

Vervoerplan 2018

Concessie Tram en Bus Regio Utrecht

Dienstregeling ingaande
10 december 2017



Definitieve versie
31 augustus 2017



31 augustus 2017

Qbuzz U-OV

Europalaan 2a

3526 KS Utrecht

Samenvatting

In mei 2017 hebben wij een consultatieversie voor het Vervoerplan 2018 gepubliceerd. Hierop zijn meer dan 375 reacties ontvangen. Die reacties zijn voor ons aanleiding geweest om onze plannen op een aantal punten te herzien. De route van lijn 29 wordt al per 10 december 2017 verlegd via Rijnsweerd. Verder wordt lijn 31 tussen Lunetten en Rijnsweerd niet opgeheven. Wel wordt per 10 december 2017 de frequentie verlaagd.

Inmiddels is bekend geworden dat de Uithoflijn niet per 7 juli 2018 volledig in gebruik kan worden genomen. De Uithoflijn en alle daarmee samenhangende maatregelen worden daarom uitgesteld. Het opheffen van de lijnen 12 en 208, de doortrekking van lijn 6 naar het Diakonessenhuis, de frequentieverlaging en de routewijziging van lijn 18 in Leidsche Rijn, de inzet van dubbelgelede bussen op lijn 28 en de avondbediening op lijn 29 worden verschoven naar een later tijdstip. Het opnemen van nieuwe haltes in de route van de lijnen 283 en 287 in Nieuwegein wordt wel per 7 juli 2018 doorgevoerd.

Overigens wordt onderzocht of het mogelijk is de Uithoflijn in 2018 gedeeltelijk in gebruik te nemen. Het gaat dan om het traject tussen station Vaartsche Rijn en P+R De Uithof.

Voorts is het nieuwe tram-/busstation aan de centrumzijde van Utrecht Centraal niet eerder dan vanaf 9 december 2018 beschikbaar. De voorgenomen verplaatsing van haltes van de lijn 2, 3 en 28 en de routewijziging van lijn 2 via de Catharijnesingel worden daarom uitgesteld.

Tenslotte hebben wij in de definitieve versie in het kader van onderhoud van het voorzieningenniveau een avondrit op lijn 47 en twee extra ritten op lijn 65 toegevoegd en op een aantal lijnen de rijtijd aangepast.

Samenvattend leidt dit tot de volgende aanpassingen aan lijnennet en frequentie in het U-OV netwerk:

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

- ✦ De frequentie van lijn 29 De Meern - De Uithof wordt verhoogd van 2x naar 4x per uur om het groeiende aantal reizigers op deze verbinding te kunnen vervoeren en om betere aansluitingen te bieden op andere bus- en treindiensten;
- ✦ De route van lijn 29 gaat via Rijnsweerd lopen. Met deze aanpassing ontstaat een nieuwe verbinding van station Vaartsche Rijn met Rijnsweerd. In de Stadionlaan wordt een nieuwe halte aangelegd voor lijn 29 richting Utrecht CS;
- ✦ De frequentie van lijn 31 tussen station Lunetten en Rijnsweerd wordt verlaagd naar 2x per uur. Treinreizigers met bestemmingen Rijnsweerd en De Uithof kunnen voortaan ook gebruik maken van lijn 29 op station Vaartsche Rijn;
- ✦ Lijn 43 rijdt op werkdagen overdag door van Odijk naar Houten. De route in Odijk wordt aangepast, zodat voor doorgaande reizigers een kortere reistijd ontstaat. Een aantal haltes vervalt of wijzigt en er worden nieuwe haltes aangelegd;
- ✦ Lijn 44 gaat op werkdagen overdag rijden tussen Vianen en Houten. Deze nieuwe verbinding verbindt diverse woon- en werkgebieden in Vianen en Houten. Er worden nieuwe haltes gerealiseerd bij het nieuwe dorp Hoef en Haag en bij busstation Vianen, Lekbrug;
- ✦ Op lijn 47 wordt na 21:30 een extra rit gereden tussen Utrecht Centraal en Hoograven. Vooral de omgeving Rijnhuizenlaan krijgt hierdoor langer een verbinding op korte loopafstand.

- ✚ Op lijn 65 wordt 's ochtends naar Het Klooster en aan het begin van de avond vanaf Het Klooster in Nieuwegein een extra rit gereden. Daarmee wordt de bediening beter aangesloten bij de werktijden in dat gebied.
- ✚ In Zeist wordt in verband met de vernieuwing van het centrum de route van de lijnen 58, 74 en 251 in de richting De Bilt verlegd van de Weeshuislaan-2e Hogeweg naar de 1e Hogeweg-Slotlaan ("Donkere Laan"). Op deze route worden nieuwe haltes aangelegd.

Met ingang van 7 juli 2018 worden de volgende wijzigingen doorgevoerd:

- ✚ Lijn 283 gaat in Nieuwegein nieuwe haltes bij het stadscentrum aandoen, zodat inwoners van Nieuwegein gebruik kunnen maken van deze snelle verbinding naar De Uithof;
- ✚ Lijn 287 gaat bestaande haltes langs de route in Nieuwegein-Zuid aandoen, zodat inwoners van Nieuwegein gebruik kunnen maken van deze snelle verbinding naar De Uithof.
- ✚ In Leidsche Rijn Centrum wordt de route van de lijnen 10, 11, 15, 16, 37, 48 127 en 138 verlegd naar de Parijsboulevard. Hierdoor wordt de reistijd korter.

Behalve wijzigingen in het lijnennet en de frequentie passen wij in de dienstregeling vanaf 10 december 2017 ook op een aantal punten rijtijden en vertrek-/aankomsttijden aan om de dienstregeling betrouwbaarder te maken en goed aan te sluiten op de nieuwe NS-dienstregeling.

Inhoudsopgave

1	Inleiding: uitgangspunten en proces.....	6
2	Thema 1: Inspelen op ontwikkelingen en regulier onderhoud	8
2.1	Evaluatie dienstregeling 2017	8
2.1.1	Rijtijden en bezettingen	8
2.1.2	Aanpassing bediening lijn 47.....	8
2.2	Ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen	9
2.2.1	Lijn 10, 11, 15, 16, 37, 48, 127, 138 via de Parijsboulevard.....	9
2.2.2	Lijnen 58, 74 en 251 richting De Bilt via de 1e Hogeweg	9
2.3	Werkzaamheden	10
2.4	NS-dienstregeling 2018	10
2.5	Voortzetting lijn 258 Bilthoven-Berg en Bosch.....	10
3	Thema 2: Start exploitatie Uithoflijn en aanpassing van het busnetwerk	11
3.1	Verbetering verbinding Nieuwegein – De Uithof	11
3.1.1	Nieuwe haltes Nieuwegein Stadscentrum/extra rit lijn 283	11
3.1.2	Haltes Nieuwegein Zuid lijn 287	12
4	Thema 3: Uitvoering OV Streefbeeld 2020.....	14
4.1	Introductie pilot Vianen-Houten-Odijk-Zeist.....	14
4.2	Frequentieverhoging lijn 29 De Meern-Vaartsche Rijn-De Uithof	16
4.3	Lijn 29 via Rijnsweerd.....	16
4.4	Lijn 31 Frequentieverlaging Lunetten-Rijnsweerd	17
5	Thema 4: Geïntegreerd netwerk Zeist e.o.	18
6	Dienstregeling en aansluitingen	19
6.1	Frequenties en exploitatietijden per lijn	19
6.2	Aansluitingen	19
6.2.1	Utrecht Centraal	19
6.2.2	Overig stad Utrecht en Regio	20
7	Infrastructuur.....	21
7.1	Houten	21
7.2	Nieuwegein	21
7.3	Odijk.....	21
7.4	Utrecht	21
7.4.1	Lijn 41 Ledig Erf	21
7.4.2	Overig	22
7.5	Vianen	22
7.6	Zeist	22
7.7	CS Centrumzijde/Uithoflijn.....	22
7.7.1	Lijn 2 Catharijnesingel	22
7.7.2	Knooppunt Vaartsche Rijn.....	22
7.7.3	Lijn 6 Diakonessenhuis	22
7.7.4	Overig	23
8	Kwantiteiten	24

1 Inleiding: uitgangspunten en proces

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

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

Thema 1: Inspelen op ontwikkelingen en regulier onderhoud

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

Thema 2: Start exploitatie Uithoflijn en aanpassing van busnetwerk

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

Thema 3: Uitvoering OV Streefbeeld 2020

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

Thema 4: Optimaliseren busnetwerk Zeist voor Centrumvisie Zeist

- ✦ Optimalisatie vervoersaanbod Zeist in samenhang met Syntus.

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

Verder heeft de provincie voor de planontwikkeling een budgettair uitgangspunt meegegeven vertaald in een maximaal aantal dienstregelinguren (dru). Totaal is een budget van 945.500 dru beschikbaar, dat als volgt is verdeeld:

✦ Voortzetting dienstregeling 2017	928.000
✦ Reservering behoud voorzieningenniveau	5.000
✦ OV Streefbeeld 2020 frequentie lijn 29	5.500
✦ OV Streefbeeld 2020 Introductie pilot Vianen-Houten-Odijk	7.000

Dat wil zeggen dat voor onderhoud en uitbreiding van het voorzieningenniveau een budget van 17.500 dru beschikbaar is.

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

Het opstellen van één vervoerplan voor 2018 betekent overigens niet dat alle wijzigingen gelijktijdig worden doorgevoerd. In het vervoerplan is per maatregel het beoogde startmoment aangegeven.

Tot en met 2 juli 2017 heeft iedereen de gelegenheid gehad te reageren op de consultatieversie van het vervoerplan. Daarnaast zijn in een apart traject de gemeenten in de regio Utrecht (U10) en de omliggende gemeenten waarin we rijden, het ROCOV en vervoerders van aangrenzende concessies geconsulteerd. Bij elkaar hebben we meer dan 375 reacties op de conceptplannen gehad. In bijlage 1 is de consultatienota opgenomen, waarin alle ontvangen reacties van gemeenten, ROCOV, andere vervoerders en overige belangstellenden zijn gebundeld en voorzien van een reactie. Daarin is aangegeven of het vervoerplan op het betreffende onderdeel eventueel wel of niet is veranderd en waarom.

Mede op basis van de reacties op de consultatieversie hebben we deze definitieve versie van het vervoerplan 2018 opgesteld. De wijzigingen ten opzichte van de consultatieversie zijn dat de route van lijn 29 al per 10 december 2017 via Rijnsweerd gaat lopen, en lijn 31 tussen Lunetten en Rijnsweerd niet wordt opgeheven, maar wel in frequentie verlaagd. Dat laatste wordt losgekoppeld van de indienststelling van De Uithoflijn en wordt eveneens per 10 december doorgevoerd.

Inmiddels is bekend geworden dat de Uithoflijn niet per 7 juli 2018 volledig in gebruik kan worden genomen. De Uithoflijn en alle daarmee samenhangende maatregelen zoals benoemd in de consultatieversie van dit vervoerplan worden daarom uitgesteld. Het opheffen van de lijnen 12 en 208, de doortrekking van lijn 6 naar het Diaconessenhuis, de frequentieverlaging en de routewijziging van lijn 18 in Leidsche Rijn, de inzet van dubbelgelede bussen op lijn 28 en de avondbediening op lijn 29 worden verschoven naar een later tijdstip.

Overigens wordt onderzocht of het mogelijk is de Uithoflijn in 2018 gedeeltelijk in gebruik te nemen. Het gaat dan om het traject tussen station Vaartsche Rijn en P+R De Uithof.

Het opnemen van nieuwe haltes in de route van de lijnen 283 en 287 in Nieuwegein wordt wel per 7 juli 2018 doorgevoerd.

Verder wordt de verplaatsing van de buslijnen 2, 3 en 28 op Utrecht Centraal en de routewijziging van lijn 2 naar de Catharijnesingel uitgesteld, omdat het nieuwe tram-/busstation niet eerder dan op 9 december 2018 beschikbaar is.

Tenslotte hebben wij in deze definitieve versie in het kader van onderhoud van het voorzieningenniveau een avondrit op lijn 47 en twee extra ritten op lijn 65 toegevoegd en op een aantal lijnen de rijtijd aangepast.

Het definitieve Vervoerplan 2018 wordt op 19 september 2017 voorgelegd aan en vastgesteld door het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht.

2 Thema 1: Inspelen op ontwikkelingen en regulier onderhoud

2.1 Evaluatie dienstregeling 2017

2.1.1 Rijtijden en bezettingen

De evaluatie van de voorgaande dienstregeling is een belangrijk onderdeel in het proces voor het opstellen van een nieuw vervoerplan. Wij toetsen de bezetting van bussen, volmeldingen, rijtijden, klachten e.d. en beoordelen of er aanleiding is om voor de volgende dienstregeling aanpassingen voor te stellen. In het Vervoerplan 2017-2 hebben wij een aantal maatregelen opgenomen om knelpunten uit m.n. de dienstregeling 2016-2 op te lossen. De dienstregeling start in juli 2017 en de resultaten van deze maatregelen kunnen wij pas in het najaar van 2017 zien. Dat is te laat voor het Vervoerplan 2018.

Inmiddels hebben wij echter nog aanwijzingen gekregen dat zich in de dienstregeling 2017-1 op een aantal lijnen rijtijdproblemen hebben voorgedaan. Het betreft de lijnen 5, 6, 7, 9, 28, 29, 30, 31 en 55. Het is niet altijd mogelijk een oorzaak daarvoor aan te geven. Maar de toenemende verkeersdruk en de vele werkzaamheden spelen daarin een belangrijke rol. In een aantal gevallen is er wel een directe relatie te leggen met een wijziging in de infrastructuur of verkeerslichtenregelingen. Zo heeft het opheffen van de busbaan op de Van Hoornekade en de herinrichting van de kruising met de Marnixlaan geleid tot een toename van de rijtijd van lijn 5 in de ochtendspits in de richting Utrecht Centraal van 1 à 2 minuten, die we nu aan de dienstregeling moeten toevoegen om een betrouwbare dienstuitvoering mogelijk te maken. De grootste wijzigingen in rijtijd betreft de lijnen 28 en 29. In meerdere periodes en op meerdere deeltrajecten van lijn 28 is een aanpassing nodig. Aan de dienstregeling van lijn 29 moet vooral rijtijd worden toegevoegd als gevolg van de slechte doorstroming op de route Vondellaan – Baden Powellweg.

2.1.2 Aanpassing bediening lijn 47

De provincie Utrecht heeft ons gevraagd om in dit vervoerplan kleinschalige verbeteringen voor buslijn 47 mee te nemen, passend bij het huidige en verwachte gebruik.

Voor de aansluiting van buslijn 47 op buslijn 1 van/naar Hoograven-Zuid overdag hebben wij met de ingang van de huidige dienstregeling op 21 augustus 2017 al diverse verbeteringen doorgevoerd op het gebied van reisinformatie en afstemming van de rijtijden van deze lijnen. Daarnaast voegen wij met ingang van 10 december een extra rit toe na 21:30 tussen Utrecht Centraal en Hoograven. Vooral de omgeving Rijnhuizenlaan krijgt hierdoor langer een verbinding op korte loopafstand. In de komende periode blijven wij deze buslijn en overstaprelatie met lijn 1 nauwlettend monitoren en komen met aanvullende maatregelen wanneer mogelijk en verantwoord.

2.1.3 Aanpassing bediening lijn 65 Het Klooster

Wij hebben overleg gehad met de gemeente Nieuwegein en een aantal bedrijven op het bedrijventerrein Het Klooster in Nieuwegein. Daaruit is naar voren gekomen dat er behoefte is aan uitbreiding van de bediening. Hierin kunnen we met ingang van 10 december 2017 voorzien door voor werknemers, die om 07:00 beginnen, een extra rit náár het Klooster en voor de werknemers, die om 19:00 klaar zijn, een extra rit vanaf Het Klooster te rijden.

2.2 Ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen

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

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

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

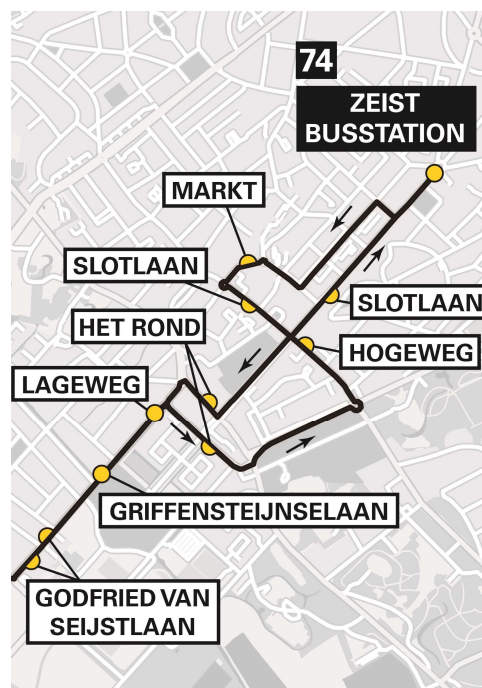


Figuur 1. Parijsboulevard

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

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

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



Figuur 2. Route lijn 74 Centrum Zeist

De werkzaamheden zijn in uitvoering en worden in het eerste kwartaal van 2018 afgerond. We zijn nog in overleg met de gemeente Zeist over het exacte tijdstip dat de routewijziging kan worden doorgevoerd.

2.3 Werkzaamheden

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

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

2.4 NS-dienstregeling 2018

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

2.5 Voortzetting lijn 258 Bilthoven-Berg en Bosch

Eind 2015 is lijn 258 ingesteld om de bereikbaarheid van Berg en Bosch per openbaar vervoer te verbeteren. De kosten voor de exploitatie worden gedeeld door de bedrijven, die op het terrein zijn gevestigd, en de provincie Utrecht. De overeenkomst hiervoor loopt eind 2017 af. De betrokken partijen zijn inmiddels in gesprek over de mogelijkheden van voortzetting van deze lijn en de voorwaarden daarvoor.

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

De Uithoflijn kan niet per 7 juli 2018 (volledig) in gebruik worden genomen. De indienststelling van de tramlijn en alle daarmee samenhangende maatregelen worden daarom uitgesteld. De plannen in de consultatieversie voor het opheffen van de lijnen 12 en 208, de doortrekking van lijn 6 naar het Diaconessenhuis, de frequentieverlaging en de routewijziging van lijn 18 in Leidsche Rijn, de inzet van dubbelgelede bussen op lijn 28 en de avondbediening op lijn 29 worden verschoven naar een later tijdstip.

Wel wordt onderzocht of het mogelijk is de Uithoflijn in 2018 gedeeltelijk in gebruik te nemen. Het gaat dan om het traject tussen station Vaartsche Rijn en P+R De Uithof. Daarmee kan een verbetering in het OV-netwerk worden gerealiseerd. Gelijktijdig wordt ervaring opgedaan met de nieuwe tramexploitatie, die gebruikt kan worden bij de volledige exploitatie.

In de consultatieversie was het opnemen van nieuwe haltes in de route van de lijnen 283 en 287 in Nieuwegein gekoppeld aan de indienststelling van de Uithoflijn. Deze maatregel wordt wel per 7 juli 2018 doorgevoerd zodat deze verbetering op tijd is voor de start van het nieuwe studiejaar.

3.1 Verbetering verbinding Nieuwegein – De Uithof

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

3.1.1 Nieuwe haltes Nieuwegein Stadscentrum/extra rit lijn 283

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

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

Lijn 283 is nu al een goed bezette lijn en er worden op sommige momenten extra ritten ingezet om voldoende capaciteit te bieden. We moeten er rekening mee houden, dat door de kwaliteitsverbetering reizigers overstappen

van andere lijnen en nieuwe reizigers worden aangetrokken. Daarvoor is in de huidige situatie onvoldoende capaciteit. Om dit te kunnen opvangen worden de volgende maatregelen genomen:

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

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



Figuur 3. Haltes lijn 283

3.1.2 Haltes Nieuwegein Zuid lijn 287

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

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



Figuur 4. Haltes lijn 287

Ook hierbij is nog geen rekening gehouden met de effecten van de doorstromingsmaatregelen, die in de zomer van 2017 op de Waterlinieweg zijn getroffen. Mogelijk wordt daardoor de rijtijd in de spitsen 2 à 3 minuten korter.

De kwaliteitsverbetering leidt tot extra reizigers op lijn 287. Maar gezien de hoge frequentie en de capaciteit is het niet nodig het aanbod op lijn 287 aan te passen. Aan de andere kant zal het aantal reizigers op lijn 271 afnemen. Mede omdat het eventueel opheffen van lijn 271 gevolgen heeft voor de loopafstanden en er vrij recent is geïnvesteerd in de haltes Graaf Florisweg, heeft de gemeente Nieuwegein aangegeven een aanpassing van lijn 271 graag breder te willen bezien, onder andere samen met de gemeente Vianen. Voor het uitwerken van voorstellen wordt meer tijd uitgetrokken en wordt dit meegenomen in het Vervoerplan 2019. Lijn 271 blijft in 2018 dus ongewijzigd.

