachten dat de vervoervraag hiervoor te beperkt is.

Wens: een buslijn via de Burgemeester Middelweerdbaan in De Meern (3x)

Op korte termijn zijn er geen plannen voor een busroute over de Burgemeester Middelweerdbaan. Nagenoeg alle bestemmingen langs de Middelweerdbaan liggen binnen 900m van een halte van lijn 28.

Wens: meer capaciteit in de ochtendspits richting Papendorp (1x)

We monitoren continu het gebruik van alle lijnen in de concessie. Waar dat in verband met het passagiersaanbod noodzakelijk is, zullen we bussen met meer capaciteit inzetten of de frequentie verhogen.

Wens: betere ontsluiting nieuwbouwwijk Haarzicht in Vleuten (1x)

We nemen deze suggestie mee voor een volgend vervoerplan. In dit vervoerplan worden geen aanpassingen gedaan in het lijnennet en de dienstregeling in Vleuten-Dorp.

Wens: betere ontsluiting nieuwbouwwijk Veemarkt in Utrecht (1x)

De omgeving Veemarkt wordt aan de zuidkant ontsloten met lijn 77 en aan de noordkant met lijn 4. Alle woningen liggen op 500 meter of minder van een bushalte. We zien niet de noodzaak noch de mogelijkheid om dit deel van de stad beter te ontsluiten.

Suggestie: verbeter overstapmogelijkheden tussen lijn 30 en andere lijnen in Utrecht-Oost (1x)

Lijn 30 gaat op korte termijn bij halte Sartreweg stoppen op dezelfde halte als lijn 77. De overstapmogelijkheden tussen deze lijnen wordt hierdoor vergemakkelijkt. Zonder ingrijpende infrastructurele aanpassingen zijn betere overstapmogelijkheden op lijnen naar Zeist helaas niet te realiseren.

Suggestie: verbeter de doorstroming voor OV, bussen lopen vast in het verkeer (4x)

Samen met de provincie maken we ons sterk om de doorstroming voor het openbaar vervoer te behouden en te verbeteren. Uiteindelijk delen we de schaarse ruimte in de stad met veel andere gebruikers en komt het helaas voor dat door gemeenten keuzes worden gemaakt die een negatief effect hebben op het openbaar vervoer.

Opmerking: van halte D4 vertrekken teveel verschillende lijnen (1x)

Het klopt dat halte D4 een van de drukkere perrons is op CS, maar we delen niet de opvatting dat er te veel lijnen van dit perron vertrekken. Gezien het beperkte aantal perrons op CS, het feit dat niet alle perrons in alle richtingen zijn aan te rijden en de wens om lijnen in dezelfde richting zoveel mogelijk te clusteren, zien we op dit moment geen mogelijkheden om de perronindeling te verbeteren.

Wens: directe verbinding IJsselstein – Vianen (2x)

We nemen deze suggestie mee voor een volgend vervoerplan.

Wens: directe verbinding Vianen – Houten – Science Park (1x)

Tussen deze plaatsen bestaan verbindingen met diverse bestaande lijnen. Er zijn geen plannen voor een aanvullende directe verbinding tussen deze plaatsen.

Wens: directe verbinding Leerdam - Culemborg (1x)

Culemborg is vanuit Leerdam bereikbaar met de trein via Geldermalsen. Er zijn geen plannen voor een directe busverbinding tussen beide plaatsen.

Wens: directe verbinding Hoef en Haag – Utrecht CS (4x)

Utrecht CS is vanuit Hoef en Haag bereikbaar via busstation Vianen Lekbrug. Het is helaas niet mogelijk op alle relaties een directe verbinding te bieden.

Wens: directe verbinding Wijk bij Duurstede – Amersfoort (1x)

Wijk bij Duurstede heeft op dit moment een verbinding met Amersfoort via Zeist. Het klopt dat dit niet de meest directe / snelle verbinding is. Om hier verbetering in te brengen zijn ingrijpende aanpassingen in het lijnennet nodig die ook weer nadelen met zich meebrengen. Een dergelijke aanpassing vraagt dus nader onderzoek. Van een directe verbinding tussen Wijk bij Duurstede en Amersfoort is daarom op korte termijn geen sprake.

Wens: directe verbinding Wijk bij Duurstede – Houten (1x)

Houten is vanuit Wijk bij Duurstede bereikbaar via Odijk. Het is helaas niet mogelijk op alle relaties een directe verbinding te bieden.

Wens: directe verbinding Huis de Geer / Blokhoeve – Papendorp (1x)

Papendorp is vanuit Huis de Geer en Blokhoeve bereikbaar via Nieuwegein City, Galecop, Kanaleneiland (Europaplein) en / of Utrecht CS. Het is helaas niet mogelijk op alle relaties een directe verbinding te bieden.

Wens: directe verbinding Soesterberg – Utrecht (4x)

Utrecht-Centrum is vanuit Soesterberg bereikbaar met een overstap bij halte Jordanlaan in Zeist. Het is helaas niet mogelijk op alle relaties een directe verbinding te bieden.

Wens: directe verbinding Terwijde – Nieuwegein (1x)

Lijn 48 verbindt Nieuwegein met de oostkant van Terwijde (Soestwetering). Er zijn geen plannen om de route van lijn 48 in Terwijde te wijzigen.

Wens: directe verbinding IJsselstein – Leidsche Rijn (1x)

Leidsche Rijn is vanuit IJsselstein bereikbaar via Nieuwegein City. Het is helaas niet mogelijk op alle relaties een directe verbinding te bieden.

Suggestie: lijn 29 doortrekken naar Maarssen via route lijn 11 en eindpunt lijn 11 verleggen naar Haarzuilens, Kockengen of Breukelen en daarbij de route van lijn 11 verleggen naar Vleuten-Oost (1x)

We nemen de suggesties mee voor een volgend vervoerplan. Van een dergelijke aanpassing is op korte termijn geen sprake.

Suggestie: voeg alle lijnen van U-OV, Syntus en Arriva toe aan het gezamenlijke laatste aankomst- en vertrekmoment om 1.00 (1x)

Vrijwel alle U-OV lijnen die doorrijden tot na middernacht doen mee met het laatste gezamenlijke aankomst- en vertrekmoment om 1.00. Op de laatste vertrek- en aankomsttijden van Syntus en Arriva hebben wij geen invloed.

Wens: liever een vaste bus dan U-flex (1x)

U-flex heeft in verschillende gebieden in de regio kleinschalige vaste buslijnen vervangen. Tegenover de nadelen, namelijk dat U-flex vooraf moet worden gereserveerd, staan ook voordelen. Zo is U-flex dagelijks de hele dag beschikbaar en zijn een groot aantal nieuwe haltes toegevoegd op plaatsen die voorheen niet bereikbaar waren met het openbaar vervoer. We zijn tevreden over het concept en er zijn vooralsnog geen plannen om U-flex weer te vervangen door vaste buslijnen.

Suggestie: kleinere bussen laten rijden op minder drukke tijden (1x)

Waar dat mogelijk is, rijden we op minder drukke lijnen / tijden met kleinere bussen. Om uiteenlopende redenen is inzet van een kleiner type bus echter niet altijd mogelijk.

Opmerking: aandacht gevraagd voor rituitval (21x)

Als gevolg van het tekort aan personeel vallen meer ritten ongepland uit dan gewenst. We zijn ons bewust van de hinder die dit oplevert voor reizigers en doen ons uiterste best om dit zo spoedig mogelijk op te lossen.

Opmerking: aandacht gevraagd voor punctualiteit (3x)

Jaarlijks herzien we de rijtijden en rijtijdverdeling op alle lijnen. Het doel hiervan is onder andere de punctualiteit te verbeteren.