4 Thema 3: Uitvoering OV Streefbeeld 2020

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

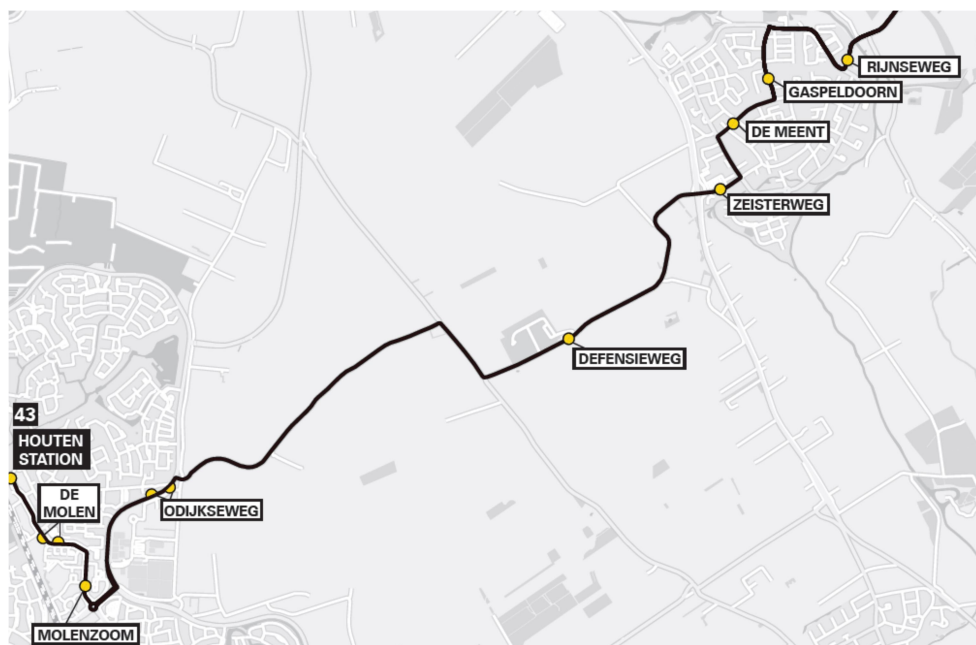
4.1 Introductie pilot Vianen-Houten-Odijk-Zeist

De plannen voor de nieuwe verbinding Vianen-Houten-Odijk-Zeist zijn uitgebreid beschreven in het Vervoerplan 2017-1. Belanghebbenden hebben in de consultatiefase van dat plan al kunnen reageren op het voorstel.

Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht hebben besloten voor een proef van 3 jaar middelen beschikbaar te stellen. Met de betrokken gemeenten worden afspraken gemaakt over de evaluatie van de proef.

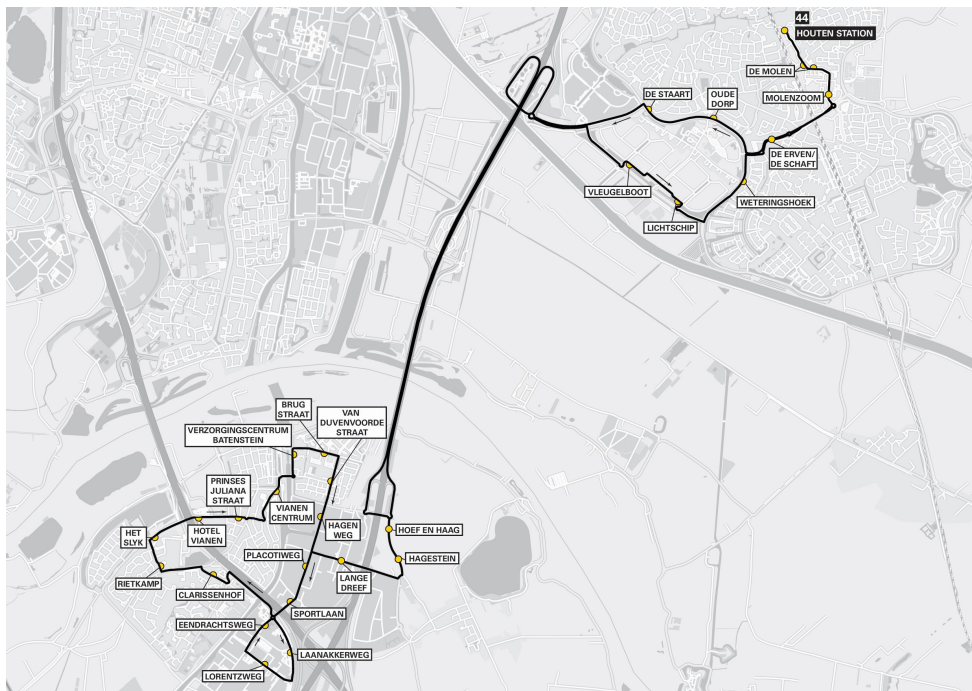
Samengevat worden met ingang van de nieuwe dienstregeling op 10 december 2017 de volgende wijzigingen doorgevoerd:

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

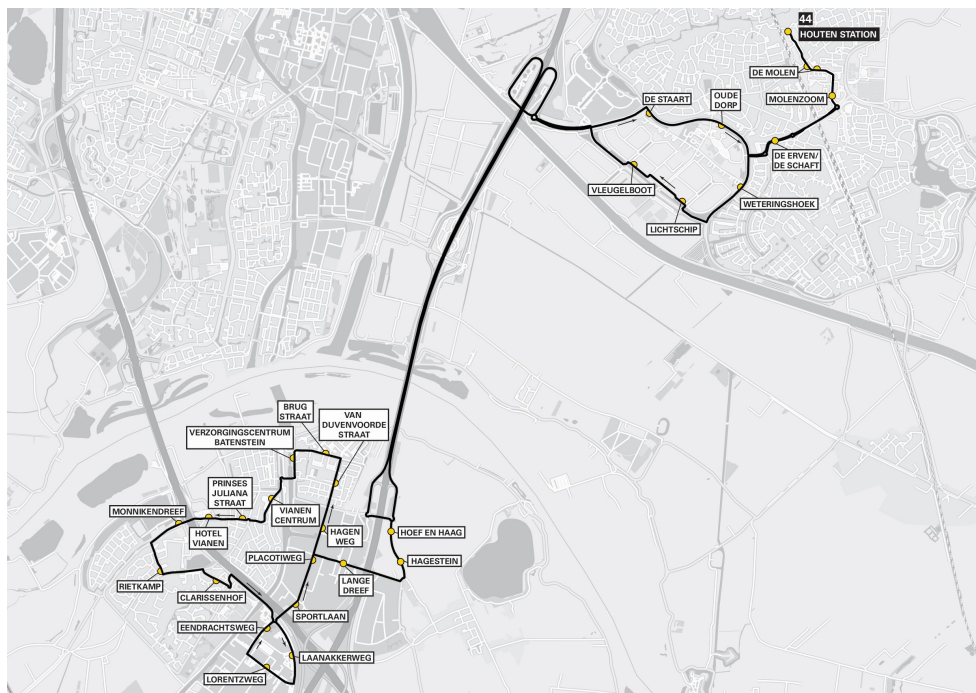


Figuur 5. Route lijn 43 Odijk - Houten

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



Figuur 6. Route lijn 44 ochtend



Figuur 7. Route lijn 44 middag

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

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

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

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

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

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

Om de verbinding tussen Leidsche Rijn en De Uithof via Utrecht Centraal (lijn 28) en het station te ontlasten, is in het OV Streefbeeld 2020 een tweede oost-westverbinding geïntroduceerd. Deze verbinding loopt via Papendorp en station Vaartsche Rijn en is sinds augustus 2016 ingesteld onder het lijnnummer 29. Op een aantal punten wijkt deze (nog) af van de beschrijving in het Streefbeeld.

De punten die nog reteren zijn behalve de routewijziging via Rijnsweerd (zie 4.3) het verhogen van de frequentie van 2x naar 4x per uur en het doortrekken van de lijn van De Meern Oost naar Vleuten. De afgelopen maanden is lijn 29 gemonitord en geëvalueerd. Hierbij zijn de wensen van de reizigers geïnventariseerd door middel van verschillende enquêtes en zijn de huidige prestaties geanalyseerd.

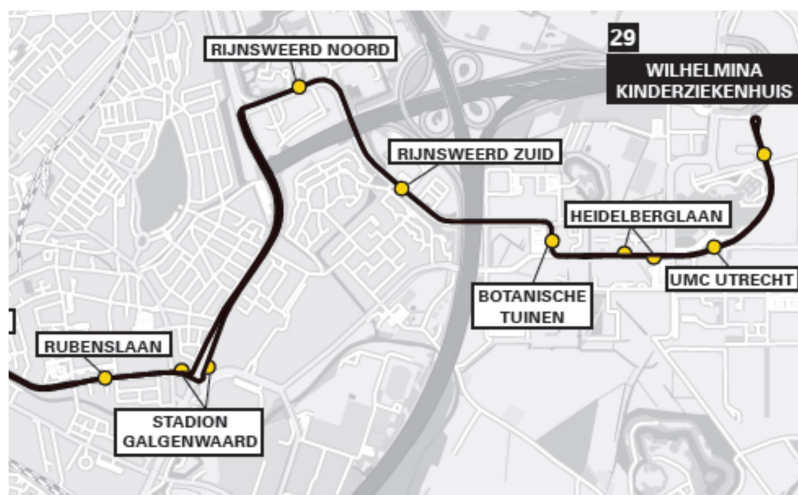
Het verhogen van de frequentie biedt veel voordelen. Het verhoogt de kwaliteit en aantrekkelijkheid van lijn 29, doordat er meer overstapmogelijkheden zijn op de knooppunten: bij station Vaartsche Rijn op de trein en bij de Meern Oost op de streeklijnen. Deze kwartierdienst biedt ook nieuwe overstapmogelijkheden.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

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

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

4.3 Lijn 29 via Rijnsweerd

Lijn 29 is ingesteld om de verbinding tussen Leidsche Rijn en De Uithof via Utrecht Centraal (lijn 28) en het station te ontlasten. De route loopt nu niet via Rijnsweerd maar rechtstreeks tussen stadion Galgenwaard en De Uithof. Daar is destijds voor gekozen omdat dit een omweg is voor de reizigers van/naar De Uithof mede door congestie op de Waterlinieweg. Wij verwachten dat de maatregelen die hier vanaf de zomer van 2017 zijn getroffen, een gunstig effect hebben op de doorstroming. De extra reistijd via Rijnsweerd bedraagt t.o.v. de huidige route niet meer dan 2 à 3 minuten. Daarom wordt de route met ingang van 10 december 2017 verlegd naar de Waterlinieweg en Rijnsweerd.



Figuur 1. Route lijn 29 Rijsweerd

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

Op dit moment ligt er op de oprit van de Waterlinieweg richting Rijsweerd al de halte Stadion Galgenwaard voor lijn 242. We hebben de gemeente Utrecht gevraagd deze te verbeteren en ook voor de andere richting een halte aan te leggen. Met deze haltes blijft ook de omgeving van stadion Galgenwaard door lijn 29 bediend.

4.4 Lijn 31 Frequentieverlaging Lunetten-Rijsweerd

In de consultatieversie was het voorstel opgenomen om het gedeelte van lijn 31 tussen Lunetten en Rijsweerd op te heffen na uitbreiding van lijn 29 en de start van de Uithoflijn. Hierop hebben wij diverse kritische reacties ontvangen, vooral uit de wijk Lunetten. In overleg met de provincie Utrecht hebben wij het voorstel aangepast. Lijn 31 wordt niet opgeheven, maar de frequentie wordt verlaagd naar 2x per uur. In plaats van wijziging bij de start van de Uithoflijn wordt de frequentieverlaging doorgevoerd met ingang van 10 december 2017, gelijktijdig met de routewijziging en frequentieverhoging van lijn 29 en de nieuwe dienstregeling van NS.

Met de combinatie van lijn 29 (4x/uur) en lijn 31 (2x/uur) wordt voldoende capaciteit geboden. Tevens is het mogelijk om op elke trein (6x/uur) op het traject Houten - Utrecht een aansluiting te bieden.

5 Thema 4: Geïntegreerd netwerk Zeist e.o.

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

6 Dienstregeling en aansluitingen

6.1 Frequenties en exploitatietijden per lijn

In het dienstregelingjaar 2017-2018 worden de volgende dienstregelingen gereden:

- ✦ Winterdienst 1 2018 van zondag 10 december 2017 t/m vrijdag 6 juli 2018
- ✦ Zomerdienst 2018 van zaterdag 7 juli 2018 t/m zondag 26 augustus 2018
- ✦ Winterdienst 2 2018 van maandag 27 augustus 2018 t/m zaterdag 8 december 2018

Bijlage 2 geeft voor elke dienstregeling een overzicht van de frequentie en exploitatietijden voor alle lijnen per deeltraject. Sommige lijnen rijden immers vaker op een gedeelte van de route, of rijden in een richting vaker dan in een andere richting. Tenzij de rijrichtingen specifiek zijn aangegeven, gelden de frequenties en exploitatietijden voor beide richtingen. De kolommen met frequenties geven per dagdeel het aantal ritten per uur aan. De exploitatietijden geven globaal de vertrektijden van de eerste en laatste ritten aan.

De kolom standaard materieeltype geeft aan welk materieeltype in principe wordt ingezet op de lijn. Dit kan per rit verschillen. Op enkele lijnen rijden bijvoorbeeld in de spitsuren enkele ritten met geleed materieel, terwijl de rest van de dag standaard materieel wordt ingezet. Hieronder hebben we op een rijtje gezet welke materieeltypen ingezet kunnen worden.

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

6.2 Aansluitingen

6.2.1 Utrecht Centraal

De eerste en laatste ritten van de dag komen tegelijk aan op en vertrekken van Utrecht Centraal. Dit betreft de lijnen 1, 3 en 4 (alleen van/naar Terwijde), 5, 6, 7, 8, 9, 28, 37, 41, 53, 74 en 77. We hebben dit aankomst- en vertrekmoment nauw afgestemd op de vroege en late intercitytreinen naar en uit Amsterdam.

Algemene aansluitingen	Eerste ritten Ma t/m vr	Eerste ritten Zaterdag	Eerste ritten Zondag	Laatste ritten
Aankomst Utrecht Centraal	6:16	7:01	8:01	0:55
Vertrek Utrecht Centraal	6:18	7:03	8:03	1:00

De overstaptijd 's ochtends op de IC naar Amsterdam is 7 minuten.

De overstaptijd 's avonds op de IC vanuit Amsterdam is 8 minuten

Behalve de nachtlijnen vertrekt alleen lijn 28 nog na 1:00 uur vanaf Utrecht CS, nl. eenmaal richting de binnenstad en De Uithof.

6.2.2 Overig stad Utrecht en Regio

In het onderstaande overzicht hebben we de aansluitingen op de andere stations in de stad en de regio op een rijtje gezet.

Halte	Aansluiting		Overstaptijd
Station Utrecht Overvecht	30 De Uithof	Sprinter Hilversum	5-7 min
Station Utrecht Lunetten	8 Oorsprongpark	Sprinter Houten	3-5 min
	10 Leidsche Rijn	Sprinter Tiel (spits)	3-5 min
	31 De Uithof	Sprinter Den Bosch	4-6 min
Station Vaartsche Rijn	29 De Uithof	Sprinter Tiel	4 min
		Sprinter Breukelen (spits)	5 min
		Sprinter Woerden	5 min
	29 De Meern Oost	Sprinter Den Bosch	6 min
Station Maarssen	5 Maarssen/Zuilen	Sprinter Breukelen	3-5 min
	37/38 Leidsche Rijn	Sprinter Breukelen	6 min
Station Vleuten	111 Kasteel de Haar	Sprinter Utrecht	4-5 min
	126 Vleuten	Sprinter Utrecht	5 min
	127 Kockengen	Sprinter Utrecht	6-8 min
Station Bilthoven	31 De Uithof	Sprinter Zwolle	5-6 min
		Sprinter Baarn (spits)	5-8 min
	58 Maartensdijk	Sprinter Zwolle	5-6 min
	258 Berg en Bosch	Sprinter Zwolle	6-7 min
Station Driebergen-Zeist	43 Odijk	Intercity Arnhem	5-6 min
	71/371 De Uithof	Intercity Arnhem	5-6 min
Station Houten	45 Schalkwijk	Sprinter Utrecht	3-4 min
	47 Utrecht	Sprinter Den Bosch	3-7 min
	48 Nieuwegein	Sprinter Den Bosch	5 min
	49 Houten Zuid	Sprinter Utrecht	5 min
	149 Schalkwijk	Sprinter Utrecht	6-8 min

7 Infrastructuur

Voor de voorgestelde lijnwijzigingen geldt de voorwaarde dat op een aantal punten de infrastructuur c.q. de verkeerslichtenregeling hiervoor wordt aangepast. In de meeste gevallen moeten deze aanpassingen door een gemeente worden gerealiseerd. Hieronder volgt per gemeente een overzicht.

De wijzigingen in samenhang met de indienststelling van de Uithoflijn worden verschoven, maar zijn daarmee niet van de baan. Gezien de ervaringen met eerdere aanpassingen vinden wij het van belang dat de voorbereidingen van de maatregelen doorgaan, zodat deze tijdig gerealiseerd worden. Deze aanpassingen zijn in paragraaf 7.7 opgenomen.

7.1 Houten

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

7.2 Nieuwegein

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

7.3 Odijk

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

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

7.4 Utrecht

7.4.1 Lijn 41 Ledig Erf

In de praktijk nemen chauffeurs op lijn 41 nu vaak de route via het Ledig Erf om grotere vertragingen te voorkomen. We willen in overleg met de provincie en de gemeente bekijken of het op korte termijn mogelijk is met name de ritten in de ochtendspits richting Utrecht Centraal via het Ledig Erf te leiden.

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

De gemeente Utrecht heeft aangegeven dat een route via het Ledig Erf vanwege de ambitie voor herinrichting van dit gebied hooguit een tijdelijke mogelijkheid kan zijn. Verder zal de gemeente bij de beëindiging van lijn 12 de groene golf voor het OV op de route via het Ledig Erf beëindigen, om zo de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren.

7.4.2 Overig

- ✦ Om de bereikbaarheid van de omgeving van het stadion met lijn 29 te behouden als de route wordt verlegd via Rijnsweerd moet de bestaande halte voor lijn 242 op de oprit naar de Waterlinieweg verlengd, verbreed en toegankelijk worden gemaakt en een nieuwe halte worden aangelegd op de afrit of op de Stadionlaan;
- ✦ Verkeersregelininstallaties zullen aangepast moeten worden. Een inventarisatie daarvan volgt.

7.5 Vianen

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

7.6 Zeist

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

7.7 CS Centrumzijde/Uithoflijn

Als het tram-/busstation Utrecht Centraal Centrumzijde en de Uithoflijn in gebruik kunnen worden genomen moeten behalve alle infrastructuur voor de Uithoflijn voor de daarmee samenhangende voorstellen de volgende aanpassingen aan de infrastructuur zijn gerealiseerd.

7.7.1 Lijn 2 Catharijnesingel

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

7.7.2 Knooppunt Vaartsche Rijn

De omgeving van het station Vaartsche Rijn ontwikkelt zich steeds meer. Verder wordt dit station steeds belangrijker als knooppunt. Op termijn gaat de Uithoflijn rijden. Verder stellen wij in dit vervoerplan voor om, naast de bestaande bestemmingen, ook Rijnsweerd bereikbaar te maken vanaf dit station en gaat lijn 29 frequenter rijden. Tenslotte wordt als de Uithoflijn gaat rijden lijn 6 verlengd langs dit station voor de verbinding met het Diaconessenhuis. Om de extra bussen en reizigers op dit knooppunt te kunnen verwerken is een aantal verbeteringen noodzakelijk. Zo moet de haltecapaciteit bij station Vaartsche Rijn worden verhoogd zowel vanwege het aantal bussen als het aantal reizigers. Verder moet op het traject Vondellaan-Baden Powellweg-Albatrosstraat-Rubenslaan de doorstroming worden verbeterd. De gemeente heeft toegezegd zich samen met de provincie, de vervoerder en de omgeving hiervoor in te spannen.

7.7.3 Lijn 6 Diaconessenhuis

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

- ✦ Herstel van de halte Burg. Fockema Andreaelaan;

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

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

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

7.7.4 Overig

- ✦ Voor de overstap van en naar de Uithoflijn worden op de Herculeslaan bij de kruising met de Weg tot de Wetenschap nieuwe haltes voor lijn 41 aangelegd.

8 Kwantiteiten

In de onderstaande tabel hebben wij aangegeven welke gevolgen de voorstellen in dit vervoerplan hebben voor het aantal dienstregelinguren (dru) Totaal neemt het aantal toe met ruim 15.500. In de uitgangspunten heeft de provincie Utrecht aangegeven dat er een budget voor onderhoud en uitbreiding beschikbaar is van 17.500. Daar blijven we binnen. Voor 2018 reserveren de resterende ongeveer 2.000 dru voor evt. onderhoud aan het voorzieningenniveau, zoals uitbreiding van capaciteit en/of toevoegen van rijtijd.

Lijn	dru	Aanpassing
Diverse	2.000	Aanpassing rijtijden op o.a. lijnen 5, 6, 7, 9, 28, 29, 30 en 31
u047	50	Extra rit avond
u065	300	Extra rit ochtend en avond
Diverse	-1.000	Routewijziging Parijsboulevard voor lijnen 10, 11, 15, 16, 37, 48, 127 en 138
u283	200	Bediening haltes Nieuwegein Centrum + extra rit ochtendspits (niet in vakanties)
u287	200	Bediening haltes Nieuwegein Zuid
u029	1.150	Route verleggen via Rijnsweerd
u031	-850	Rijnsweerd - Lunetten 2x per uur
u058	0	Centrumvisie Zeist
u074	0	Centrumvisie Zeist
u251	0	Centrumvisie Zeist
u029	6.500	WKZ- De Meern tot 19:00 4x/u (en 2x/u zomerdienst, kerst)
u043	1.500	Verlengen naar Houten, strekken Odijk
u044	5.500	Vianen - Houten
TOTAAL	15.550	

Bijlage 1 Consultatienota Vervoerplan 2018

1.1 Inleiding

De consultatieversie van het vervoerplan 2018 is op 22 mei 2017 gepubliceerd. Zoals in de concessiebepalingen is opgenomen, hebben we deze versie ter advisering aangeboden aan de gemeenten in de regio Utrecht, het reizigersplatform ROCOV en de vervoerbedrijven in de aangrenzende concessies. Daarnaast hebben wij samen met de provincie Utrecht een openbare, aanvullende consultatie georganiseerd om iedere belangstellende in de gelegenheid te stellen te reageren op de voorgenomen plannen. Het vervoerplan was voor iedereen beschikbaar via de website van U-OV. Reageren was mogelijk via een online enquête.

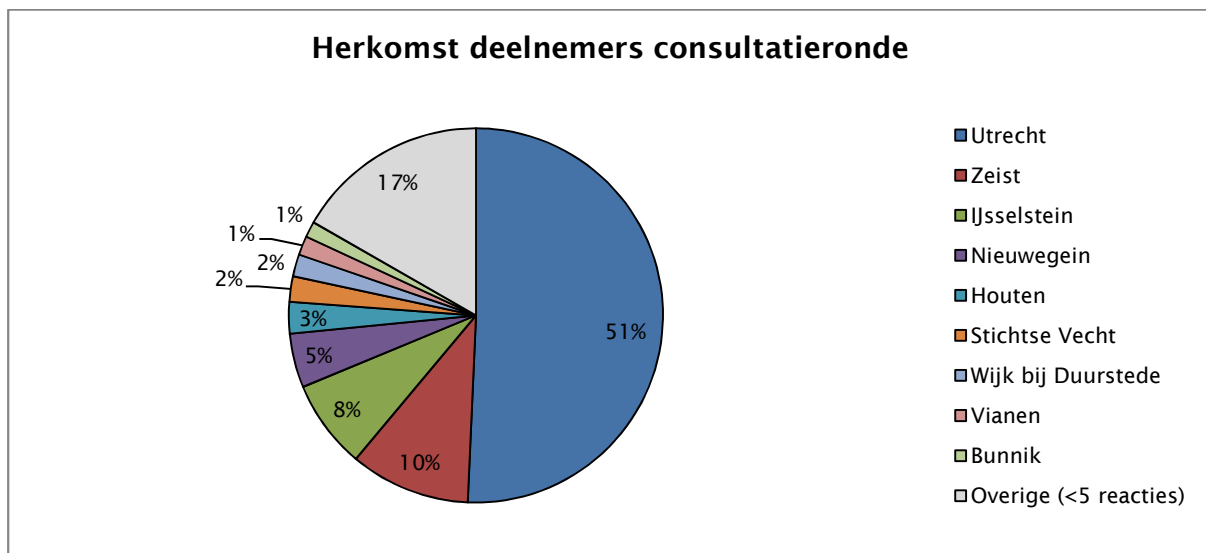
In de consultatieronde hebben we 375 reacties ontvangen. In nauwe samenwerking met de provincie Utrecht hebben we op basis van de reacties bekeken welke aanpassingen mogelijk waren op de voorgenomen plannen. In deze consultatienota is op hoofdlijnen weergegeven welke reacties zijn binnengekomen, wat hiervan is verwerkt in het definitieve vervoerplan 2018 en wat niet en waarom.

Daarnaast hebben wij nog reacties ontvangen van ROCOV, U10 en vervoerbedrijven in aangrenzende concessies. Richting deze organisaties verzorgen wij, eveneens in nauwe samenwerking met de provincie Utrecht, een aparte beantwoording op de reacties.

1.2 Profiel consultatiedeelnemers

Uit de resultaten van de internetenquête blijkt dat vooral reacties komen uit gemeenten waar wijzigingen zijn voorgesteld in de consultatieversie. In Utrecht vinden veruit de meeste wijzigingen plaats en dat is ook terug te zien in het hoge aandeel. Verder is opvallend dat veel inwoners van Zeist reageren op de routewijziging in het centrum.

Figuur 1. Herkomst deelnemers consultatieronde



1.3 Maatregelen in conceptvervoerplan

Tijdens de consultatie konden betrokkenen reageren op de onderstaande voorstellen.

Voorgestelde wijzigingen per 10 december 2017:

- De frequentie van lijn 29 De Meern – De Uithof wordt verhoogd van 2x naar 4x per uur. De route gaat via Rijnsweerd lopen. Verder gaat ook lijn 29 's avonds na 19:00 rijden.
- Lijn 43 wordt op werkdagen overdag verlengd van Odijk naar Houten.
- De nieuwe lijn 44 gaat op werkdagen overdag rijden tussen Vianen en Houten.
- In Zeist wordt in verband met de vernieuwing van het centrum de route van de lijnen 58, 74 en 251 in de richting De Bilt verlegd van de Weeshuislaan-2^e Hogeweg naar de 1^e Hogeweg-Slotlaan (“Donkere Laan”). Op deze route worden nieuwe haltes aangelegd.

Voorgestelde wijzigingen per 7 juli 2018:

- De halte Utrecht Centraal van de lijnen 2, 3 en 28 wordt verplaatst van het Jaarbeursplein naar het tram-/busstation Centrumzijde
- De route van lijn 2 gaat weer via de Catharijnesingel lopen. Hiermee worden de haltes Hoogh Boulandt en Nicolaas Beetstraat weer in gebruik genomen. Bij de Marga Klompébrug wordt een nieuwe halte aangelegd. Ook onderzoeken we een extra halte nabij het Vredenburg
- De halte Utrecht Centraal van lijn 6 wordt verplaatst van het Jaarbeursplein naar het busstation Jaarbeurszijde.
- In Leidsche Rijn Centrum wordt de route van de lijnen 10, 11, 15, 16, 37, 48 127 en 138 verlegd naar de Parijsboulevard. Hiermee wordt de reistijd één minuut korter.

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

- De Uithoflijn gaat rijden als lijn 22. Hierdoor ontstaan nieuwe overstapmogelijkheden tussen trein en tram bij station Vaartsche Rijn en tussen bus en tram bij de nieuwe halte Herculesplein nabij Galgenwaard. De Uithoflijn rijdt op werkdagen tot 21:30 uur en krijgt een frequentie overdag van 16x per uur.
- Lijn 6 wordt van het busstation Jaarbeurszijde over de route Vondellaan-Albatrosstraat-Rubenslaan verlengd naar het Diaconessenhuis. Nabij het Diaconessenhuis worden nieuwe haltes aangelegd in de Burg. Fockema Andraealaan en de Bosboomstraat.
- Lijn 12 wordt opgeheven. Reizigers kunnen reizen met de Uithoflijn.
- Van en naar De Meern gaat lijn 18 de route van lijn 4 over de Langerakbaan en de Weg der Verenigde Naties/Graadt van Roggenweg volgen. Lijn 18 gaat 4 keer per uur rijden in plaats van 6 keer per uur.
- Op lijn 28 worden dubbelgelede bussen ingezet om in te spelen op de reizigersgroei.

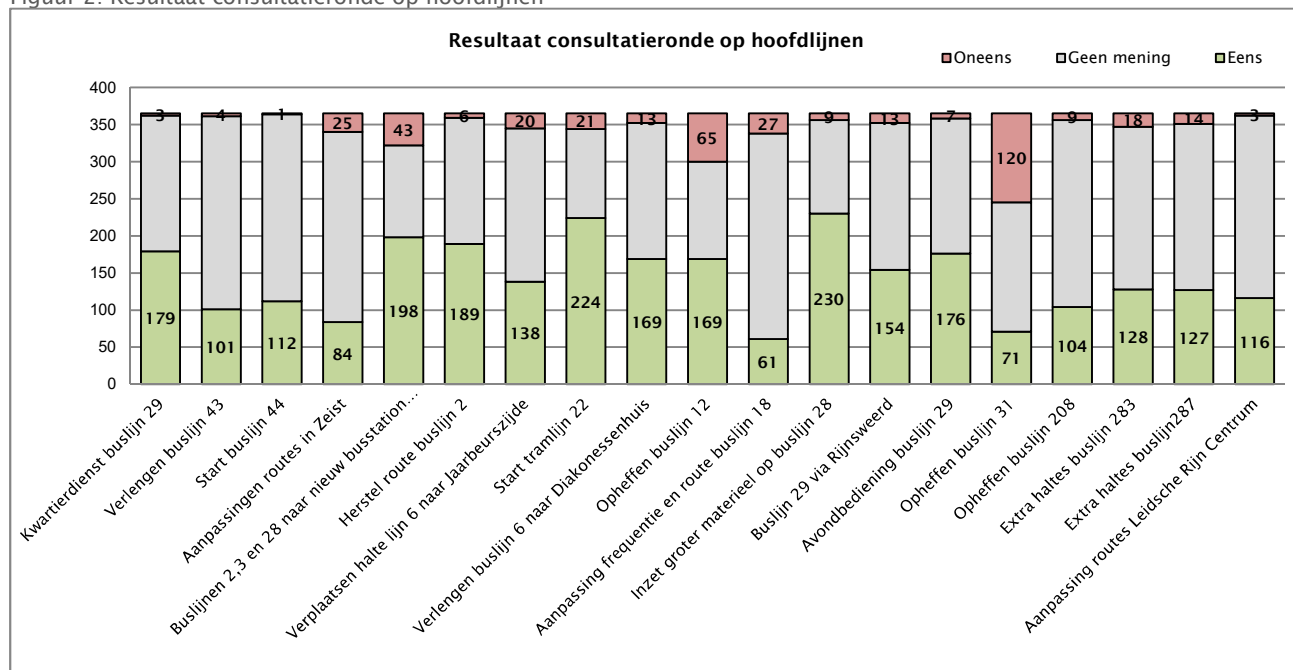
- De route van lijn 29 gaat via Rijnsweerd lopen. Met deze aanpassing ontstaat een nieuwe verbinding van station Vaartsche Rijn met Rijnsweerd. In de Stadionlaan wordt een nieuwe halte aangelegd voor lijn 29 richting Utrecht CS.
- Lijn 29 gaat ook 's avonds na 19:00 uur rijden tot einde dienst om de omgeving Rubenslaan een alternatief te bieden voor het opheffen van lijn 12 en om in te spelen op ontvangen wensen.
- Lijn 31 wordt tussen station Lunetten en Rijnsweerd opgeheven. Treinreizigers met bestemming De Uithof kunnen voortaan gebruik maken van station Vaartsche Rijn en de Uithoflijn.
- Lijn 208 wordt opgeheven, omdat deze niet langer noodzakelijk is bij start van de Uithoflijn en de introductie van de nieuwe lijn 6 naar Diakonessenziekenhuis.
- Lijn 283 gaat in Nieuwegein nieuwe haltes bij het stadscentrum aandoen, zodat inwoners in Nieuwegein gebruik kunnen maken van deze snelle verbinding naar De Uithof.
- Lijn 287 gaat de haltes langs de route in Nieuwegein-Zuid aandoen, zodat inwoners in Nieuwegein gebruik kunnen maken van deze snelle verbinding naar De Uithof.

2 Resultaat consultatieronde op hoofdlijnen

Voor het Vervoerplan 2018 is de mogelijkheid geboden om te reageren via een internetenquête. Daarbij was het mogelijk om een oordeel te geven over de wenselijkheid van de maatregel en aanvullend hierop opmerkingen en/of suggesties te geven. In dit hoofdstuk staan we stil bij het oordeel. De opmerkingen en suggesties worden verder behandeld in hoofdstuk 3.

Het totaalbeeld over de consultatieronde geeft inzicht in de populariteit van maatregelen. Figuur 2 toont een overzicht van de reacties onderverdeeld naar de categorieën: oneens, geen mening en eens.

Figuur 2: Resultaat consultatieronde op hoofdlijnen



Top 5 van maatregelen met de meeste positieve reacties:

- Inzet groter materieel op lijn 28 (230x)
- Start tramlijn 22 (Uithoflijn) (224x)
- Lijnen 2, 3 en 28 naar nieuw busstation Utrecht CS Centrumzijde. (198x)
- Herstel route lijn 2 (189x)
- Kwartierdienst lijn 29 (179x)

Top 5 van maatregelen met de meeste negatieve reacties:

- Opheffen lijn 31 (120x)
- Opheffen lijn 12 (65x)
- Verplaatsen lijnen 2, 3 en 28 naar nieuw busstation Centrumzijde (43x)
- Aanpassen frequentie lijn 18 en route in Leidsche Rijn (27x)
- Aanpassen routes in centrumgebied Zeist (25x)

3 Consultatiereacties op de plannen

3.1 Inleiding

Aanvullend op een oordeel over de wenselijkheid (eens, geen mening, oneens) was het mogelijk een reactie te geven op elk voorstel. Alle ontvangen opmerkingen zijn samengevat en geanonimiseerd en worden in dit hoofdstuk behandeld. Voor de behandeling van de reacties wordt de volgorde zoals opgenomen in paragraaf 1.3 aangehouden. Algemene reacties die niet direct gerelateerd zijn aan het voorstel zijn verplaatst naar hoofdstuk 4 overige reacties.

3.2 De frequentie van lijn 29 De Meern-De Uithof wordt verhoogd van 2x naar 4x per uur

3.2.1 Algemene steunbetuigingen voor frequentieverhoging van lijn richting De Uithof (19x)

Antwoord:

Wij zijn blij met de vele positieve reacties op het voorstel voor de kwartierfrequentie van 29. Het verhogen van de frequentie zorgt voor een betere overstap op station Vaartsche Rijn en knooppunt De Meern Oost.

3.2.2 Kritiek: inzet van middelen voor uitbreiding lijn 29 (2x)

Antwoord:

Het uitbreiden van lijn 29 tussen Meern Oost en De Uithof levert een positieve bijdrage aan het bereikbaar houden van de stad en economische kerngebieden. De lijn is op 22 augustus 2016 gestart en populair onder reizigers. Met het uitbreiden naar een kwartierdienst groeit de capaciteit mee met de actuele reizigersaantallen en -bewegingen richting De Uithof. Verder wordt deze lijn door een hogere frequentie aantrekkelijker en versterkt station Vaartsche Rijn als regionaal knooppunt. Hiermee vermindert de noodzaak om te reizen via knooppunt Utrecht CS en binnenstad, zodat ook hier meer ruimte ontstaat voor andere reizigers.

3.2.3 Wens: lijn 29 via Rijnzathe (bedrijventerrein Oudenrijn) (1x)

Antwoord:

Lijn 29 levert een belangrijke bijdrage aan het ontlasten van de binnenstad en Utrecht CS. Deze lijn is nu op de relatie Leidsche Rijn-De Uithof 10 minuten sneller dan lijn 28 en vormt met een kwartierdienst een aantrekkelijk reisalternatief, ook voor reizigers die overstappen van lijn 9, 28 en diverse lijnen van Syntus uit het (zuid)oosten. Vanwege deze verbindende functie houden wij vast aan de huidige route door Oudenrijn.

3.2.4 Wens: lijn 29 in het weekend (1x)

Antwoord:

De huidige bediening van lijn 29 sluit aan bij het reisgedrag van de belangrijke reizigersgroepen, die gebruik maken van deze lijn, zoals studenten en werknemers op Papendorp en De Uithof. Voor een bediening tijdens het weekend is de vervoervraag te beperkt. Voor reizen van/naar De Uithof kan gebruik gemaakt worden van lijnen via Utrecht CS.

3.2.5 Wens: behoud halte Balijelaan (1x)

Antwoord:

De halte Balijelaan blijft behouden voor lijn 29.

3.2.6 Wens: verlengen lijn 29 richting Vleuten (2x)

Antwoord:

Het verlengen van lijn 29 is onderdeel van het OV Streefbeeld 2020. Op dit moment zijn er onvoldoende middelen om deze uitbreiding mogelijk te maken. Zeker gezien de doorstroming, die onder druk staat in de regio en ook financiële risico's met zich meebrengt voor de uitvoering. Voor de toekomstige netwerkontwikkeling gaan wij onderzoeken op welke manier de lijnen 9 en 29 een bijdrage kunnen leveren aan de ontsluiting van Vleuterweide.

3.2.7 Wens: hogere spitsfrequentie lijn 29, vooral na wegvallen lijn 12 (1x)

Antwoord:

Op basis van het huidige en verwachte gebruik zien wij op dit moment geen aanleiding om de frequentie van lijn 29 verder te verhogen. Uiteraard blijven wij het gebruik van deze relatief nieuwe lijn volgen en komen met voorstellen wanneer noodzakelijk en verantwoord.

3.2.8 Vraag: rijdt lijn 29 ook via Lunetten? (1x)

Antwoord:

Nee, lijn 29 rijdt tussen De Meern Oost – Papendorp – station Vaartsche Rijn – Galgenwaard – De Uithof. Lijn 31 biedt in de spitsuren een verbinding tussen Lunetten en De Uithof.

3.3 Lijn 43 rijdt op werkdagen overdag ook van Odijk naar Houten. De route in Odijk wordt aangepast.

3.3.1 Algemene steunbetuigingen voor verlengen lijn 43 (19x)

Antwoord:

Wij zijn blij met de vele positieve reacties op het voorstel voor het verlengen van lijn 43 naar Houten. Deze verlenging is onderdeel van een driejarige pilot om de vervoervraag van deze verbinding inzichtelijk te maken.

3.3.2 Kritiek op verlengen van lijn 43 naar Houten (2x)

- kritiek op inzet van middelen voor verlengen lijn 43 naar Houten (1x)
- zorgen over verkeersveiligheid N410 (1x)

Antwoord:

Het verlengen van lijn 43 is onderdeel van het voorstel pilot Vianen – Houten – Odijk – Zeist zoals opgenomen in het OV Streefbeeld 2020. Voor de uitvoering hiervan is een aanvullend pilotbudget beschikbaar gesteld. Doel van de pilot is om meer inzicht te krijgen in de exacte marktvrage. In een periode van drie jaar kan worden vastgesteld wat het gebruik en verdere ontwikkelpotentie is. Voor het einde van die periode vindt een evaluatie plaats en bij succes wordt de verlenging van de lijn opgenomen in de vaste verbindingen van U-OV.

Zorgen zijn geuit over de routekeuze in het voorstel en de gevolgen voor de verkeersveiligheid op de N410. Momenteel is deze voorgestelde OV-verbinding een ommissie in het netwerk: potentiële OV-reizigers tussen Houten richting Odijk/Zeist/Wijk bij Duurstede en v.v. zijn genoodzaakt via Utrecht te reizen. Alternatieve routes zijn niet beschikbaar tussen Houten en Odijk. Met deze nieuwe OV-verbinding verbetert de aantrekkelijkheid van het OV in dit gebied, met hopelijk een lichte afname van (auto)verkeer op de N410 tot gevolg. Na start van de nieuwe dienstregeling gaan wij verkeerssituatie nauwlettend volgen, samen met de wegbeheerder.

3.3.3 Wens: weekendbediening (1x)

Antwoord:

Voor de opzet van het voorstel is gekozen voor een basiskwaliteit gedurende de gehele dag. Hierbij wordt een halfuurfrequentie aangeboden tussen 6:30 en 19:00 op werkdagen, zoals ook gangbaar is op andere 'tangenten' in de regio. Voor lijn 43 Houten – Zeist geldt dat alleen op deze tijdstippen de bus doorrijdt naar Houten.

Na de introductie van de verlenging naar Houten gaan wij het gebruik nauwlettend volgen. Bij succes van deze lijn onderzoeken wij de mogelijkheden van verdere uitbreidingen, waaronder de avonden en in het weekend.