Vraag: welke bussen worden in de toekomst ingezet op lijn 28? (1x)

Medio 2023 worden de gelede bussen die nu tijdelijk op lijn 28 rijden vervangen door bussen van het type Mercedes Benz CapaCity L. Dit zijn extra lange enkelgelede bussen van 21 meter.

Vraag: waarom worden sommige lijnen niet genoemd in het vervoerplan? (15x)

In het vervoerplan worden alleen lijnen genoemd waarop iets wijzigt. Wordt een lijn niet genoemd? Dan wijzigt er volgend jaar niets in de route en frequentie. Wel kunnen kleine verschuivingen van de vertrektijden voorkomen door aanpassing van rijtijden of om aansluiting op andere lijnen mogelijk te maken / in stand te houden.

Vraag: hoe betrouwbaar zijn de in bijlage 2 genoemde minimumfrequenties, aangezien in de huidige afgeschaalde dienstregeling ook soms minder wordt gereden dan vermeld in het vorige vervoerplan (1x)

Het klopt dat in 2023 op een aantal lijnen / trajecten is afgeschaald tot onder de in vervoerplan 2023 genoemde minimumfrequenties. De minimumfrequenties in vervoerplan 2023 waren gebaseerd op de situatie tijdens corona. Van een tekort aan personeel was destijds nog geen sprake. Bij de uitwerking van dienstregeling 2023 bleken de afschaalmogelijkheden binnen de bandbreedtes van het vervoerplan te beperkt, mede omdat op een aantal lijnen waar wel afgeschaald mocht worden niet afgeschaald kon worden omdat anders capaciteitsknelpunten zouden ontstaan. In tegenstelling tot wat het geval was tijdens corona, nam het aantal reizigers namelijk juist toe. Helaas werden we daardoor genoodzaakt om van de in het vervoerplan genoemde bandbreedtes af te wijken. In vervoerplan 2024 is wel rekening gehouden met mogelijk personeelstekort en zijn meer mogelijkheden gecreëerd om af te schalen. We gaan er vanuit dat de minimumfrequenties zoals genoemd in vervoerplan 2024 voldoende zijn om ook bij een tekort aan personeel binnen de bandbreedtes te blijven.

Vraag: wordt bij het afnemen van het pluspakket rekening gehouden met het personeelstekort? (1x)

Dit is een van de aspecten die de provincie mee laat wegen bij het besluit om het pluspakket (al dan niet deels) af te nemen.

Opmerking: opzet enquête kan beter (6x)

Het is elk jaar een uitdaging een omvangrijk vervoerplan samen te vatten in een enquête. We beseffen ons dat niet elke wijziging voor iedereen die de enquête invult even relevant is. Toch willen we graag iedereen de gelegenheid bieden om op alle wijzigingen, hoe groot of klein ook, te reageren. Samen met de provincie bespreken we welke verbeteringen we bij een volgende vervoerplan-enquête kunnen doorvoeren.

Opmerking: tevreden met de manier waarop reizigers worden betrokken bij de vervoerplannen (3x)

We nemen dit ter kennisgeving aan.

Opmerking: tevreden met de voorstellen in het vervoerplan (2x)

We nemen dit ter kennisgeving aan.

Opmerking: tevreden met de dienstverlening van U-OV (2x)

We nemen dit ter kennisgeving aan.

Bijlage 4

Advies ROCOV / Reactie op advies ROCOV

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

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

Utrecht, 11 mei 2023

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

Geachte heer Van der Zee,
Geachte heer Bekedam,

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

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

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

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

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

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

1. **ONZE IJKPUNTEN**

In dit advies hanteren we twee algemene criteria.

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

2. **SYNTUS-CONCESSIE**

Stadsdienst Amersfoort

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

We blijven graag betrokken bij de toekomstige ontwikkelingen.