3.3.4 Wens: aansluitingen (4x)

- Lijn 41 (3x)
- Aansluiting op treinen van/naar Nijmegen (2x)

Antwoord:

Bij het ontwerpen van de dienstregeling stemmen wij zoveel mogelijk de frequenties en reismogelijkheden af tussen lijn 41 en 43 en op de treindiensten. Hierbij geldt wel de kanttekening dat er ook beperkingen zijn. Zo dienen lijnen 41 en 43 ook aansluitingen te bieden op uiteenlopende regionale knooppunten (trein-bus en bus-bus), zoals station Houten, station Driebergen-Zeist en busstation Zeist.

3.3.5 Wens: herstel oude route lijn 43 in Kerckebosch (1x)

Antwoord:

Wij zijn ons ervan bewust dat niet elke wijziging voor iedereen voordeel biedt. Wij zien geen aanleiding om de routewijziging van lijn 43 in Kerckebosch terug te draaien. De nieuwe route is sneller en sluit beter aan op de ontwikkelingen in dit gebied.

3.3.6 Vraag: reistijd tussen Houten en Zeist t.o.v. huidige routes (1x)

Antwoord:

De reistijd tussen Houten NS en busstation Zeist wordt ongeveer 35 minuten. Dit is ongeveer een halvering van de reistijd tussen Houten en Zeist, maar e.e.a. is wel uiteraard afhankelijk van de exacte herkomst en bestemming.

3.3.7 Vraag: bereikbaarheid Odijk na routewijziging (3x)

- Alternatieven voor reizigers bij vervallen haltes door nieuwe route Odijk? (1x)
- Bereikbaarheid Zeisterweg (1x)
- Wethouder Hollaan in Odijk als alternatieve route (1x)

Antwoord:

De routewijziging in Odijk is onderdeel van het voorstel pilot Vianen – Houten – Odijk – Zeist. De route heeft nu een ontsluitend karakter, passend bij de huidige functie van de lijn. Met de doorgaande verbinding wordt de route versneld om aantrekkelijke reistijden mogelijk te maken tussen Houten en Zeist. Samen met de gemeente Bunnik zijn wij tot de conclusie gekomen dat dit de meest geschikte route is voor de lijn.

Uiteraard heeft deze routewijziging helaas ook tot gevolg dat enkele reizigers met herkomst of bestemming in Odijk hierdoor verder moeten lopen of fietsen om met de bus te gaan. Het voordeel van de wijziging is dat Odijk beter verbonden wordt met haar omgeving, met een nieuwe verbinding naar Houten.

3.4 Lijn 44 gaat op werkdagen overdag rijden tussen Vianen en Houten.

3.4.1 Algemene steunbetuigingen voor introductie lijn 44 (14x)

Antwoord:

Wij zijn blij met de vele positieve reacties op het voorstel voor introductie van lijn 44.

3.4.2 Wens: aanvullende bediening Hoef en Haag naar Utrecht CS / De Uithof (2x)

Antwoord:

Voorlopig is de bediening van lijn 44 en mogelijk ook de lijn 146 passend bij de stapsgewijze ontwikkeling van Hoef en Haag. Utrecht CS en De Uithof zijn bereikbaar via busstation Vianen Lekbrug en Houten NS. Alternatieven zoals het omleiden van lijn 63 hebben ook nadelen voor doorgaande reizigers van/naar de bedrijventerreinen. Uiteraard blijven wij het gebruik nauwlettend volgen en komen met verbetervoorstellen wanneer noodzakelijk.

3.4.3 Wens: doortrekken lijn 44 naar Wijk bij Duurstede via Werkhoven (1x)

Antwoord:

Voor het uitbreiden van lijn 44 naar Wijk bij Duurstede zijn onvoldoende middelen beschikbaar. Momenteel bestaan er geen mogelijkheden om bestaande lijnen te koppelen zonder daarmee aansluitingen elders los te laten.

3.4.4 Vraag: bediening haltes in Vianen en Houten (3x)

- Amaliastein, Vianen (1x)
- Molenzoom, Houten (1x)
- Lange Dreef, Vianen (1x)

Antwoord:

De haltes Lange Dreef en Molenzoom zijn opgenomen in de route van lijn 44. Amaliastein wordt niet opgenomen in de route. Belangrijke redenen hiervoor zijn dat de route hierdoor te lang wordt voor doorgaande reizigers en onvoldoende bussen beschikbaar zijn voor de uitvoering van deze langere route. Bij de halte Rietkamp zijn fietsklemmen beschikbaar voor instappers uit de omgeving.

Voor lijn 44 is gekozen voor een basiskwaliteit gedurende de gehele dag. Hierbij wordt een halfuurfrequentie aangeboden tussen 7:00 en 19:00 op werkdagen, zoals ook gangbaar is op andere 'tangenten' in de regio. Met de uitwerking van de dienstregeling worden de vertrektijden bekend. Deze worden enkele weken voor start dienstregeling gepubliceerd op de website www.u-ov.info.

3.4.5 Vraag: hoe wordt dit gefinancierd? (1x)

Antwoord:

Voor de pilot Vianen Houten Odijk is een aanvullend budget beschikbaar. De introductie van de pilot heeft dus geen gevolgen voor de inzet van reguliere exploitatiemiddelen.

3.5 Routewijziging lijnen 58, 74 en 251 in centrum Zeist.

3.5.1 Algemene steunbetuigingen en begrip voor het voorstel (8x)

Antwoord:

Wij zijn blij met het begrip op het voorstel om de routes aan te passen. Vanwege de herinrichting van het centrumgebied zijn wij genoodzaakt om de routes aan te passen. Hierbij proberen wij overlast voor reizigers zoveel mogelijk te beperken.

3.5.2 Kritiek op routewijziging in centrum van Zeist (26x)

- Geschiktheid en veiligheid Slotlaan / 1^e Hogeweg (19x)
- Doorsnijden centrum (2x)
- Onduidelijkheid routes (2x)
- Loopafstanden centrum (1x)
- Raad van State procedure verkeersbesluit afwachten (1x)
- Weeshuislaan als opstaptelek voor blinden en slechtziende (1x)

Antwoord:

Tijdens de consultatieperiode zijn diverse opmerkingen binnengekomen over de nieuwe routes door het centrumgebied. Wij vinden het belangrijk om te benadrukken dat de nieuwe routes een gevolg zijn van een gemeentelijk besluit om de verkeerscirculatie aan te passen. Hierbij heeft de gemeente vanuit haar rol als wegbeheerder een integrale keuze gemaakt waarbij de bussen richting De Bilt voortaan niet meer via de Weeshuislaan rijden, maar via Voorheuvel en 1^e Hogeweg. Om dit mogelijk te maken wordt door de gemeente de infrastructuur op een aantal plekken aangepast. Wij zijn derhalve genoodzaakt om verschillende busroutes te veranderen. Hierbij proberen wij de overlast voor reizigers zoveel mogelijk te beperken.

Vanwege de langere route door het centrum is in overleg met de gemeente nu voorgesteld om busverkeer in één richting over de Slotlaan te herstellen. Dit voorkomt extra reistijd voor de ongeveer 370 doorgaande reizigers per dag en een toename van structurele exploitatiekosten met ongeveer €100.000 op jaarbasis. Met deze routewijziging is de bediening van de drukke halte Het Rond/Lageweg en Het Rond/1^e Dorpstraat nog steeds mogelijk binnen het beschikbare budget.

De samenloop van fietsers en busverkeer in de Slotlaan vraagt om extra aandacht van de buschauffeur en van andere weggebruikers. De gemeente heeft echter aangegeven dat besloten is om los van bovenstaande de parkeersituatie aan te passen waardoor de veiligheid voor fietsverkeer en busverkeer verbetert. Uiteraard gaat onze voorkeur uit naar vrijliggende infrastructuur voor bus en fiets, maar de voorgestelde situatie voldoet volgens de gemeente aan de geldende richtlijnen voor een veilige weginrichting.

Verder betekent het laten rijden van bussen in de Slotlaan, zoals veelvuldig aangehaald door bewoners, ook dat er minder bussen gaan rijden door de 2^e Hogeweg, Laan van Beek en Royen en 1^e Dorpstraat, wat mogelijk weer als positief ervaren wordt door de bewoners aldaar.

3.5.3 Wens: OV-route twee richtingen Antonlaan (1x)

Antwoord:

Met de door de gemeente voorgestelde verkeerscirculatie in het gebied is het niet mogelijk om de Antonlaan in twee richtingen te bedienen. Indien op termijn de verkeerscirculatie wijzigt dan zijn wij bereid om dit te onderzoeken.

3.5.4 Wens: wijziging haltebenaming Kerkweg en Voorheuvel (1x)

Antwoord:

Om meer eenduidigheid en logischer haltebenaming te krijgen hebben wij in overleg met de gemeente gekozen om de naam van de halte Kerkweg te veranderen in Slotlaan. Hiermee vormt deze halte samen met de nieuwe halte in de Slotlaan één haltepaar. Ook is ervoor gekozen om de naam van de halte Voorheuvel te veranderen in Markt. Wij hopen dat hiermee de situatie duidelijker is.

3.6 De halte Utrecht Centraal van de lijnen 2, 3 en 28 wordt verplaatst van het Jaarbeursplein naar het tram-/busstation Centrumzijde

Op 14 juni 2017 is bekend gemaakt dat het busstation Centrumzijde vertraging oploopt en pas klaar is medio december 2018. Deze vertraging heeft ook gevolgen voor het vervoerplan. Alle wijzigingen die samenhangen met het nieuwe busstation schuiven helaas door naar het Vervoerplan 2019.

Alle opmerkingen, die wij nu ontvangen hebben, nemen wij, voor zover mogelijk, mee als input voor het Vervoerplan 2019. Vooruitlopend op dit plan willen wij nu wel graag kort ingaan op de ontvangen reacties.

In totaal zijn 76 opmerkingen ontvangen op het voorstel. Veel opmerkingen gaan over de wenselijkheid van twee busstations, de loopafstanden en over de verdeling van lijnen.

Algemene beantwoording, vooruitlopend op nieuw vervoerplan 2019

Met de ontwikkeling van het stationsgebied is in het verleden gekozen voor het realiseren van twee busstation, één busstation aan de Jaarbeurszijde en één busstation aan de Centrumzijde. Belangrijke reden hiervoor was dat er onvoldoende ruimte beschikbaar is voor de realisatie van een integraal busstation met voldoende capaciteit voor alle lijnen.

Uiteraard hebben wij begrip voor de vele opmerkingen over de loopafstanden en overstaprelaties, maar zien ons genoodzaakt om een keuze te maken in de indeling. Voor het volgende vervoerplan gaan wij kijken in hoeverre wij de indeling van het busstation kunnen optimaliseren.

3.7 De route van lijn 2 gaat weer via de Catharijnesingel lopen.

Op 14 juni 2017 is bekend gemaakt dat het busstation Centrumzijde vertraging oploopt en pas klaar is medio december 2018. Deze vertraging heeft ook gevolgen voor het vervoerplan. Alle wijzigingen die samenhangen met het nieuwe busstation schuiven helaas door naar het Vervoerplan 2019.

Alle opmerkingen, die wij nu ontvangen hebben, nemen wij, voor zover mogelijk, mee als input voor het Vervoerplan 2019. Vooruitlopend op dit plan willen wij nu wel graag kort ingaan op de ontvangen reacties.

In totaal zijn 28 opmerkingen ontvangen op het voorstellen voor herstel route lijn 2. De meeste reacties zijn steunbetuigingen voor herstel van de oude route. Daarnaast zijn er diverse reacties ontvangen met alternatieven voor lijn 2.

Algemene beantwoording, vooruitlopend op nieuw vervoerplan 2019

Wij nemen de opmerkingen mee in de ontwikkeling van het vervoerplan 2019, maar zien op dit moment weinig mogelijkheden en aanleiding voor een aanpassing van de route van lijn 2. Belangrijke redenen hiervoor zijn de vele infrastructuur-beperkingen in dit gebied, de beperkte beschikbaarheid van elektrisch materieel, en de behoefte aan stabiliteit na diverse werkzaamheden en omleidingen.

3.8 De halte Utrecht Centraal van lijn 6 wordt verplaatst van het Jaarbeursplein naar het busstation Jaarbeurszijde

Op 14 juni 2017 is bekend gemaakt dat het busstation Centrumzijde vertraging oploopt en pas klaar is medio december 2018. Verder kan de Uithoflijn in 2018 in ieder geval niet volledig in gebruik worden genomen. Deze vertragingen hebben ook gevolgen voor het vervoerplan. Alle wijzigingen die samenhangen met de Uithoflijn en het nieuwe busstation schuiven helaas door naar het Vervoerplan 2019.

De opmerkingen, die wij nu ontvangen hebben, nemen wij, voor zover mogelijk, mee als input voor het Vervoerplan 2019. Vooruitlopend op dit plan willen wij nu wel graag kort ingaan op de ontvangen reacties.

3.8.1 Algemene steunbetuigingen en begrip voor het voorstel (8x)

Antwoord:

Wij zijn blij met de vele positieve reacties op het voorstel.

3.8.2 Houd de lijnen 3 en 6 bij elkaar (5x)

Antwoord:

Met de inrichting van de nieuwe busstations in het stationsgebied zijn wij genoodzaakt om keuzes te maken. Vanwege de verlate oplevering van busstation Centrumzijde kunnen wij voorlopig lijn 6 richting Overvecht aan het Jaarbeursplein laten stoppen. Door het uitstel van het indienststellen van de Uithoflijn wordt lijn 6 in 2018 nog niet verlengd naar het Diaconessenhuis.

3.8.3 Waarom lijn naar busstation Jaarbeurszijde en niet Centrumzijde (3x)

Antwoord:

Busstation Jaarbeurszijde biedt de mogelijkheid om door te rijden naar het zuiden. Busstation Centrumzijde biedt deze gelegenheid niet, en ligt aan een doodlopende weg. Doorgaande reizigers vanuit het noorden naar de Rubenslaan/Diaconessenhuis zijn hierdoor langer onderweg. Bovendien vervult lijn 6 een belangrijke functie voor de Vondellaan en is het noodzakelijk dat deze nabij andere lijnen in deze richting stopt.

3.9 De Uithoflijn gaat rijden als lijn 22.

De Uithoflijn kan in 2018 in ieder geval niet volledig in gebruik worden genomen. Deze vertraging heeft ook gevolgen voor het vervoerplan. Alle wijzigingen die samenhangen met de Uithoflijn schuiven helaas door naar het Vervoerplan 2019.

De opmerkingen die wij nu ontvangen hebben, nemen wij, voor zover mogelijk, mee als input voor het Vervoerplan 2019. Vooruitlopend op dit plan willen wij nu wel graag kort ingaan op de ontvangen reacties.

3.9.1 Algemene steunbetuigingen voor start Uithoflijn (16x)

Antwoord:

Wij zijn blij met de vele positieve reacties op de start van tramlijn 22.

3.9.2 Wens: weekend- en avondbediening (35x)

- Avondbediening (13x)
- Weekendbediening (13x)
- Avond- en weekendbediening (9x)

Antwoord:

De basis voor de bediening van Uithoflijn (UHL) is het projectbesluit en het OV Streefbeeld 2020, waarbij uitgegaan is van één-op-één vervanging van lijn 12. Dit betekent dat de tram, net als lijn 12 nu, tussen De Uithof en Utrecht Centraal niet rijdt in de avonduren (na 21.30 uur) en weekenden. De Uithof en de P+R worden dan bediend door de frequente lijn 28, die deze belangrijke bestemmingen direct verbindt met de OV-terminal en de binnenstad.

Tijdens de consultatieperiode hebben wij verschillende wensen ontvangen voor de uitbreiding van de bediening. Hoewel wij begrip hebben voor de wens zijn er tevens inhoudelijke argumenten waarom een uitbreiding voorlopig niet haalbaar is:

Vervoerwaarde te gering voor twee verbindingen CS – De Uithof

De vervoerwaarde van/naar De Uithof in de avonden en het weekend is beperkt buiten reguliere werk- en collegetijden. Wel zijn er op De Uithof diverse ziekenhuizen, met bezoeken, studentenwooncomplexen en P+R. Op werkdagen tussen 22:00 en 01:00 gaat het in totaal om 170 reizen ofwel 15 per rit vanaf De Uithof. Op zaterdag telt het drukste uur ongeveer 200 reizen / 25 per rit (inclusief schatting P+R gebruik). Het uitbreiden van de UHL zorgt voor concurrentie met lijn 28 die nu al een beperkte bezetting kent. Daarbij heeft het verdelen van deze beperkte reizigersgroep over meerdere lijnen mogelijk ook gevolgen voor beleving van sociale veiligheid.

Reispatroon meer georiënteerd op binnenstad

In de avonden en het weekend is het reispatroon van/naar de Uithof sterk gericht op de binnenstad en CS, waartussen lijn 28 een logische verbinding biedt. Belangrijke redenen hiervoor zijn bezoekers aan de binnenstad, bestaande uit P+R-gebruikers en inwoners van De Uithof. Ongeveer de helft van het aantal reizen vanaf De Uithof eindigt in de binnenstad. De rest stapt over op het station Utrecht CS op andere bus- of treindiensten. Het concentreren van middelen op lijn 28 is dan ook een logische keuze waarbij veel reizigers profiteren, zowel richting binnenstad als CS.

Tussen CS – USP weinig herkomsten en bestemmingen op de UHL

De excentrische ligging van de UHL biedt een snelle route voor reizigers tussen De Uithof en CS, maar biedt daarentegen nauwelijks meerwaarde voor de directe omgeving. Zo wordt het gebied Rubenslaan, waar ook veel personeel van het UMC woonachtig is, niet bediend door de UHL. Verder zijn locaties zoals Galgenwaard en station Vaartsche Rijn reeds bediend door andere trein- en busdiensten en is de meerwaarde van uitbreiding beperkt.

Het uitbreiden van UHL bediening kost geld

Het laten rijden van de UHL in de avonden en weekenden vraagt om inzet van extra exploitatiemiddelen en leidt niet of nauwelijks tot extra reizigers. Het uitbreiden van de bediening UHL gaat ten koste van andere

verbindingen en/of toekomstige uitbreidingsruimte voor andere gebieden.

Ruimte op het spoor UHL voor preventief onderhoud van infrastructuur en materieel

Aanvullend voordeel van het niet uitbreiden van de avond- en weekendbediening is de mogelijkheid om na de start van de Uithoflijn ruimte op het spoor te hebben voor preventief onderhoud en mogelijke kinderziekten in het materieel.

Vanwege bovenstaande argumenten wordt voor het vervoerplan 2018 uitgegaan van de eerder vastgestelde bediening voor de UHL. Met de doorkoppeling van het tramsysteem in 2020 is het mogelijk om een eventuele uitbreiding opnieuw in beschouwing te nemen op basis van actuele inzichten. Belangrijke aanleiding hiervoor is het ontstaan van nieuwe, directe reismogelijkheden zoals tussen P+R Uithof en Jaarbeursplein en tussen Nieuwegein en station Vaartsche Rijn.

3.9.3 Kritiek: onnodige investering in UHL (1x)

Antwoord:

De provincie (voormalig BRU) heeft de investering getoetst middels een maatschappelijke kostenbatenanalyse. Hieruit kwam naar voren dat de investering in de Uithoflijn efficiënt is en noodzakelijk is om de verdere groei van De Uithof mogelijk te maken.

3.9.4 Vraag: relatie en verschil met lijn 12 (3x)

Antwoord:

Met de start van de tramlijn 22 stopt lijn 12. De tram krijgt dezelfde bedieningstijden als lijn 12 maar voorziet in forse uitbreiding van de capaciteit. Ook neemt de reistijd tussen CS en De Uithof af met ca. 5 minuten. Met tramlijn 22 ontstaat naar verwachting tot 2030 voldoende capaciteit voor het vervoer van werknemers, bezoekers en studenten van De Uithof. Na de start van de tramlijn 22 gaan wij het gebruik nauwlettend volgen.

3.9.5 Vraag: logica lijnnummering (3x)

Antwoord:

In het vervoerplan 2016-2 was een voorstel opgenomen voor een stapsgewijze aanpassing van lijnnummers richting De Uithof. Alle lijnen worden op termijn omgenummerd naar de 20-30 serie. Hiermee hopen wij de herkenbaarheid van de verschillende Uithofverbindingen te versterken.

Met de koppeling van de tram uit Nieuwegein/IJsselstein en De Uithof in zomer 2020 worden uiteindelijk drie lijnnummers geïntroduceerd: 20 (De Uithof - Nieuwegein-Zuid), 21 (De Uithof - IJsselstein) en 22 (De Uithof - CS).

3.9.6 Vraag: tweede tram-as t.b.v. reizigersgroei (2x)

Antwoord:

Vanaf 2020 wordt het materieel uitgebreid met langere tramstellen. Hiermee is naar verwachting voldoende capaciteit beschikbaar tot omstreeks 2030. Bij start van de dienstuitvoering blijven wij de situatie nauwlettend volgen om te zien of de vervoervraag ontwikkelt volgens de prognoses.