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

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

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

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

Doorkoppeling lijn 70

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

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

Abcoude

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

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

Strategisch OV-plan De Ronde Venen

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

Veenendaal-De Klomp

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

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

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

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

Vervolgstappen USP-lijnen

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

Verbeteren IJsselstein – Gouda

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

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

Bediening Zegveld

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

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

Overige lijnen

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

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

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

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

'PLUSPAKKET' SYNTUS

Algemeen

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

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

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

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

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

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

WAT ONTBREEKT (SYNTUS)?

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

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

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

3. **U-OV-CONCESSIE**

Oplossen capaciteitsknelpunten

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

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

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

HOV Amersfoort – Science Park

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

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

Capaciteit Utrecht CS – Galgenwaard

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

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

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

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

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

Verbinding Driebergen-Zeist – Science Park – Lunetten

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

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

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

Lijn 74 in Zeist

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

We adviseren negatief op het verleggen van de route van lijn 74 en verzoeken de bestaande route van lijn 74 in Zeist-West te handhaven.

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

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

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

Lijn 2

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

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

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

Vroege ritten

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

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

Frequentie vroege en late trams in Nieuwegein en IJsselstein

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

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

Frequentie lijn 24

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

We adviseren hierop positief.

Frequentie lijn 28

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

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

We adviseren positief op de aanpassingen aan lijn 28.

Frequenties lijn 29

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

We adviseren hierop positief.

Frequenties en route lijn 31

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

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

We adviseren hierop positief.

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

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

We adviseren hierop positief.

Lijn 47

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

We adviseren hierop positief.

Lijn 48

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

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

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

Lijn 55 en 56

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

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

We adviseren hierop positief.

Lijn 64 en 74

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

We adviseren hierop positief.

Lijn 65

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

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

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

Routevarianten lijn 73

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

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

Lijn 85

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

We adviseren hierop positief.

Nieuwe haltes U-Flex

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

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

Op te heffen haltes en nieuwe haltes

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

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

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

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

Aansluitingen

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

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

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

'PLUSPAKKET' U-OV

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

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

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

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

WAT ONTBREEKT (U-OV)?

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

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

Vragen

Als u vragen heeft over ons advies, kunt u contact opnemen met het secretariaat.

Wij verwachten uw schriftelijke reactie uiterlijk vier weken na dagtekening van deze brief.

Met vriendelijke groet,



drs. J. van Leijenhurst
Voorzitter ROCOV Utrecht



Aan: ROCOV Utrecht
per e-mail

Betreft: reactie op het ROCOV-advies vervoerplan 2024

Utrecht, 14 juni 2023

Geachte leden van het ROCOV,

Dank voor de brief met daarin uw overwegend positieve advies op het concept-vervoerplan 2024. In deze brief reageren we op het advies en beantwoorden eventuele overige vragen.

Meerkerk - Leerdam

Het ROCOV adviseert om met het extra voertuig dat beschikbaar is voor U-flex Vijfheerenlanden in de spits vaste ritten te rijden tussen Leerdam en Meerkerk.

Het aantal reizigers op deze verbinding is op dit moment met gemiddeld minder dan twee in het drukste uurblok erg laag. Wanneer vaste ritten geboden worden stijgt het aantal reizigers wellicht iets, maar ook dan blijft het gebruik zeer beperkt. Een busje dat vast zit aan een dienstregelingrit is geruime tijd niet inzetbaar voor U-flex. Bovendien kunnen bij een vaste route niet alle haltes in het gebied tussen Meerkerk en Leerdam worden aangedaan, waardoor U-flex nodig blijft en de mogelijkheden om U-flex ritten te combineren afnemen. Tot slot zijn wij van mening dat het uitsluiten van bepaalde relaties in bepaalde tijdsblokken het concept U-flex onnodig ingewikkeld maakt voor de reiziger.

Gezien het voorgaande is wat ons betreft het verhogen van de betrouwbaarheid van U-flex op dit moment zinvoller dan het instellen van een vaste verbinding. We nemen het advies op dit punt daarom niet over.