3.9.7 Wens: aansluiting Uithoflijn op lijn 41 vanuit Wijk bij Duurstede (1x)

Antwoord:

Voor de overstap tussen lijn 41 en tramlijn 22 wordt een nieuwe bushalte aangelegd aan de oostzijde van het

stadion. Hiermee ontstaat een overstapmogelijkheid tussen bus en tram voor reizigers uit Bunnik en Wijk bij Duurstede.

3.9.8 Vraag, locatie van haltes Utrecht CS en Vaartsche Rijn (1x)

Antwoord:

Tramlijn 22 krijgt een halte op het nieuwe bus en tramstation Centrumzijde, aan de oostkant van het station. Bij station Vaartsche Rijn is naast het treinperron een tramperron gebouwd. Beide haltes zijn bereikbaar vanaf de transferruimte in de stations.

3.9.9 Vraag: relatie met SUNIJ (Sneltram Utrecht Nieuwegein IJsselstein) (1x)

Antwoord:

Tramlijn 22 heeft geen invloed op de SUNIJ. De trams rijden pas door na zomer 2020 zodra alle perrons verlaagd zijn en nieuw materieel beschikbaar is.

3.9.10 Suggestie: aantakken bussen uit Zeist op tramlijn 22 om capaciteit te benutten (1x)

Antwoord:

Hoewel dit vanuit capaciteitsoogpunt aantrekkelijk lijkt, zorgt dit ook voor een extra overstap en reistijd voor reizigers van/naar Zeist e.v. Verder hebben de lijnen van/naar Zeist een drukke spits in twee richtingen. Dit vraagt dus ook om extra capaciteit richting De Uithof tijdens de ochtendspits. Mede om deze redenen is in het provinciale beleid, het OV Streefbeeld 2020, bewust gekozen om de bovengenoemde lijnen niet aan te passen met start tramlijn 22.

3.9.11 Vraag: waarom geen halte koningsweg (1x)

Antwoord:

Wij zijn afhankelijk van de beschikbare infrastructuur. In het ontwerp voor de Uithoflijn is gekozen om op deze locatie geen halte te maken. Meer informatie over project Uithoflijn is te vinden op www.uthoflijn.nl

3.9.12 Vraag: stop de Uithoflijn nabij Bijlhouwerstraat (1x)

Antwoord:

De Uithoflijn stopt op station Vaartsche Rijn, op 500 meter afstand van de Bijlhouwerstraat.

3.9.13 Vraag: benaming bushalte Herculesplein nabij tramlijn 22 (1x)

Antwoord:

De naam van de tramhalte is "Stadion Galgenwaard". De nieuwe bushalte krijgt vanwege de overstap tram-bus ook de naam "Stadion Galgenwaard". De bestaande halte van lijn 41 wordt omgedoopt in "Herculesplein".

3.9.14 Vraag: waarom duurt het zo lang? (1x)

Antwoord:

Project Uithoflijn is een groot project en de realisatie van de infra vraagt om een zorgvuldig proces. Meer informatie over het project is te vinden op www.uthoflijn.nl

3.10 Lijn 6 wordt over de route Vondellaan-Albatrosstraat-Rubenslaan verlengd naar het Diakonessenhuis.

De Uithoflijn kan in 2018 in ieder geval niet volledig in gebruik worden genomen. Deze vertraging heeft ook gevolgen voor het vervoerplan. Alle wijzigingen die samenhangen met de Uithoflijn schuiven helaas door naar het Vervoerplan 2019.

De opmerkingen die wij nu ontvangen hebben, nemen wij, voor zover mogelijk, mee als input voor het Vervoerplan 2019. Vooruitlopend op dit plan willen wij nu wel graag kort ingaan op de ontvangen reacties.

3.10.1 Algemene steunbetuigingen en begrip voor het voorstel (23x)

Antwoord:

Wij zijn blij met de vele positieve reacties op het verlengen van lijn 6 naar het Diakonessenhuis.

3.10.2 Kritiek: impact omgeving en inzet van middelen (6x)

- Verkeersveiligheid en impact op leefomgeving Bosboomstraat en Vijfsprong (4x)
- Voldoende OV-aanbod bij ziekenhuis Diakonessenhuis (1x)
- Noodzaak herstel Bosboomstraat vanwege beperkte gebruik (1x)

Antwoord:

Wij hebben begrip voor de kritische reacties op het voorstel. Wij brengen deze punten onder de aandacht bij de gemeente en gaan graag in overleg om te zorgen voor een goede inpassing van de bus in de omgeving.

3.10.3 Kritiek: busverkeer op Albatrosstraat niet veilig voor andere deelnemers (1x)

Antwoord:

De Albatrosstraat is door de gemeente aangemerkt als toekomstvast OV-route. Met deze functie is ook rekening gehouden bij de herinrichting van de Albatrosstraat. De huidige weginrichting voldoet volgens de gemeente aan de geldende richtlijnen hiervoor. Uiteraard blijven wij de situatie monitoren en staan wij in nauw contact met de gemeente.

3.10.4 Suggestie/wens: alternatieve route en haltes dichtbij hoofdingang (3x)

- Halte zo dicht mogelijk bij ingang ziekenhuis (2x)
- Route over het ziekenhuisterrein om zo Vijfsprong te vermijden (1x)

Antwoord:

Helaas is het niet mogelijk om met bussen over het terrein van het ziekenhuis te rijden ten behoeve van een halte dichtbij de hoofdingang en het vermijden van de vijfsprong. Met de in aanleg zijnde inrichting van het ziekenhuisterrein is hier geen rekening mee gehouden. De weg is te smal voor een veilige doorgang van de bus en een halte is lastig inpasbaar. Bovendien is het druk, vooral met auto's die wachten voor de slagpaal richting het parkeerterrein. Het gevolg hiervan is dat een nieuwe lijn niet dichterbij kan komen dan de omliggende weg, op enige afstand van de hoofdingang.

3.10.5 Suggestie: doortrekken lijn 6 naar Wilhelminapark i.p.v. lijn 8 (1x)

Antwoord:

Het omwisselen van beide lijnen is niet wenselijk. Met het doortrekken van lijn naar Oorsprongpark via de Schildersbuurt verliezen bestaande reizigers uit deze omgeving een directe busverbinding naar Burg. Reigerstraat, Nachtegaalstraat en de binnenstad van Utrecht. De frequentie van lijn 6 is ook lager dan van lijn 8 waardoor de aantrekkelijkheid van OV voor deze reizigers afneemt.

3.10.6 Vraag: stopt lijn 8 ook bij de nieuwe haltes? (1x)

Antwoord:

De route van lijn 8 blijft ongewijzigd en maakt geen gebruik van de nieuwe haltes.

3.10.7 Vraag: gaat de nieuwe lijn 6 niet concurreren met lijn 8? (1x)

Antwoord:

Het verlengen van lijn 6 naar het Diaconessenhuis kan betekenen dat het voor een deel van de reizigers aantrekkelijk is om lijn 6 in plaats van lijn 8 te gebruiken. Het is niet te voorspellen in welke mate dat leidt tot een verschuiving. We verwachten niet dat er daardoor voor lijn 8 te weinig reizigers overblijven.

3.10.8 Wens: extra halte Adriaen van Ostadelaan (1x)

Antwoord:

Voor de haltes in het gebied gaan wij nader in overleg met de gemeente. Vooralsnog willen wij graag haltes in de Burgemeester Fockema Andraealaan en Bosboomstraat.

3.10.9 Vraag: hoe vaak gaat lijn 6 rijden (1x)

Antwoord:

Lijn 6 gaat ook vier keer per uur tussen Utrecht Centraal en het Diaconessenhuis rijden.

3.10.10 Wens: route via IBB Hof/Utrecht Stedelijk Gymnasium (1x)

Antwoord:

Wij denken dat in de reactie bedoeld is of de route van lijn 6 via de Ina Boudier Bakkerlaan kan lopen. Er is gekozen voor de route over de Fockema Andraealaan, omdat hier eerder bussen hebben gereden. Verder blijft met de voorgestelde route een goede OV-bediening gehandhaafd voor de halte Rubenslaan en directe omgeving na verdwijnen van lijn 12.

3.11 Lijn 12 wordt opgeheven. Reizigers kunnen reizen met de Uithoflijn

De Uithoflijn kan in 2018 in ieder geval niet volledig in gebruik worden genomen. Deze vertraging heeft ook gevolgen voor het vervoerplan. Alle wijzigingen die samenhangen met de Uithoflijn schuiven helaas door naar het Vervoerplan 2019.

De opmerkingen die wij nu ontvangen hebben, nemen wij, voor zover mogelijk, mee als input voor het Vervoerplan 2019. Vooruitlopend op dit plan willen wij nu wel graag kort ingaan op de ontvangen reacties.

3.11.1 Algemene steunbetuigingen en begrip voor de voorstellen (15x)

Antwoord:

Wij zijn blij met het begrip voor het opheffen van lijn 12 na introductie van tramlijn 22.

3.11.2 Kritiek op opheffen lijn 12 vanwege capaciteit en bereikbaarheid De Uithof (22x)

- Lijn 12 is ook nodig vanwege de drukte (13x)
- Algemene kritiek op opheffen lijn 12 (5x)
- Meer reismogelijkheden is beter (2x)
- Verdwijnen verbinding met UMC na opheffen (1x)
- Tram IJsselstein/Nieuwegein nu al te druk (1x)

Antwoord:

Met de introductie van tramlijn 22 verdubbelt de capaciteit richting De Uithof ten opzichte van lijn 12. De trams rijden 16x per uur met dubbele tramstellen in een lengte van 64 meter. Vanaf 2020 wordt het materieel uitgebreid met nog langere tramstellen (tot 74 meter). Hiermee is naar verwachting voldoende capaciteit beschikbaar tot omstreeks 2030 zonder lijn 12. Bij start van de dienstuitvoering blijven wij de situatie nauwlettend volgen om te zien of de vervoervraag zich ontwikkelt conform de prognoses.

Het bieden van meer verbindingen biedt keuzevrijheid, maar vraagt ook om inzet van extra middelen. Omdat tramlijn 22 voldoende capaciteit biedt, een kortere reistijd heeft naar De Uithof, meer haltes aandoet op De Uithof en dezelfde bedieningstijden heeft als lijn 12 is het onnodig om de huidige lijn te continueren. Voor het deel van de route lijn 12 waar de tram niet rijdt (Rubenslaan en Sterrenwijk) wordt ingezet op uitbreiding van lijn 29 naar De Uithof en de verlenging van lijn 6.

Het opheffen van lijn 12 heeft geen gevolgen voor de tramlijnen van/naar Nieuwegein/IJsselstein. Deze trams zijn nog niet aangesloten op tramlijn 22 en blijven voorlopig (tot 2020) eindigen op het Jaarbeursplein. Ook na koppeling van de twee tramlijnen in 2020 voorzien wij geen problemen met de capaciteit.

3.11.3 Wens: bediening lijn 12 voorlopig aanhouden tot eerste ervaringen met Uithoflijn (3x)

Antwoord:

Zie ook antwoord '5.3.3. Kritiek op opheffen lijn 12 vanwege capaciteit en bereikbaarheid De Uithof'. Met de start van tramlijn 22 wordt extra bussen aangehouden, dat snel inzetbaar zijn bij verstoringen.

3.11.4 Wens: lijn 12 behouden tot start lijn 22 (1x)

Antwoord:

Indien de start van tramlijn 22 onverhoopt wordt uitgesteld, dan blijft lijn 12 langer rijden.

3.11.5 Vraag: wat is het alternatief bij tramverstoring (6x)

Antwoord:

Tramverstoringen proberen wij uiteraard zoveel mogelijk te voorkomen. De provincie Utrecht heeft hiervoor strenge eisen meegegeven aan de partijen die verantwoordelijk zijn voor de infrastructuur en het materieel.

Voordat het reizigersbedrijf plaatsvindt vindt een test- en proefbedrijf plaats om dit te beoordelen en eventuele problemen direct op te lossen.

Uiteraard is het niet mogelijk om verstoringen en/of calamiteiten uit te sluiten. Om bij een onverhoopte storing goed te kunnen inspelen op de situatie wordt met de start van tramlijn 22 extra bussen aangehouden dat snel inzetbaar zijn. De extra bussen worden dan ingezet op de route van lijn 28, zodat voor reizigers een duidelijk alternatief bestaat.

3.11.6 Vraag: overstap 41 en Uithoflijn (2x)

Antwoord:

Voor de overstap tussen lijn 41 en tramlijn 22 wordt een nieuwe bushalte gerealiseerd nabij tramhalte Galgenwaard. Zie ook 5.7 'wens: aansluiting Uithoflijn op lijn 41 vanuit Wijk bij Duurstede

3.11.7 Vraag/kritiek: alternatieven voor de omgeving Rubenslaan (9x)

Antwoord:

Voor het deel van de route van lijn 12 waar de tramlijn 22 niet rijdt (Rubenslaan en Sterrenwijk) breiden wij lijn 29 naar Rijnsweerd/De Uithof uit naar een kwartierdienst en verlengen wij lijn 6 naar het Diaconessenhuis. Daarnaast blijft lijn 41 bestaan.

3.11.8 Vraag: verschil afstand en tarieven tussen lijn 12 en 22 (5x)

Antwoord:

De route van tramlijn 22 is ongeveer 600 meter langer dan lijn 12. De OV chipkaart kilometerkosten tegen voltarif nemen toe met ongeveer 8 cent voor een enkele reis, maar daar staat tegenover dat de reistijd ca. 5 minuten korter is en de capaciteit verdubbelt.

Alle door U-OV geaccepteerde abonnementen voor bus zijn ook geldig in tramlijn 22.

3.12 Van en naar De Meern gaat lijn 18 de route van lijn 4 over de Langerakbaan volgen. Lijn 18 gaat 4 keer per uur rijden in plaats van 6 keer per uur

De Uithoflijn kan in 2018 in ieder geval niet volledig in gebruik worden genomen. Deze vertraging heeft ook gevolgen voor het vervoerplan. Alle wijzigingen die samenhangen met de Uithoflijn schuiven helaas door naar het Vervoerplan 2019.

De opmerkingen die wij nu ontvangen hebben, nemen wij, voor zover mogelijk, mee als input voor het Vervoerplan 2019. Vooruitlopend op dit plan willen wij nu wel graag kort ingaan op de ontvangen reacties.

3.12.1 Algemene steunbetuigingen en begrip voor het voorstel (5x)

Antwoord:

Wij zijn blij met de steunbetuigingen voor de aanpassing van lijn 18.

3.12.2 Kritiek op/vragen over frequentieverlaging van 6 naar 4 vanwege vervoervraag (8x)

Antwoord:

Op lijn 28 worden na start van tramlijn 22 grotere bussen ingezet. Hiermee neemt de capaciteit tussen Utrecht CS en Rijnsweerd toe, ondanks de verlaging van de frequentie op lijn 18 van 6x naar 4x per uur. Verder verwachten wij op basis van OV-chipkaart in- en uitcheckgegevens dat circa 10-15% van de reizigers op de binnenstad voortaan van de nieuwe tramlijn gebruik gaat maken. Het bovenstaande betekent dat er met een lagere frequentie op lijn 18 voorlopig voldoende capaciteit geboden wordt. Uiteraard blijven wij de situatie nauwlettend volgen.

Met deze (beperkte) vermindering van het aantal bussen door de binnenstad leveren wij een positieve bijdrage aan het ontlasten van de drukke 'binnenstad-as', zoals verwoord in het beleid OV Streefbeeld 2020.

3.12.3 Vraag: rijdt lijn 18 ook via Utrecht Centraal (1x)

Antwoord:

Lijn 18 rijdt vanaf Utrecht CS de bestaande route naar Rijnsweerd. Lijn 18 halteert richting De Uithof bij lijn 28 op busstation Centrumzijde, en richting Meern Oost bij lijn 4 op busstation Jaarbeurszijde.

3.12.4 Vraag: rijdt lijn 18 ook in de avonduren, na 19h00 (1x)

Antwoord:

De bedieningstijden van lijn 18 blijven ongewijzigd. In de ochtendspits rijdt lijn 18 vanaf De Meern Oost naar De Uithof. In de avondspits rijdt lijn 18 van De Uithof naar De Meern Oost. Daarmee verandert de bediening na 19h00 uur niet op Langerakbaan.

3.12.5 Vraag: meerwaarde route lijn 18 in Leidsche Rijn (2x)

- Ervaringen met lijn 27 over Langerakbaan (1x)
- Waarom niet lijn 4 uitbreiden? (1x)

Antwoord:

Door diverse nieuwbouwprojecten is de situatie sterk veranderd. Met de ontwikkeling van Hoge Weide (circa 1.000 woningen) en de toekomstige ontwikkeling van Leeuwesteijn (circa 1.000 woningen) neemt de drukte in lijn 4 verder toe op dit deel van de route en is het noodzakelijk om extra capaciteit in te zetten. Met de nieuwe route van lijn 18 wordt hier op een efficiënte wijze invulling aan gegeven, zonder dat op de gehele route van lijn 4 versterking plaatsvindt.

Bovendien biedt de nieuwe route van lijn 18 als voordeel dat reizigers uit Vleuterweide met een overstap op knooppunt De Meern Oost ook de voorzieningen en bedrijven aan de Weg der Verenigde Naties/Graadt van Roggenweg sneller kunnen bereiken, wat ook een wens was van de Wijkraad van Leidsche Rijn tijdens de consultatie op het Vervoerplan 2016-2.

3.12.6 Wens: verlengen lijn 18 naar station Terwijde (1x)

Antwoord:

Deze verlenging kan wel wat toevoegen aan het netwerk, maar het kost wel degelijk veel rijtijd, per rit ca. 10 minuten. Verder moeten bussen ergens kunnen keren en die mogelijkheid is er voor grote bussen niet bij het station Terwijde.

3.12.7 Wens: lijnnummering afstemmen op lijn 4

Antwoord:

De kernfunctie van lijn 18 blijft het versterken van lijn 28 tussen Utrecht CS en Rijnsweerd. De huidige lijnnummering sluit hier goed op aan.

3.13 Op lijn 28 worden dubbelgelede bussen ingezet om in te spelen op de reizigersgroei

De Uithoflijn kan in 2018 in ieder geval niet volledig in gebruik worden genomen. Deze vertraging heeft ook gevolgen voor het vervoerplan. Alle wijzigingen die samenhangen met de Uithoflijn schuiven helaas door naar het Vervoerplan 2019.

De opmerkingen die wij nu ontvangen hebben, nemen wij, voor zover mogelijk, mee als input voor het Vervoerplan 2019. Vooruitlopend op dit plan willen wij nu wel graag kort ingaan op de ontvangen reacties.

3.13.1 Algemene steunbetuigingen en begrip voor het voorstel (20x)

Antwoord:

Wij zijn blij met de steunbetuigingen voor de inzet van dubbelgelede bussen op lijn 28 met start van tramlijn 22.

3.13.2 Wens: frequentieverhoging lijn 28? (6x)

Antwoord:

Met de inzet van groter materieel op lijn 28 en ander reisgedrag door de introductie van tramlijn 22 is een frequentieverhoging op lijn 28 niet nodig. De huidige frequentie van 8x per uur past bij de verwachte reizigersaantallen en -bewegingen.

3.13.3 Wens: vertragen lijn 28 noodzakelijk (4x)

Antwoord:

In de komende jaren bieden de bestaande lijnen en tramlijn 22 voldoende capaciteit om de vervoergroei op te vangen.

3.13.4 Kritiek: geen verbetering, nu al dubbelgelede op lijn 28 (4x).

Antwoord:

Het klopt dat nu al dubbelgelede bussen worden ingezet op lijn 28. Tijdens de zomerdienst gebeurt dit standaard, maar tijdens de winterdienstregeling is dit beperkt tot enkele ritten. Na start van tramlijn 22 en opheffen van lijn 12 komen extra bussen vrij. Met deze bussen is het mogelijk om lijn 28 volledig uit te voeren met dubbelgelede bussen.

3.13.5 Kritiek: drukte binnenstadsas (3x)

Antwoord:

Ervaringen met inzet van dubbelgeleed op lijn 28 zijn tot heden positief. Wij gaan de verkeerssituatie nauwlettend monitoren.

3.13.6 Vraag: neemt het aantal reizigers niet af na start Uithoflijn? (2x)

Antwoord:

Met de start van tramlijn 22 neemt het aantal reizigers op lijn 28 af. Met het behoud van de capaciteit op de lijnen 18 en 28 neemt hierdoor het reiscomfort toe en blijft ruimte beschikbaar voor toekomstige groei.

3.13.7 Wens: ook grotere bussen op andere lijnen, zoals 74 en 77 (1x)

Antwoord:

Voor de inzet van bussen zijn wij afhankelijk van het beschikbare wagenpark op dit moment. Met de vervanging van 142 bussen eind 2019 gaan wij samen met de provincie kijken naar de mogelijkheden voor de uitbreiding van het aantal grote bussen.