Lijn 31

Het ROCOV stemt in met het voorstel om de frequentie van lijn 31 tussen Bilthoven en Science Park in de ochtendspits richting Bilthoven en in de middagspits in beide richtingen te verlagen naar een halfuurdienst, maar adviseert om de resterende ritten op station Bilthoven aan te laten sluiten op de sprinter naar Baarn in plaats van de sprinter naar Amersfoort. Reden hiervoor is dat vanuit Amersfoort lijn 202 een alternatief biedt richting Science Park.

Zoals toegelicht in het vervoerplan, is het gebruik van de ritten die in de huidige situatie op station Bilthoven aansluiten op de sprinter van / naar Amersfoort aanmerkelijk hoger dan de ritten die



aansluiten op de sprinter van / naar Baarn. Bovendien liggen langs de Soestdijkseweg nog enkele bestemmingen (gemeentehuis, RIVM en Sweco) waarvoor lijn 202 geen alternatief is. We houden daarom vast aan ons voorstel om met de resterende ritten van lijn 31 aan te sluiten op de sprinter van / naar Amersfoort.

Lijn 9

Met betrekking tot het voorstel om lijn 6 te knippen op Utrecht CS adviseert het ROCOV positief. Wel vraagt het ROCOV aandacht voor de haltelocatie bij Galgenwaard. In de huidige situatie heeft lijn 41 een halte op korte afstand van tramhalte Stadion Galgenwaard, terwijl lijn 6 (straks lijn 9) halteert op het Herculesplein. Het ROCOV vraagt om in overleg met gemeente Utrecht te kijken naar mogelijkheden om lijn 9 een halte te geven dicht bij die van de tram, zodat een betere / frequentere verbinding ontstaat tussen haltes langs de Rubenslaan en Science Park.

Het heeft ook onze voorkeur om lijn 9 bij Galgenwaard van dezelfde halte gebruik te laten maken als lijn 41. Gezien het ontbreken van een keermogelijkheid (kort na) halte Stadion Galgenwaard is dat in de huidige situatie echter niet mogelijk. Bij de doortrekking van lijn 6 naar Galgenwaard in 2019 is ook een eindhalte op het terrein van de Kromhoutkazerne overwogen. Dit bleek helaas niet haalbaar, waardoor de huidige locatie op het Herculesplein uiteindelijk als enige mogelijkheid over bleef.

Recent heeft gemeente Utrecht contact gezocht omdat toekomstige ontwikkelingen in de omgeving van het Herculesplein het op termijn mogelijk noodzakelijk maken om het eindpunt van lijn 9 te verplaatsen. Hierbij hebben we opnieuw aangegeven dat een locatie dicht bij de tramhalte de voorkeur heeft. Wellicht dat op termijn infrastructurele aanpassingen worden gedaan waardoor dit mogelijk wordt.

Lijn 35

Het ROCOV kan instemmen met het voorstel om lijn 35 niet meer te rijden. Wel doet het ROCOV de suggestie om de kwantiteiten die hierdoor vrij komen te gebruiken om lijn 298 (weer) door te trekken naar station Veenendaal-De Klomp, zodat treinreizigers uit de richting Arnhem een alternatief wordt geboden richting Science Park.

Zoals blijkt uit bijlage 1 bij het vervoerplan worden de kwantiteiten die met het opheffen van lijn 35 vrijvallen volledig ingezet voor uitbreidingen op andere lijnen. We zien dan ook geen mogelijkheid om met DRU's uit de U-OV-concessie lijn 298 (weer) door te trekken naar Veenendaal-De Klomp.

Lijn 74

Het ROCOV adviseert negatief op het voorstel om de route van lijn 74 in Zeist-West te verleggen van de Griffensteijnselaan / Koppelweg naar de Kromme Rijnlaan / Weteringlaan, omdat de afstand tot de dichtstbijzijnde halte in Nijenheim toeneemt. Daarnaast zijn er zorgen over de sociale veiligheid op de nieuw aan te leggen haltes aan de rand van de wijk.

Het klopt dat als gevolg van de routewijziging het deel van Nijenheim rond de Griffensteijnselaan te maken krijgt met grotere halteafstanden. De effecten op de ontsluiting van Nijenheim zijn echter uitvoerig onderzocht en besproken met de gemeente Zeist, op wiens verzoek we deze routewijziging in het vervoerplan hebben opgenomen.

In het minst gunstige geval ligt voor bewoners van Nijenheim de dichtstbijzijnde halte straks op 800m lopen. Dit is ons inziens acceptabel, mede omdat de alternatieve haltes op de Utrechtseweg hoogfrequent worden bediend door lijn 50. We nemen het advies om van de routewijziging af te zien daarom niet over.

Van de eveneens aan de rand van de wijk gelegen halte Kromme-Rijnlaan zijn geen problemen op het gebied van sociale veiligheid bekend. We zullen de zorgen met betrekking tot sociale veiligheid onder de aandacht brengen van de gemeente, zodat hier bij aanleg van de nieuwe haltes rekening mee kan worden gehouden. Bijvoorbeeld door extra aandacht te besteden aan de verlichting en groen in de omgeving van de nieuwe haltes.

Met betrekking tot het voorstel om alle ritten lijn 74 voortaan van / naar station Driebergen-Zeist te rijden adviseert het ROCOV positief. Wel wordt gesuggereerd om alle ritten via halte busstation, de Jagerssingel en Oranje Nassaulaan te laten rijden, waarmee op hoofdlijnen de route zoals die was voor 2013 zou worden hersteld. Deze suggestie nemen wij niet over, omdat de alternatieve route aanzienlijk langer is, beperkte toegevoegde waarde heeft en veel extra DRU's kost waarvoor momenteel geen budget is. Daarnaast is bekend dat gemeente Zeist geen busroute meer wenst over de Oranje Nassaulaan.

Lijn 5

Het ROCOV adviseert negatief op het voorstel om de eerste rit van lijn 5 op weekdays richting Maarssen te laten vervallen. We zijn het met het ROCOV eens dat altijd voorzichtig omgegaan moet worden met het opheffen van eerste en laatste ritten. In dit geval zijn wij echter van mening dat er voldoende aanleiding is de eerste rit van lijn 5 niet meer te rijden. Zoals toegelicht in het vervoerplan vertrekt de op te heffen rit om ca. 5.45 van Utrecht CS, terwijl nagenoeg alle andere lijnen hier een eerste vertrek hebben rond 6.15. Het is rond dit tijdstip dat ook de eerste reguliere treinen aankomen op Utrecht CS. Het bestaan van de extra vroege rit op lijn 5 heeft geen duidelijke reden en moet dus worden gezien als een weeffout in de huidige dienstregeling. Het gebruik van de extra vroege rit is bovendien nagenoeg nul. We nemen het advies om deze rit te behouden daarom niet over.

Aanpassing frequentie tram

In het concept-vervoerplan wordt voorgesteld om de tram op weekdays tussen 5.45 en 7.00 een kwartierdienst te laten rijden in plaats van een '7,5-minutendienst. Het ROCOV adviseert positief op dit voorstel, maar vraagt wel om de eerste ritten bij een lagere frequentie niet later te laten vertrekken dan nu het geval is. Dit kunnen we bevestigen. Vanaf Science Park en vanuit IJsselstein blijft de vertrektijd van de eerste rit gelijk en vanuit Nieuwegein-Zuid wordt de vertrektijd van de eerste rit juist zeven minuten vervroegd.

Avondroute lijn 48

Het ROCOV adviseert positief op het voorstel om lijn 48 in de avonduren via halte De Liesbosch te laten rijden. Zowel in de richting van Houten als in de richting van Nieuwegein wordt gebruik gemaakt van dezelfde halte. Omdat dit mogelijk onduidelijk is voor reizigers, vraagt het ROCOV extra aandacht te besteden aan de reizigerscommunicatie op deze halte. We zullen hier t.z.t. nadrukkelijk rekening mee houden.