3.13.8 Wens: eerder grotere bussen inzetten op lijn 28 (1x)

Antwoord:

De inzet van dubbelgelede bussen op lijn 28 hangt samen met het opheffen van lijn 12. Binnen het bestaande wagenpark zijn geen mogelijkheden om voor die tijd meer dubbelgelede bussen in te zetten op lijn 28.

3.13.9 Vraag: dubbelgeleed lijn 28 bij vertragingen UHL (1x)

Antwoord:

Momenteel zijn wij bezig met een robuustheidsplan voor tramlijn 22. Onderdeel hiervan is ook het instellen van een reservevloot om hinder voor reizigers zoveel mogelijk te beperken.

3.14 De route van lijn 29 gaat via Rijnsweerd lopen

3.14.1 Algemene steunbetuigingen en begrip voor het voorstel (10x)

Antwoord:

Wij zijn verheugd met de positieve reacties op dit voorstel.

3.14.2 Kritiek: extra reistijd voor reizigers op lijn 29 (3x)

Antwoord:

De totale reistijd voor lijn 29 neemt met 2 à 3 minuten toe door de nieuwe route. Hier staat tegenover dat deze lijn vaker gaat rijden en ook Rijnsweerd bedient.

3.14.3 Kritiek: geen alternatief voor lijn 31 (2x)

Antwoord:

Voor het definitieve vervoerplan stellen wij voor om lijn 31 te behouden met een lagere frequentie. In de dienstregeling zorgen we ervoor dat lijnen 29 en 31 gaan aansluiten op verschillende treinen zodat er netto meer reismogelijkheden zijn richting Rijnsweerd. Beide lijnen gaan rijden via de Waterlinieweg.

3.14.4 Kritiek: verdwijnen overstap van lijn 41 richting De Uithof vanaf Galgenwaard (2x)

Antwoord:

Voor lijn 41 bestaan diverse overstapmogelijkheden naar De Uithof. De overstap tussen lijnen 29 en 41 blijft bestaan dankzij de aanleg van een nieuwe halte ten westen van de Waterlinieweg. Daarnaast wordt een nieuwe overstapmogelijkheid gecreëerd tussen tramlijn 22 en lijn 41 door aanleg van een halte nabij de tramhalte Stadion Galgenwaard.

3.14.5 Kritiek: hoe vaak gaat lijn 29 rijden? (1x)

Antwoord:

Lijn 29 gaat met de ingang van nieuwe dienstregeling 4x per uur rijden.

3.14.6 Kritiek: vertraging op Waterlinieweg (1x)

Antwoord:

Op de Waterlinieweg zijn recentelijk diverse doorstromingsmaatregelen doorgevoerd. Daarom verwachten wij dat de vertraging op dit traject beperkt zijn. Na start van de dienstregeling gaan wij de situatie nauwlettend volgen.

3.15 Lijn 29 gaat ook 's avonds na 19:00 uur rijden tot einde dienst om de omgeving Rubenslaan

De Uithoflijn kan in 2018 in ieder geval niet volledig in gebruik worden genomen. Deze vertraging heeft ook gevolgen voor het vervoerplan. Alle wijzigingen die samenhangen met de Uithoflijn schuiven helaas door naar het Vervoerplan 2019.

De opmerkingen die wij nu ontvangen hebben, nemen wij, voor zover mogelijk, mee als input voor het Vervoerplan 2019. Vooruitlopend op dit plan willen wij nu wel graag kort ingaan op de ontvangen reacties.

3.15.1 Algemene steunbetuigingen en begrip voor het voorstel (11x)

Antwoord:

Wij zijn blij met de positieve reacties op dit voorstel.

3.15.2 Vraag: wat wordt de frequentie en rijdt de bus in het weekend (3x)

Antwoord:

Na de introductie van tramlijn 22 rijdt lijn 29 tot 21:30 4x per uur en daarna 2x per uur. Lijn 29 rijdt alleen op werkdagen en niet in het weekend.

3.15.3 Kritiek: overbediening op Rubenslaan, bediening tot 21:30 voldoende

Antwoord:

Met de start van tramlijn 22 wordt lijn 12 opgeheven. Hierdoor is er geen rechtstreekse bediening meer tussen Rubenslaan en De Uithof. Wij verwachten 's avonds na 21:30 uur een vervoervraag van met name werknemers en studenten op deze reisrelatie en wij spelen hier met de avondbediening van lijn 29 op in.

3.16 Lijn 31 wordt tussen station Lunetten en Rijnsweerd opgeheven.

3.16.1 Algemene steunbetuigingen en begrip voor het voorstel (7x)

Antwoord:

Wij zijn blij met het getoonde begrip voor deze maatregelen.

3.16.2 Kritiek op opheffen lijn 31 (92x):

- Algemene kritiek op opheffen en gebrekkig alternatief (78x)
- Onvoldoende capaciteit op andere verbindingen (7x)
- Belang van lijn 31 voor bereikbaarheid ziekenhuis op De Uithof (5x)
- Reis via spoor is duurder (2x)

Antwoord:

Mede op basis van de ontvangen reacties hebben wij het voorstel heroverwogen. Wij zien de mogelijkheid om binnen beschikbare middelen lijn 31 voorlopig te handhaven, maar wel met een lagere frequentie van 2x per uur. Hiermee laten we reizigers de keuze om gebruik te maken van de lijnen 29 en 31. Bovendien behoudt de wijk Lunetten hiermee een verbinding naar De Uithof. Met de start van de dienstregeling gaan we het gebruik nauwlettend volgen.

3.16.3 Suggesties: aangepaste route en/of een lagere frequentie (3x)

Antwoord:

Wij hebben de suggestie om lijn 31 te behouden met een lagere frequentie overgenomen. Voor een routewijziging binnen Lunetten zien wij op dit moment onvoldoende aanleiding. Met de huidige route is het mogelijk een zowel treinreizigers als bewoners van de wijk te bedienen.

3.16.4 Suggestie: halte Uithoflijn nabij station Lunetten (1x)

Antwoord:

Het is niet mogelijk om een halte voor de Uithoflijn te realiseren nabij station Lunetten. De Uithoflijn loopt op enige afstand van het station.

3.16.5 Suggestie: koppeling lijn 31 aan de 27 of 29 (1x)

Antwoord:

Met het huidige voorstel blijft lijn 31 behouden. De route van lijn 31 blijft ongewijzigd.

3.17 Lijn 208 wordt opgeheven

De Uithoflijn kan in 2018 in ieder geval niet volledig in gebruik worden genomen. Deze vertraging heeft ook gevolgen voor het vervoerplan. Alle wijzigingen die samenhangen met de Uithoflijn schuiven helaas door naar het Vervoerplan 2019.

De opmerkingen die wij nu ontvangen hebben, nemen wij, voor zover mogelijk, mee als input voor het Vervoerplan 2019. Vooruitlopend op dit plan willen wij nu wel graag kort ingaan op de ontvangen reacties.

3.17.1 Algemene steunbetuigingen en begrip voor het voorstel (1x)

Antwoord:

Wij zijn blij met het begrip voor het opheffen van lijn 208.

3.17.2 Kritiek: reis minder aantrekkelijk, meer reistijd en capaciteit lijn 6 mogelijk onvoldoende (4x)

Antwoord:

Lijn 208 wordt opgeheven na start van tramlijn 22. Met tramlijn 22 en de nieuwe lijn 6 wordt voldoende capaciteit geboden op dit traject. De reistijd neemt niet toe en er blijven frequent bussen vertrekken vanaf Jaarbeurszijde (lijnen 6, 8, 41 en 47).

3.18 Lijn 283 gaat in Nieuwegein nieuwe haltes bij het stadscentrum aandoen, zodat inwoners in Nieuwegein gebruik kunnen maken van deze snelle verbinding naar De Uithof

3.18.1 Algemene steunbetuigingen en begrip voor het voorstel (8x)

Antwoord:

Wij zijn blij met de positieve reacties op dit voorstel. Het toevoegen van haltes creëert nieuwe reismogelijkheden tussen IJsselstein/Nieuwegein Centrum en De Uithof.

3.18.2 Vraag: welke haltes worden gerealiseerd?

Antwoord:

Lijn 283 krijgt nieuwe haltes bij Nieuwegein, Stadscentrum.

3.18.3 Vraag: impact op de tram?

Antwoord:

De kernfunctie van lijn 283 is het bieden van een verbinding richting De Uithof. Hiermee is het een aanvullende OV-verbinding bovenop de tram. De verwachte impact op de tram tussen IJsselstein en Nieuwegein Stadscentrum is beperkt.

3.18.4 Suggestie: lijn 283 verlengen naar Vianen Lekbrug

Antwoord:

Lijn 283 is bedoeld als snelle verbinding tussen IJsselstein en De Uithof. Een verlenging naar Vianen voegt daar niets aan toe. Een verbinding tussen IJsselstein en Vianen moet op een andere manier opgelost worden, zoals het instellen van een nieuwe lijn. Wij verwachten dat hiervoor de vervoervraag te beperkt is

3.18.5 Suggestie: meer haltes in Nieuwegein en/of aandoen busstation Nieuwegein Stadscentrum (2x)

Antwoord:

Door in Nieuwegein meer haltes en/of het busstation aan te doen wordt lijn 283 langzamer en daarmee minder aantrekkelijk. Met het huidige voorstel zoeken wij een balans tussen de ontsluitende en verbindende functie van deze lijn.

3.18.6 Wens: extra bus vanuit IJsselstein (2x)

Antwoord:

Wij zien op dit moment geen mogelijkheden voor een extra ochtendrit, bovenop de reeds voorgestelde uitbreiding.

Wij gaan het gebruik van de ochtendritten monitoren en komen indien nodig met voorstellen in het volgende vervoerplan.

3.18.7 Kritiek: langere reistijd voor IJsselstein (10x)

Antwoord:

Onze verwachting is dat deze extra halte geen effect heeft op de reistijd tussen IJsselstein en De Uithof. Afgelopen zomer zijn er doorstromingsmaatregelen opgeleverd op de Waterlinieweg. Hiermee kan de haltering reistijdneutraal doorgevoerd worden.

3.18.8 Kritiek: alternatief via A2-A12 niet meer mogelijk bij drukte in Nieuwegein (2x)

Antwoord:

De route van de lijnen 283 en 287 is juist verlegd naar de route door Nieuwegein, omdat zich juist op de A2/A12 regelmatig problemen voordoen. Het klopt dat in principe de routekeuze vervalt, maar ook nu moeten chauffeurs in extreme omstandigheden wel eens afwijken van de vaste route.

3.19 Lijn 287 gaat de haltes langs de route in Nieuwegein-Zuid aandoen.

3.19.1 Algemene steunbetuigingen en begrip voor het voorstel (4x)

Antwoord:

Wij zijn blij met de positieve reacties op dit voorstel. Met de extra haltes ontstaat een extra en snelle verbinding tussen Nieuwegein en De Uithof.

3.19.2 Kritiek: extra reistijd (6x)

Antwoord:

De extra haltes zorgen voor extra reistijd. De verwachting is echter dat de recent opgeleverde doorstromingsmaatregel op de Waterlinieweg dit effect grotendeels teniet zal doen. Daar staat tegenover dat het aantal potentiële gebruikers van deze verbinding verder toeneemt, en dus op termijn meer mogelijkheden zijn voor verdere uitbreiding hiervan.

3.19.3 Kritiek: nog een verbinding naar De Uithof? (1x)

Antwoord:

In het vervoerplanproces onderzoeken wij maatregelen op nut en noodzaak. Op basis van de reistijdwinst (versnelling van bijna een kwartier) voor Nieuwegein Zuid en de beperkte inzet van extra middelen zijn wij ervan overtuigd dat dit voorstel meerwaarde biedt voor het OV-netwerk.

3.19.4 Kritiek: alternatieven met lijn 72 en tram naar De Uithof (4x)

Antwoord:

Voor de verbinding naar De Uithof bestaan diverse reisalternatieven, met of zonder overstap. De snelste verbinding naar De Uithof is echter via de Waterlinieweg, met de lijn 287. Voor Nieuwegein-Zuid betekent dit een versnelling van ruim een kwartier.

3.19.5 Wens: meer haltes in Nieuwegein en/of nog betere verbinding vanuit Nieuwegein Zuid (4x)

Antwoord:

In Nieuwegein-Oost zijn veel woningbouwplannen. Binnenkort gaan wij in nauw overleg met gemeente Nieuwegein

kijken of het mogelijk is om het OV-netwerk hier beter op aan te laten sluiten als onderdeel van een brede netwerkaanpak.

3.19.6 Wens: behoud goede aansluiting vanaf regionale lijnen (3x)

Antwoord:

Wij erkennen het belang van een goede aansluiting. Met het opstellen van de dienstregeling zetten wij in op een goede aansluiting tussen lijnen. Hiervoor hebben wij ook aandacht gevraagd bij andere vervoerders. Wij proberen onze dienstregeling hier zo goed mogelijk op aan te laten sluiten.

3.19.7 Wens: hogere frequentie lijn 287 tussen 12:00-13:00 (1x)

Antwoord:

Het voorstel sluit aan op de huidige en verwachte reizigersaantallen. Uiteraard blijven wij het gebruik nauwlettend volgen en komen met voorstellen wanneer verantwoord.

3.19.8 Vraag: opheffen 271 (1x)

Antwoord:

Voorlopig houden we lijn 271 in stand. Wij gaan binnenkort kijken naar de vernieuwing van het OV-netwerk in Nieuwegein en daarin nemen wij deze lijn mee (zie ook 'wens: meer haltes in Nieuwegein').

4 Wijzingen met ingangsdatum 7 juli 2018

4.1 In Leidsche Rijn Centrum opent de Parijsboulevard.

4.1.1 Algemene steunbetuigingen en begrip voor het voorstel (3x)

Antwoord:

Wij zijn blij met de positieve reacties op het voorstel.

4.1.2 Vraag: lijn 37 gaat via Leidsche Rijn Centrum (3x)

Antwoord:

Met ingang van 1 juli 2017 loopt de route van lijn 37 via Leidsche Rijn Centrum gaat. Dat is onderdeel van het vervoerplan 2017-2. Hiervoor heeft begin 2017 een apart consultatietraject plaatsgevonden.

Het volledige vervoerplan is te downloaden op www.u-ov.info.

4.1.3 Vraag: blijven de lijnen verder hetzelfde rijden en blijft overstap tussen lijnen behouden (2x)

Antwoord:

De routes van de lijnen blijft verder hetzelfde. Een overstap blijft mogelijk op station Leidsche Rijn. Met het eerder vastgestelde vervoerplan 2017-2 (zie ook www.u-ov.info) halteert voortaan ook lijn 127 op het busstation. Hiermee ontstaat een goede overstap tussen alle lijnen in dit gebied.

4.1.4 Kritiek: op nieuwe infrastructuur en versnelling (2x)

Antwoord:

De Parijsboulevard is onderdeel van het verkeerscirculatieplan voor Leidsche Rijn Centrum. Wij passen onze routes aan op de oplevering van infrastructuur door de gemeente Utrecht.

4.1.5 Vraag: impact op loopafstanden (1x)

Antwoord:

Met de wijziging krijgen de lijnen hun definitieve route. De loopafstand van/naar de halte Leidsche Rijn station blijft hetzelfde. De halte Centrumboulevard vervalt voor deze lijnen. Met de lijnwijzigingen wordt invulling gegeven aan het ontwikkelplan voor Leidsche Rijn Centrum.

5 Overige reacties op het vervoerplan

5.1 Algemene reacties op proces en vervoerplan

5.1.1 Algemeen: complimenten voor het vervoerplan en proces (6x)

Antwoord:

Wij zijn blij dat onze aanpak wordt gewaardeerd. Ook voor komende vervoerplannen hebben wij de ambitie om het proces transparant en open in te richten.

5.1.2 Vraag: dit vervoerplan gaat niet over de lijn in mijn gemeente (3x)

Antwoord:

Het Vervoerplan 2018 is de basis voor de dienstregeling voor de concessie Tram en Bus Regio Utrecht. Het gaat hier alleen om wijzigingen voor de ‘gele bussen en trams’. Lijnen die horen bij andere concessies, zoals de Syntuslijnen, zijn geen onderdeel van deze concessie en daarom niet opgenomen in dit plan.

5.1.3 Suggestie: inzet van wijkgerichte enquêtes (bijvoorbeeld in Houten Wijk het Waters) (1x)

Antwoord:

Tot heden zijn wij erg tevreden met de huidige consultatiemogelijkheden en zien nog geen noodzaak om dit verder te verbreden. Alle signalen die wij nu binnengekregen nemen wij in behandeling, en waar nodig brengen wij punten onder aandacht bij andere partijen, zoals gemeenten.

5.1.4 Kritiek: veel maatregelen voor De Uithof (1x)

Antwoord:

Het vervoerplan 2018 richt zich inderdaad sterk op De Uithof. Belangrijke reden hiervoor is de start van de nieuwe tramlijn 22 en de daarmee samenhangende wijzigingen in het busnetwerk. In eerdere vervoerplannen was wel aandacht voor andere onderwerpen. Zo ging vervoerplan 2016-2 over Utrecht CS, 2017-1 vooral over de regio en 2017-2 over de zomerdienstregeling en Leidsche Rijn.

5.1.5 Wens: terughoudend omgaan met wijzigingen van het netwerk (1x)

Antwoord:

Wij zijn genooddaakt om in te spelen op de dynamiek in de regio, met veel werkzaamheden, nieuwe infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen. Wij proberen wijzigingen in het netwerk zoveel mogelijk logisch te combineren met samenhangende ontwikkelingen.

5.1.6 Vraag: onderzoek naar herkomsten en bestemmingen van reizigers, met oog op toekomstige verbeteringen (nieuwe infra-projecten) (1x)

Antwoord:

De focus van een vervoerplan ligt op het nieuwe dienstregelingsjaar. Hierbij maken wij gebruik van bestaande (anonieme) OV-chipkaart gegevens, die nauwkeurig inzicht geven in belangrijke herkomsten en bestemmingen en gebruik van bestaande lijnen. Deze kennis en ervaring brengen wij in bij de provincie, die verantwoordelijk is voor de lange termijn ontwikkeling van het regionale mobiliteitsnetwerk.

5.2 Dienstverlening & betrouwbaarheid

5.2.1 Kritiek: comfort, dienstverlening en rijstijl (7x)

Antwoord:

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

5.2.2 Wens: meer aandacht voor betrouwbaarheid OV (2x)

Antwoord:

Wij houden met het opstellen van de dienstregeling rekening met rijtijden van eerdere maanden. Helaas zien wij dat de wegen drukker worden en de excessen verder toenemen. Wij vragen hierom voortdurend aandacht bij wegbeheerders voor goede doorstroming op OV-routes.

5.3 Sociale veiligheid

5.3.1 Meer aandacht voor sociale veiligheid (2x)

Antwoord:

Veiligheid staat bij ons (provincie Utrecht en vervoerder) hoog in het vaandel. Samen met de provincie Utrecht en politie hebben wij dit jaar goede afspraken gemaakt over (sociale) veiligheidsincidenten. Wij hopen erop dat deze samenwerking een positieve impact heeft op de reisbeleving.

5.4 Reisinformatie statisch/dynamisch

5.4.1 Wens: kleine busboekjes per lijn (1x)

Antwoord:

Busboekjes in normaal formaat zijn beschikbaar in de servicewinkel op Utrecht CS. De busboekjes digitaal te raadplegen via onze website www.u-ov.info.

5.4.2 Kritiek: dynamische reisinformatie klopt niet (1x)

Antwoord:

Wij streven ernaar om betrouwbare reisinformatie aan te bieden. Helaas zijn wij daarbij ook afhankelijk van de beschikbare infrastructuur op bushaltes en busstations. Wij brengen uw opmerking onder aandacht bij de provincie Utrecht.

5.4.3 Wens: uitvoeren lijnnummeringsvoorstel Vervoerplan 2016-2 (1x)

Antwoord:

Wij zijn voornemens om het concept van lijnnummering verder door te voeren. Op termijn zien wij daarvoor twee aanleidingen: veranderingen het busnetwerk van Zeist (2018/2019) en vernieuwing van het OV-netwerk in Nieuwegein (medio 2020).

5.5 Betaalbaarheid

5.5.1 Kritiek: OV te duur (1x)

Antwoord:

De tarieven in Utrecht liggen rond het landelijk gemiddelde. Om OV aantrekkelijk te houden voor alle doelgroepen bestaan diverse abonnementen. Voor de korte afstand in Utrecht bestaat bijvoorbeeld het U-OV Gemak Stadsabonnement en voor de langere afstand het U-OV Gemak Regioabonnement:

<http://www.gemaksabonnement.nl/>

Kritiek: kosten nemen toe na verlengen van route (bv nieuw route die langer is) (1x)

Antwoord:

De OV tarieven zijn conform de landelijke spelregels. We proberen met onze voorstellen de reistijd zo kort mogelijk te houden voor reizigers, maar zijn ook genoodzaakt om verschillende reizigersbelangen tegen elkaar af te wegen. Uiteindelijk proberen wij binnen de beschikbare exploitatiemiddelen zoveel mogelijk reizigers te bedienen.