Lijn 73

Met betrekking tot het voorstel om alle ritten van lijn 73 voortaan naar Zeist-Centrum te laten rijden adviseert het ROCOV positief. Wel wordt aandacht gevraagd voor de overstap tussen de eerste rit lijn 73 die in de huidige situatie nog naar Handelscentrum rijdt, en lijn 34. In de huidige dienstregeling sluiten beide ritten namelijk net niet op elkaar aan. Bij het uitwerken van de dienstregeling zullen we onderzoeken of de overstap tussen deze twee ritten kan worden verbeterd.

Afwijkende dienstregeling op vrijdag

NS rijdt volgend jaar op vrijdag op een aantal trajecten met een lagere frequentie en ook met een ander patroon dan op maandag t/m donderdag. Dit heeft invloed op bus-treinaansluitingen op enkele stations. Daarom werd overwogen om ook op een aantal buslijnen een afwijkende dienstregeling te rijden op vrijdag. Het ROCOV adviseert om op vrijdag geen afwijkende dienstregeling te rijden zodat de gevolgen voor reizigers beperkt blijven tot de stations waar treinen op vrijdag een afwijkende vertrek- en aankomsttijd hebben. We zijn het met het ROCOV eens dat een afwijkende dienstregeling op vrijdag niet in het belang is van de grootste groep reizigers en nemen dit advies daarom over. Op vrijdag rijden we in principe dezelfde dienstregeling als op maandag t/m donderdag.

Pluspakket

Het ROCOV is positief over de voorstellen die zijn opgenomen in het pluspakket, maar heeft wel zorgen over de haalbaarheid van de voorgestelde uitbreidingen gezien het tekort aan rijdend personeel. We delen deze zorgen en volgen de ontwikkelingen op het gebied van in- en uitstroom van personeel nauwlettend. Na de zomer zal de provincie mede op basis van de laatste stand van zaken t.a.v. het personeelstekort besluiten om het pluspakket al dan niet (deels) af te nemen.

Inhoudelijk vraagt het ROCOV aandacht voor de aansluiting tussen lijn 84 en 74 op de Lekbrug, aangezien lijn 84 de route binnen Vianen in de spits(richting) overneemt van lijn 74 en op die momenten dus geen directe verbinding meer wordt geboden tussen Vianen-Stad en Nieuwegein. Ook wij zien het belang in van een goede en betrouwbare overstap tussen lijn 84 en lijn 74 en zullen hier bij de uitwerking van de dienstregeling nadrukkelijk rekening mee houden.

Nachtnet

Het ROCOV constateert dat de nachtlijnen in vervoerplan 2024 niet worden genoemd, en adviseert deze lijnen zo snel mogelijk weer te gaan rijden. Daarbij wordt wel opgemerkt dat herstel van het nachtnet niet mag leiden tot rituitval overdag.

De reden dat de nachtlijnen in het concept-vervoerplan niet specifiek genoemd worden, is dat het gebruikelijk is om in een vervoerplan alleen wijzigingen ten opzichte van het bestaande vervoerplan te beschrijven. De nachtlijnen zijn onderdeel van het huidige vervoerplan, maar worden vooralsnog niet gereden door het tekort aan personeel. In bijlage 2 (frequentietabellen en exploitatietijden per lijn) bij het concept-vervoerplan ontbraken de nachtlijnen. Deze worden in het definitieve vervoerplan nog toegevoegd.

We zijn het met het ROCOV eens dat herstel van het nachtnet prioriteit heeft. Zodra de personeelsbezetting weer enige mogelijkheid geeft om op te schalen, zal herstel van het nachtnet een van de eerste maatregelen zijn.

Tot slot: we informeren de provincie Utrecht over onze reactie op het advies en bedanken het ROCOV voor de prettige samenwerking bij de totstandkoming van vervoerplan 2024.

Met vriendelijke groet,

Jesse Bekedam