5.6 Voertuigen

5.6.1 Wens: verandering van huisstijl en kleuren (2x)

Antwoord:

Het uiterlijk van voertuigen is op hoofdlijnen voorgeschreven door de provincie Utrecht en ligt in principe vast tot einde van de concessie (december 2023).

5.6.2 Wens: meer elektrische bussen (1x)

Antwoord:

Momenteel wordt lijn 1 volledig elektrisch gemaakt. Wij gaan samen met de provincie Utrecht mogelijke vervolgstappen onderzoeken.

5.7 Utrecht – Algemeen

5.7.1 Wens: hogere frequentie van stadsbussen in Utrecht (2x)

Antwoord:

Het voorgestelde aanbod sluit goed aan op de verwachte reispatronen en reizigersaantallen. Uiteraard blijven wij het gebruik van lijnen actief monitoren en komen met voorstellen voor verbetering wanneer dat mogelijk en verantwoord is.

5.7.2 Wens: meer aandacht voor niet-studenten in OV netwerk (1x)

Antwoord:

In onze afweging wordt geen onderscheid gemaakt tussen studenten en niet-studenten. Met onze voorstellen proberen wij zoveel mogelijk reizigers op een efficiënte manier te vervoeren. Hierbij zijn wij genoodzaakt om kritisch te blijven op de bezetting van lijnen en om (soms) een keuze te maken tussen tegenstrijdige reizigersbelangen.

5.7.3 Wens: beter aansluitingen op Utrecht Centraal (4x)

- Aansluitingen trein vanaf Schiphol op lijn 1 richting Hoograven (1x)
- Aansluiting van de tram en 77 op trein naar Amsterdam (2x)

- Lijn 74 graag 4 minuten eerder op station (1x)

Antwoord:

Wij proberen met de uitwerking van de dienstregeling rekening te houden met diverse aansluitingen. Hierbij zijn wij genoodzaakt om soms een keuze te maken tussen tegenstrijdige reizigersbelangen.

5.7.4 Kritiek: mogelijke vertraging project Uithoflijn (2x)

Antwoord:

Wij zijn als vervoerder afhankelijk van de beschikbaarheid van infrastructuur, zoals De Uithoflijn. Op basis van de meest actuele inzichten en openbare informatie maken wij ons plan.

5.7.5 Wens: betere kwaliteit busstation, onvoldoende beschutting bij regen (1x)

Antwoord:

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

5.7.6 Wens: verbetering van fietsroutes (1x)

Antwoord:

Het is aan de wegbeheerder, veelal gemeentes, om een integrale afweging te maken tussen modaliteiten. Vanuit onze rol als vervoerbedrijf blijven wij aandacht vragen voor betrouwbare en snelle OV-routes voor onze 170.000 dagelijkse reizigers.

5.7.7 Wens: meer aandacht voor ontsluiting kleinere wijken, zoals Schepenbuurt (1x)

Antwoord:

Met onze voorstellen proberen wij zoveel mogelijk reizigers op een efficiënte manier te vervoeren. Hierbij zijn wij genoodzaakt om kritisch te blijven op bezetting van lijnen en om (soms) een keuze te maken tussen tegenstrijdige reizigersbelangen.

5.7.8 Wens: herstel oude lijn 10 van Overvecht naar Kanaleneiland/Lunetten (1x)

Antwoord:

Wij zijn ons er terdege van bewust dat niet elke wijziging voordelen biedt voor alle reizigers. Vanwege het in aanbouw zijnde centrum Leidsche Rijn is de netwerkopzet gewijzigd. Hierbij ligt de focus op een verbinding met dit nieuwe centrum vanuit het zuiden en noorden. Hiermee geven wij invulling aan vastgesteld beleid, zoals vastgelegd in het OV Streefbeeld 2020.

5.7.9 Wens: meer stadsverbindingen die niet via CS gaan, voor in Utrecht Oost (1x)

Antwoord:

Het bieden van rechtstreekse, snelle verbindingen is wenselijk voor iedere reiziger. Vanwege de beperkte exploitatiemiddelen is dit echter niet altijd mogelijk. Wij zijn ons er terdege van bewust dat sommige reizigers hierdoor langer onderweg zijn, maar zien op dit moment geen andere mogelijkheid.

5.8 Utrecht – Leidsche Rijn/Lage Weide

5.8.1 Wens: hogere frequentie lijn 9 (2x)

Antwoord:

Het huidige aanbod op lijn 9 sluit aan op reizigersaantallen. Wij blijven het gebruik van deze nieuwe lijn nauwlettend volgen en komen met uitbreidingen wanneer noodzakelijk en verantwoord.

5.8.2 Wens: behoud van lijn 11 voor bereikbaarheid Antonius Ziekenhuis in Leidsche Rijn (1x)

Antwoord:

Momenteel bestaan er geen plannen om lijn 11 aan te passen. Wij zien de meerwaarde van deze lijn voor het ziekenhuis, maar ook voor het nieuwe centrum Leidsche Rijn.

5.8.3 Kritiek: huidige servicelijnen niet efficiënt (1x)

Antwoord:

De servicelijnen zijn gestart op 21 augustus 2017. Wij verwachten dat deze lijnen goed aansluiten op de behoefte van oudere bewoners in dit gebied. Komende periode gaan wij de lijnen actief monitoren.

5.8.4 Wens: koppeling lijn 9 en lijn 55 voor verbinding centrum (1x)

Antwoord:

Met de uitwerking van de dienstregeling gaan wij onderzoeken of het mogelijk is om deze lijnen logistiek te koppelen.

5.8.5 Vraag: meer informatie over lijn 138 (1x)

Antwoord:

Meer informatie over de dienstregeling en route van lijn 138 kunt u vinden op onze website <https://u-ov.info/plan-mijn-reis/lijninformatie/>

5.8.6 Klacht: bereikbaarheid Jazzsingel na recente wijzigingen Leidsche Rijn (1x)

Antwoord:

Met ingang van 21 augustus zijn twee nieuwe servicelijnen gaan rijden via de Jazzsingel. Deze servicelijnen en de lijn 10 rijden samen 4x per uur en bieden aansluitingen op andere lijnen op busstation Leidsche Rijn Centrum. Aanvullend hierop biedt de nieuwe route van lijn 37, met halte bij het Ziekenhuis, een alternatief voor een deel van de omgeving Jazzsingel.

5.8.7 Vraag: verandert de verbinding tussen Nieuwegein en Ziekenhuis Leidsche Rijn/Utrechtse Bazaar (1x)

Antwoord:

De verbinding tussen Nieuwegein en Ziekenhuis Leidsche Rijn blijft ongewijzigd in dit vervoerplan. Eerder is wel besloten om per 1 juli 2017 lijn 48 in het weekend 1x per uur te laten rijden tussen Leidsche Rijn en Nieuwegein. Lijn 48 stopt bij het Ziekenhuis en in de nabijheid van de Utrechtse Bazaar.

5.8.8 Wens: OV-bediening in daluren op bedrijventerrein Oudenrijn (1x)

Antwoord:

Wij gaan hierover in gesprek met bedrijven die gevestigd zijn op het bedrijventerrein. Wij hopen in een volgend vervoerplan terug te kunnen komen op dit punt.

5.8.9 Wens: kwaliteitsverbetering busstation Leidsche Rijn Centrum (1x)

Antwoord:

Het busstation Leidsche Rijn Centrum is nog niet volledig af. Hierdoor is de overstap tussen bus en trein nog niet optimaal. Vanwege de ligging van het busstation blijft hier echter een hoogteverschil bestaan. De looproute wordt in de definitieve situatie wel korter.

5.8.10 Wens: overstap tussen lijn 4 en servicelijnen bij winkelcentrum Terwijde en ruimte houden om flexibel om te gaan met kleine aanpassingen (1x)

Antwoord:

Lijnen 4 en de Servicelijnen 15 & 16 gaan niet halteren op dezelfde halte bij winkelcentrum Terwijde en station Terwijde. Belangrijke reden hiervoor is dat lijn 4 ook zijn tijd moet kunnen afwachten. Het realiseren van een nieuwe halte met haltekom met voldoende lengte is op dit moment te ingrijpend. Wel wordt een overstap geboden op busstation Leidsche Rijn Centrum tussen de servicelijnen 15 en 16 en andere lijnen.

5.8.11 Wens: lijn 37 moet vaker rijden (1x)

Antwoord:

Lijn 37 rijdt met ingang van de zomerdienstregeling via Leidsche Rijn Centrum. In de winterdienstregeling vis de frequentie in de spits voortaan 6x per uur. Wij gaan voorlopig eerst de nieuwe situatie actief monitoren.

5.8.12 Wens: vertrektijden lijn 4 identiek aan de trein (1x)

Antwoord:

Wij streven ernaar om bij het ontwerp van de dienstregeling in zoveel mogelijk aansluitingen en afstemmingen te voorzien. Omwille van rijtijden, frequenties en een efficiënte inzet van de middelen kunnen wij niet alle gewenste aansluitingen en afstemmingen realiseren. Hierbij zijn wij bovendien genoodzaakt om (soms) een keuze te maken tussen tegenstrijdige reizigersbelangen.

5.8.13 Wens: lijn 4 doortrekken naar Parkzichtlaan (1x)

Antwoord:

Met de nieuwe dienstregeling 1 juli 2017 eindigt lijn 4 niet meer op station Terwijde, maar rijdt door naar bedrijventerrein De Wetering. Ook zijn op 21 augustus de nieuwe servicelijnen 15 en 16 gestart, die de halte Parkzichtlaan aandoen. Hiermee is de bediening voor Parkzichtlaan al uitgebreid. Het gebruik hiervan gaan wij in de komende periode nauwlettend volgen.

5.8.14 Wens: reismogelijkheid vanaf station Terwijde naar De Uithof (1x)

Antwoord:

Helaas is het niet mogelijk om vanaf elk station een rechtstreekse verbinding te bieden naar De Uithof. Wel bestaat de mogelijkheid om op termijn met een rechtstreekse treinverbinding te reizen naar station Vaartsche Rijn, waar na start van tramlijn 22 een overstap mogelijk is naar De Uithof. Dit biedt de kortste reistijd tussen alle stations in Leidsche Rijn en De Uithof.

5.8.15 Wens: beter aansluiting tussen treinen uit Amsterdam en lijn 28 naar Vleuterweide (1x)

Antwoord:

Het is helaas niet mogelijk om op alle treinen een goede aansluiting te bieden. Met de ontwikkeling van de dienstregeling proberen wij op verschillende plekken een goede overstap te maken, zoals ook op station Vleuten en Leidsche Rijn, maar ook tussen onze lijnen onderling. Met het uitwerken van de dienstregeling kijken wij naar de mogelijkheden, maar gezien de genoemde beperkingen is het mogelijk niet inpasbaar.

5.8.16 Wens: lijn 9 vervangen door kleine servicelijnen, zoals lijnen 14, 15 en 16 en/of koppeling met 126 (1x)

Antwoord:

Voorlopig gaan wij eerst het effect van de nieuwe servicelijnen monitoren. Bovendien is lijn 9 vrij recent ingevoerd en het vraagt meer tijd om het succes van deze lijn te beoordelen. Wij proberen wel met andere vervoerders te komen tot een betere afstemming van vertrektijden op het deel waar lijn 9 samenloopt met lijn 102 van Syntus.

5.8.17 Wens: lijn 4 doortrekken naar Maarssen-dorp i.p.v. lijn 5 (1x)

Antwoord:

Lijn 4 heeft een langere route in Utrecht. Hiermee krijgen doorgaande reizigers te maken met extra reistijd van enkele minuten zonder dat daar voordelen tegenover staan. Vanwege de extra reistijd en beperkte meerwaarde voor het netwerk als geheel zien wij geen aanleiding om de routes te wijzigen.

5.9 Utrecht – Centrum (Wijk C)

5.9.1 Wens: meer lijnen op halte Vredenburg (1x)

Antwoord:

Met de nieuwe inrichting van halte Vredenburg en directe omgeving is onvoldoende ruimte beschikbaar voor extra lijnen. Als hier extra lijnen aan worden toegevoegd verwachten wij hier verkeersopstoppingen (bussen wachten op elkaar) en een verslechtering van de doorstroming.

5.10 Utrecht – West (Dichterswijk, Lombok, Oog in Al, Kanaleneiland, Schepenbuurt)

5.10.1 Suggestie: lijn 5 Oog in Al vervangen door kleine servicelijnen, zoals lijnen 14, 15 en 16 (1x)

Antwoord:

Voorlopig gaan wij eerst het effect van de nieuwe servicelijnen monitoren. In de toekomst gaan wij lijn 5 nader onderzoeken in relatie tot het woningbouwprogramma in de Cartesiusdriehoek. Tot die tijd zien wij geen aanleiding om deze lijn te veranderen.

5.10.2 Wens: aanpassen aansluiting Dichtersbaan voor lijnen richting Balijebrug (bv 74, 77) (1x)

Antwoord:

Wij gaan samen met de gemeente de mogelijkheden onderzoeken om de aansluiting Dichtersbaan-Vondellaan aan te passen, zodat de lijnen 74 en/of 77 gebruik kunnen maken van deze route. Dit willen wij bezien in samenhang

met de verdere ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Afhankelijk van de mogelijkheden komen wij met voorstellen in het vervoerplan 2019/2020.

5.10.3 Wens: doorgaande bus door de Kanaalstraat (1x)

Antwoord:

Met ingang van de winterdienstregeling gaan de nieuwe servicelijnen rijden in Lombok. Hiermee wordt op werkdagen een directe verbinding geboden naar het centrum.

5.11 Utrecht – Zuid (Lunetten & Hoograven)

5.11.1 Herstel lijn 6 (11x)

Antwoord:

Onze reactie zoals opgenomen in Vervoerplan 2017 is ongewijzigd:

Hoograven-Zuid beschikt momenteel over een hoogwaardige verbinding met lijn 1, die zes keer per uur rijdt tijdens het grootste deel van de dag. Deze lijn biedt een verbinding met Utrecht CS en sinds december 2015 ook (weer) met de Utrechtse binnenstad en winkelcentrum Overvecht. Lijn 1 wordt ook de eerste stadslijn in Utrecht die volledig met elektrisch materieel gaat rijden vanaf de tweede helft van 2017.

Met de realisatie van de nieuwe halte Hooft Graafland ontstaat ook toegang tot het buurtwinkelcentrum en diverse overstapmogelijkheden op lijnen naar De Uithof, Nieuwegein (inclusief Stadscentrum), Houten, bedrijventerrein Papendorp, Winkelcentrum Kanaleneiland en het toekomstige winkelcentrum Leidsche Rijn Centrum. Met deze nieuwe verbindingen, weliswaar met een overstap op de 't Goylaan, is de wijk veel beter ontsloten met het OV dan voor de ingrijpende wijzigingen in Hoograven met het opheffen van lijn 6.

Vanwege deze verbeteringen en de actuele vervoervraag zien wij op dit moment geen aanleiding om binnen de beschikbare financiële middelen een nieuwe lijn te (her)introduceren in dit gebied. Uiteraard blijven wij de bestaande verbindingen in het gebied actief monitoren en doen voorstellen voor uitbreidingen wanneer die verantwoord en haalbaar zijn binnen de beschikbare middelen.

5.11.2 Wens: meer bussen in Lunetten (1x)

Antwoord:

Wij hebben begrip voor uw wens, maar het aanbod in de wijk Lunetten sluit momenteel goed aan op de vraag. Uiteraard blijven wij de situatie nauwlettend volgen en komen met voorstellen voor verbetering wanneer verantwoord.

5.11.3 Lijnen 71 en 72 ondervinden hinder van verkeersdrukke op 't Goylaan (1x)

Antwoord:

Voorlopige resultaten laten zien dat de rijtijden en spreiding daarin niet is veranderd sinds de nieuwe inrichting. Wij zijn daar blij mee. Wel zien we dat verkeer nog steeds vaak vaststaat op de Waterlinieweg/A12, en auto's al op 't Goylaan in de wachtrij staan. Lijnen ondervinden daar veel hinder van.

Wij zijn met de gemeente, provincie en Rijkswaterstaat in gesprek over deze verkeersdrukke en hopen dat dit op termijn ook leidt tot verbetering van OV doorstroming.

5.11.4 Geen extra bussen over de W.A. Vultostraat (1x)

Antwoord:

Zie reactie op 'wens: herstel lijn 6'.

5.11.5 Halte Hooft Graaflandstraat?

Antwoord:

De halte Hooft Graaflandstraat is opgenomen in de winterdienstregeling (ingangsdatum 21 augustus 2017).

5.12 Utrecht – Noord (Ondiep, Voordorp, Zuilen, Overvecht)

5.12.1 Wens: lijn 3 doorrijden na Utrecht CS, en halte nabij Vredenburg voor richting Zuilen (2x)

Antwoord:

De halte Vredenburgviaduct wordt momenteel omgebouwd naar een volwaardige bushalte in beide richtingen. Hiermee verbeteren de reismogelijkheden tussen Utrecht Centrum/Vredenburg en Zuilen en ontstaan nieuwe overstapmogelijkheden op andere lijnen die halteren op halte Vredenburg.

5.12.2 Wens: omnummeren lijn 3 naar 3 en 13 (1x)

Antwoord:

Wij nemen uw voorstel niet over. Het nogmaals veranderen van de lijnnummering leidt mogelijk alleen tot meer verwarring onder reizigers. Wel proberen wij met de indeling van lijnen op het toekomstige busstation Centrumzijde (vanaf december 2018) het verschil tussen beide rijrichtingen te benadrukken.

5.12.3 Wens: eerste rit lijn 27 vroeger vertrekken (1x)

Antwoord:

Wij gaan de mogelijkheden bekijken bij het uitwerken van de dienstregeling.

5.12.4 Wens: wisseling van lijnnummer verwarrend voor lijnen 6 en 30 en slechte informatie hierover op 9292 (1x)

Antwoord:

Met de dienstregeling van 2016 hebben wij het lijnnummer bewust niet gewijzigd, vanwege de verschillende doelgroepen die gebruik maken van de lijn 6/30. Treinreizigers richting De Uithof, die gewend waren aan lijn 30, en OV-reizigers in Overvecht richting Utrecht centrum/CS die gewend waren aan lijn 6. Voorlopig willen wij vasthouden aan deze lijnnummering. Wel gaan wij onderzoeken hoe over de nummerwisseling wordt gecommuniceerd in de reisinformatie.

5.13 Utrecht – Oost (Sterrenwijk, Schildersbuurt, Oudwijk, Wittevrouwen)

5.13.1 Wens: zorg voor betere doorstroming lijn 41 (2x)

Antwoord:

Wij erkennen dat de doorstroming van lijn 41 in de afgelopen jaren fors is verslechterd. Wij zijn hierover in gesprek met de gemeente, die als wegbeheerder verantwoordelijk is voor de weginrichting en de instelling van de verkeersregelinstallaties. Zie ook 'Lijn 41, niet via Ledig Erf'

5.13.2 Wens: Lijn 41 niet via Ledig Erf (1x)

Antwoord:

Een route via Ledig Erf zien wij als terugvaloptie indien de doorstroming op de Albatrosstraat achterblijft. Vooral nog zien wij de Albatrosstraat als toekomstvaste route voor OV en blijft station Vaartsche Rijn in de dienstregeling.

5.13.3 Wens: lijn 7 door Wittevrouwen via Poortstraat (1x)

Antwoord:

De busroute door Wittevrouwen is enkele jaren geleden verlaten. We verwachten niet dat er voldoende draagvlak is om daar weer bussen te laten rijden.

5.13.4 Vraag: hoe wordt de doorstroming op de Waterlinieweg verbeterd? (1x)

Antwoord:

Afgelopen zomer zijn doorstromingsmaatregelen voor het busverkeer op de Waterlinieweg opgeleverd. Op delen is ruimte voor de bus toegevoegd zodat files deels vermeden kunnen worden. Wij hopen dat hiermee de situatie verbetert. Uiteraard blijven wij in gesprek met gemeente en provincie om te kijken naar verdere verbetering van de doorstroming.

5.14 Utrecht – Rijnsweerd/De Uithof

5.14.1 Wens: meer inzet voor bereikbaarheid De Uithof (2x)

Antwoord:

Met de maatregelen in dit vervoerplan en de inzet van langere trams in 2020 neemt de bereikbaarheid van De Uithof fors toe. Tot omstreeks 2030 is er voldoende capaciteit om de groei van De Uithof op te vangen. Uiteraard blijven wij het gebruik van lijnen nauwlettend volgen en komen met nieuwe voorstellen wanneer noodzakelijk.

5.14.2 Wens: snelle realisatie koppeling tram Nieuwegein/IJsselstein en Uithoflijn (1x)

Antwoord:

De provincie heeft besloten om de koppeling in de zomer van 2020 door te voeren. Versnelling is helaas niet mogelijk vanwege de bestelling van nieuw materieel.

5.14.3 Suggestie: nachtbus naar De Uithof opheffen en lijn 28 laten rijden (1x)

Antwoord:

De nachtbus naar De Uithof rijden ook door naar andere bestemmingen. Het opheffen van deze lijnen en het langer laten rijden lijn 28 biedt hiervoor geen alternatief.

5.14.4 Wens: afstemmen vertrektijden in Rijnsweerd voor lijnen richting Utrecht CS (1x)

Antwoord:

De lijnen tussen Utrecht CS en Rijnsweerd rijden veelal niet in dezelfde frequentie. Bovendien kan het voorkomen dat bussen niet geheel volgens dienstregeling rijden. Samen met het grote aantal bussen op dit traject is het niet altijd te voorkomen dat bussen achter elkaar rijden.

5.15 Nieuwegein

5.15.1 Suggestie: diverse suggesties voor verbetering van OV-lijnnennet in Nieuwegein (5x)

- Lijn 77 via Papendorp en inkorten in Nieuwegein-Zuid (1x)
- Teveel lege bussen op 71 en 72 naar De Uithof (1x)
- Meer inzet van grote bussen op lijn 77 (17:00-19:00) (1x)
- Oprekken dienstregeling lijn 65 verbeteren voor bedrijventerrein Het Klooster (1x)
- Verbinding bedrijventerrein Het Klooster naar Stadscentrum Nieuwegein (1x)

Antwoord:

Voor het vervoerplan 2020 gaan wij kijken naar een ingrijpende aanpassing van het busnetwerk. Hierbij wordt zoveel mogelijk aangesloten op de introductie van het vernieuwde regionale tramsysteem in zomer 2020 (koppeling op de tram naar De Uithof en nieuw trammaterieel). Tot die tijd passen wij bestaande lijnen niet aan, op kleinschalige aanpassingen na zoals extra ritten op lijn 65 van/naar Het Klooster. Uitzonderingen hierop zijn verder de lijnen 283/287, die wij vooruitlopend op deze bredere netwerkaanpak al wijzigen (zie elders in dit vervoerplan)

5.16 IJsselstein

5.16.1 Kritiek: routewijziging lijn 283 per 2 juli 2016 (3x)

Antwoord:

Het omdraaien van de route zorgt voor een betere overstap van regionale lijnen op lijn 283. Van die overstap wordt veel gebruik gemaakt. Wij zijn ons ervan bewust dat sommige wijzigingen niet voor alle reizigers voordelen bieden. Wij zijn echter genooddaakt om een keuze te maken tussen verschillende reizigersbelangen.

5.16.2 Wens: hogere frequentie avondbediening Utrecht – IJsselstein (1x)

Antwoord:

De avondbediening sluit op dit moment aan op de huidige reispatronen en reizigersaantallen. Wij nemen deze wens mee bij de vernieuwing van OV-netwerk van Nieuwegein e.o. medio 2020. Hiervoor komen wij met voorstellen in Vervoerplan 2020.

5.16.3 Wens: betere aansluiting van Arriva-bussen op OV-verbindingen naar De Uithof (1x)

Antwoord:

Met de uitwerking van de dienstregeling zorgen wij voor een goede aansluiting tussen lijnen van Arriva en lijn 283 naar De Uithof.

5.16.4 Wens: betere vertrektijden van de tram in IJsselstein (1x)

Antwoord:

Het wisselen van bestuurder kunnen wij niet voorkomen. Ook is het niet te voorkomen dat afwijkingen van enkele minuten t.o.v. de dienstregeling optreden door wisselende omstandigheden. Regelmatig doen wij rijtijdanalyses. Als aanpassing nodig is voeren wij die bij het ontwerp van een volgende dienstregeling door.

5.17 De Bilt

5.17.1 Wens: uitbreiding lijn 258 naar bedrijventerrein Berg en Bosch (1x)

Antwoord:

Wij zij blij met de bestaande afspraken met stichting bedrijventerrein Berg en Bosch en willen de bestaande samenwerking graag voortzetten. Vanwege de beperkte beschikbare middelen verwachten wij niet dat er mogelijkheden zijn om lijn 258 verder uit te breiden.

5.18 Vianen

5.18.1 Wens: alternatief Vianen naar Nieuwegein Stadscentrum, na inkorten van lijn 46 (1x)

Antwoord:

Voor de verbinding Vianen naar Nieuwegein Stadscentrum kan gebruikt gemaakt worden van lijn 74. Wij zien geen mogelijkheden om dit op de korte termijn te veranderen. In de toekomst zien wij wel kansen om deze verbinding mee te nemen als onderdeel van de brede netwerkaanpak in Nieuwegein. Hiervoor komen wij in Vervoerplan 2020 met voorstellen.

5.18.2 Wens: hogere frequentie lijn 63 tussen 15:00-16:00 (1x)

Antwoord:

Wij gaan de verbetering van lijn 63 onderzoeken als onderdeel van de vernieuwing van het busnetwerk in Nieuwegein voor vervoerplan 2020.

5.19 Soest / Amersfoort

5.19.1 Wens: betere avond- en weekendbediening vanaf Soesterberg richting Utrecht (1x)

Antwoord:

Wij zien op de korte termijn geen mogelijkheden voor de verbetering van de verbinding van Soesterberg naar Utrecht. Met onze voorstellen proberen wij zoveel mogelijk reizigers op een efficiënte manier te vervoeren. Hierbij zijn wij genooddaakt om kritisch te blijven op bezetting van lijnen en om (soms) een keuze te maken tussen tegenstrijdige reizigersbelangen.

5.19.2 Wens: lijn 72 vroeger beginnen, later eindigen en vaker overdag (1x)

Antwoorden:

De mogelijke doorontwikkeling van lijn 72 nemen wij mij in netwerkvoorstellen voor Zeist e.o. Hiervoor volgen wij met Syntus een traject om te komen tot een gezamenlijk voorstel. Wij verwachten in de volgende consultatieronde met een voorstel te komen.

5.20 Bunnik / Wijk bij Duurstede

5.20.1 Wens: nieuwe lijn/halte bij pont Beusichem (1x)

Antwoord:

Wij verwachten dat de vervoervraag te beperkt is voor het instellen van een nieuwe busverbinding.

5.20.2 Kritiek: betrouwbaarheid lijn 242 vanaf De Uithof richting Wijk bij Duurstede (1x)

Antwoord:

Dit is een gevolg van de filevorming op de Laan van Maarschalkerweerd in de middagspits. In overleg met de wegbeheerder onderzoeken we of doorstromingsmaatregelen genomen kunnen worden.

5.20.3 Wens: lijn 41 via station Bunnik (route lijn 242) (1x)

Antwoord:

Voor de bediening van inwoners van Bunnik is het onwenselijk om een deel van lijn 41 via het station te laten lopen. Hierdoor halveert de frequentie en ontstaat een verwarrende, onduidelijke lijnvoering.

5.20.4 Wens: uitbreiding lijn 242 (1x)

Antwoord:

Het vervoeraanbod sluit momenteel goed aan op de actuele vraag. Wij zien nog geen aanleiding om de lijn verder uit te breiden.

5.20.5 Suggestie: 15 meter bussen op lijn 41 (1x)

Antwoord:

15-meter bussen zijn vanwege hun capaciteit en het aantal zitplaatsen een mogelijk alternatief voor lijn 41. Voor de inzet van bussen zijn wij op dit moment afhankelijk van het beschikbare wagenpark. Met de vervanging van 142 bussen eind 2019 gaan wij samen met de provincie kijken naar de mogelijkheden voor aanschaf van 15-meter bussen.

5.21 Houten

5.21.1 Wens: verbeteren bereikbaarheid haltes op rondweg Houten (1x)

Antwoord:

Wij brengen uw zorgpunt onder aandacht bij de gemeente Houten.

5.21.2 Wens: hogere frequentie lijn 281 (1x)

Antwoord:

Vanwege het huidige en verwachte toekomstige gebruik zien wij momenteel geen reden om de frequentie aan te passen. Met de komst van de Uithoflijn en meer treinen tussen Houten en Utrecht ontstaat een aantrekkelijk alternatief tussen Houten en De Uithof met een overstap op station Vaartsche Rijn NS.

5.22 Stichtse Vecht

5.22.1 Suggestie: verlengen lijn 35 naar Maarssen, station (1x)

Antwoord:

Vanwege de inzet van kleiner materieel biedt deze lijn onvoldoende capaciteit voor een verbinding tussen Maarssen-dorp en Maarssen, station. Het verlengen en de inzet van groter materieel vraagt om extra middelen en dat gaat ten koste van OV-bediening elders in de regio. Om deze reden vinden wij het verlengen van lijn 35 onverantwoord.

5.23 Zeist

5.23.1 Wens: betere afstemming vertrektijden bussen van/naar Zeist (3x)

Antwoord:

Wij zien hier ook verbetermogelijkheden en nemen dit mee in onze gesprekken met Syntus. Met de uitwerking van de dienstregeling gaan wij kijken naar de haalbaarheid. Zo zijn er ook beperkingen: het schuiven van vertrektijden kan zorgen voor slechtere aansluitingen elders in de regio (bus-bus en bus-trein knopen).

5.23.2 Wensen: diverse wensen in Zeist (3x)

- regelmatige busdienst tussen Vrijheidsplein en centrumgebied Zeist/Belcour (1x)
- bereikbaarheid Diaconessenhuis Zeist vanaf Centrum Utrecht/Utrecht CS (1x)
- hogere frequentie lijn 74 (1x)
- Algemene opmerkingen over wisselwerking met Syntus (1x)

Antwoord:

Momenteel zijn wij in gesprek met Syntus om te komen tot een gezamenlijk voorstel voor Zeist. Voor dit proces hebben wij meer tijd nodig. Uw wensen nemen wij mee in onze gesprekken. Wij hopen in een volgend consultatieproces met een voorstel te komen.

5.24 Opmerkingen over andere concessies

Wij hebben diverse reacties ontvangen op lijnen van andere concessies, waar U-OV geen rol in speelt.

De provincie heeft de beantwoording op deze reacties verzorgd:

5.24.1 Buslijn 272 vaker laten rijden (1x)

Antwoord:

Buslijn 272 wordt verzorgd door Syntus en is relatief nieuw. Momenteel bestaan er nog geen plannen voor verdere uitbreiding van deze lijn. Indien het gebruik van deze lijn verder toeneemt dan onderzoekt Syntus de mogelijkheden voor verdere uitbreiding.

5.24.2 Bufferruimte Rijnsweerd-Noord (1x)

Antwoord:

Met de nieuwe dienstregeling van Syntus is het gebruik van de buffer verder geoptimaliseerd. Momenteel biedt Rijnsweerd-Noord voldoende bufferruimte voor de huidige dienstregeling.

Winterdienstregeling per 10 december 2017											
Lijn en (deel)traject	Standaard materieeltype	Frequenties						Globale exploitatietijden			
		Ma-vr ochtendspits	Ma-vr overdag	Ma-vr avondsplits	Avond	Zaterdag overdag	Zondag overdag	Ma-vr eerste rit	Zaterdag eerste rit	Zondag eerste rit	Laatste rit
1 Hoograven - Overvecht v.v.	12m	6	6	6	4	6	4	06:00	06:30	07:30	00:30
2 Utrecht CS - Museumkw. v.v.	10m	4	4	4	4	6	4	06:30	07:00	08:00	00:30
3 Utrecht CS - Zuiln/Overvecht v.v.	18m	6	6	6	4	6	4	06:00	06:30	07:30	01:00
4 De Wetering - Zuiln v.v.	12m	4	4	4	2	4	2	06:00	06:30	07:30	00:30
5 Oog in Al - Maarssen v.v.	12m	4	4	4	2	4	2	06:00	06:30	07:30	00:30
6 Utrecht CS - Overvecht v.v.	18m	4	4	4	4	4	4	06:00	06:30	07:30	01:00
7 Kanaleneiland - Voordorp v.v.	12m	6	6	6	4	6	4	06:00	06:30	07:30	00:30
8 Lunetten - Wilhelminapark v.v.	18m	6**	6	6	4	6	4	06:00	06:30	07:30	00:30
9 Utrecht CS - Vleuten NS v.v.	12m	2	2	2	2	2	2	06:00	06:30	07:30	01:00
9 Vleuten NS - De Haar v.v.	12m	-	-	-	-	2	2	-	10:00	10:00	18:00
10 Lunetten - Leidsche Rijn v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	07:00	-	-	20:00
10 Leidsche Rijn - Maarssen v.v.	12m	2	2	2	-	1	1	07:00	09:00	11:00	19:00
11 Leidsche Rijn - Overvecht v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	07:00	-	-	20:00
12 Utrecht CS - De Uithof v.v.	24m	≥14	14	≥14	4	-	-	06:30	-	-	21:30
14 Transwijk - Centrum v.v.	15p	1	1	1	-	1	-	07:00	09:00	-	18:30
15 Terwijde - Transwijk v.v.	15p	1	1	1	-	-	-	07:30	-	-	18:00
16 Terwijde - Centrum v.v.	15p	1	1	1	-	1	-	07:30	09:30	-	18:00
18 De Meern - Rijsweerd	18m	6	-	-	-	-	-	07:00	-	-	09:00
18 Rijsweerd - De Meern	18m	-	-	6	-	-	-	15:00	-	-	18:00
24 Utrecht CS - De Meern	18m	6	-	-	-	-	-	06:30	-	-	10:00
24 De Meern - Utrecht CS	18m	-	-	6	-	-	-	15:00	-	-	18:30
27 Zuiln - De Uithof v.v.	18m	4	4	4	-	-	-	07:00	-	-	19:00
28 Vleuten - De Uithof v.v.	18m	8	8	8	4	8	6	06:00	06:30	07:30	01:00
29 De Meern - De Uithof v.v.	12m	4	4	4	-	-	-	07:00	-	-	19:00
30 Overvecht - De Uithof v.v.	18m	4	4	4	2	-	-	07:00	-	-	21:00
31 Lunetten - De Uithof v.v.	18m*	2	-	2	-	-	-	06:30	-	-	19:00
31 De Uithof - Bilthoven v.v.	18m*	4**	2	4	-	-	-	06:30	-	-	19:00
32 Maarssen - De Uithof	18m	2	-	-	-	-	-	07:00	-	-	08:30
32 De Uithof - Maarssen	12m	-	-	2	-	-	-	15:00	-	-	18:00
35 Maarssen - Overvecht v.v.	8p	1	1	1	-	1	-	06:30	07:30	-	20:00
37 Utrecht CS - Maarssenbroek	18m*	4	4	6	4	4	4	06:00	07:00	08:00	01:00
37 Maarssenbroek - Utrecht CS	18m*	6	4	4	4	4	4	06:00	06:30	07:30	00:30
38 Utrecht CS - Maarssen NS	18m*	6	2	4	-	-	-	05:30	-	-	18:30
38 Maarssen NS - Utrecht CS	18m*	4	2	6	-	-	-	06:00	-	-	19:00
41 Utrecht CS - Galgenwaard	12m	8	4	4	4	4	4	06:30	07:00	08:00	01:00
41 Galgenwaard - Utrecht CS	12m	6	4	8	4	4	4	06:00	07:00	08:00	00:30
41 Galgenwaard - Wijk bij Duurstede	12m	4	4	4	2	4	4	06:30	07:00	08:00	01:00
41 Wijk bij Duurstede - Galgenwaard	12m	6	4	4	2	4	4	06:00	06:30	07:30	00:30
43 Houten - Odijk v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	06:30	-	-	19:00
43 Zeist - Odijk v.v.	12m	2	2	2	-	2	-	06:30	07:30	-	19:00
43 Zeist - Odijk v.v.	8p	-	-	-	1	-	1	20:00	19:00	09:00	23:30
44 Vianen - Houten v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	06:30	-	-	19:00
45 Houten - Schalkwijk v.v.	8p	2	1	2	-	1	-	07:00	08:30	-	19:00
47 Utrecht CS - Hoograven	12m	4	2	2	2	2	2	06:30	07:30	11:00	22:00
47 Hoograven - Utrecht CS	12m	2	2	4	2	2	2	07:30	08:30	10:30	21:30
47 Hoograven - Houten	12m	4	2	2	1	1	1	06:30	07:30	11:00	21:30
47 Houten - Hoograven	12m	2	2	4	1	1	1	07:00	08:30	10:30	21:00
48 Houten - Nieuwegein v.v.	12m	4	2	4	-	1	1	06:30	08:30	10:30	19:30
48 Houten - Nieuwegein v.v.	8p	-	-	-	1	-	-	20:30	19:30	19:30	00:30
48 Nieuwegein - Leidsche Rijn	12m	4	2	2	-	1	1	06:00	08:30	10:30	18:30
48 Leidsche Rijn - Nieuwegein	12m	2	2	4	-	1	1	07:00	09:30	11:30	20:00
48 Leidsche Rijn - Maarssen	12m	4	2	2	-	-	-	06:30	-	-	19:00
48 Maarssen - Leidsche Rijn	12m	2	2	4	-	-	-	07:00	-	-	20:00
49 Houten - Houten-Zuid v.v.	12m	2	-	2	-	-	-	06:30	-	-	19:00
49 Houten - Houten-Zuid v.v.	8p	-	1	-	-	-	1	09:30	-	10:00	14:30
51 Utrecht CS - Driebergen-Zeist v.v.	12m	4	2	4	2	2	2	06:00	08:00	10:30	21:30
52 Utrecht CS - Zeist	12m	2	2	4	-	2	2	06:30	08:00	11:30	19:00
52 Zeist - Utrecht CS	12m	4	2	2	-	2	2	07:00	08:30	11:30	19:00
52 Zeist - Amersfoort v.v.	12m	2	2	2	-	2	2	06:00	07:00	11:00	19:00
53 Utrecht CS - Zeist	12m	2	2	4	2	2	2	06:30	07:00	08:00	01:00
53 Zeist - Utrecht CS	12m	4	2	2	2	2	2	05:00	06:30	07:30	00:30
55 Utrecht CS - Maartensdijk v.v.	12m	2	2	2	1	2	1	06:30	08:00	10:00	00:00
58 Zeist - Hilversum v.v.	12m	1	1	1	-	1	-	07:00	08:00	-	19:00
59 Zeist - Hilversum v.v.	12m	1	1	1	-	1	-	07:00	08:00	-	19:00
60 Utrecht CS - N'gein v.v.	Tram ****	4	4	4	2	4	2	06:00	06:30	08:00	00:00
61 Utrecht CS - IJsselstein v.v.	Tram ****	4	4	4	2	4	2	05:30	06:30	07:30	00:30
63 Utrecht CS - Vianen	12m	2	2	4	-	2	-	07:00	08:00	-	20:00
63 Vianen - Utrecht CS	12m	4	2	2	-	2	-	06:00	07:30	-	20:00
65 Utrecht CS - Plettenburg	12m	12	4	4	-	-	-	06:00	-	-	18:00

Winterdienstregeling per 10 december 2017											
Lijn en (deel)traject	Standaard materieeltype	Frequenties						Globale exploitatietijden			
		Ma-vr ochtendspits	Ma-vr overdag	Ma-vr avondspits	Avond	Zaterdag overdag	Zondag overdag	Ma-vr eerste rit	Zaterdag eerste rit	Zondag eerste rit	Laatste rit
65 Plettenburg – Utrecht CS	12m	2	4	10	-	-	-	07:00	-	-	19:30
65 Plettenburg – Het Klooster	12m	2	2	2	-	-	-	06:30	-	-	18:30
65 Het Klooster – Plettenburg	12m	-	2	2	-	-	-	09:00	-	-	18:30
65 Plettenburg – Vianen v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	06:30	-	-	19:00
66 Utrecht CS – N'gein v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	07:00	-	-	19:00
71 Doorn – Driebergen-Zeist v.v.	12m	2	-	2	-	-	-	07:30	-	-	18:30
71 Driebergen-Zeist – De Uithof	12m	4	2	2	2	-	-	07:00	-	-	21:00
71 De Uithof – Driebergen-Zeist	12m	2	2	4	2	-	-	07:00	-	-	21:00
71 De Uithof – Nieuwegein v.v.	12m	2	2	2	2	-	-	06:30	-	-	21:00
72 Amersfoort – De Uithof	12m	4	-	2	-	-	-	06:30	-	-	18:30
72 De Uithof – Amersfoort	12m	2	-	4	-	-	-	07:00	-	-	19:00
72 De Uithof – Nieuwegein v.v.	12m	4	2	4	-	-	-	06:30	-	-	19:00
74 Vianen – Utrecht CS	12m	6	4	4	2	4	2	06:00	06:30	07:30	00:30
74 Utrecht CS – Vianen	12m	4	4	4	2	4	2	06:30	07:00	08:00	01:00
74 Zeist – Utrecht CS v.v.	12m	4	4	4	2	4	2	06:00	06:30	07:30	00:30
77 Nieuwegein Zuid – Centrum v.v.	12m	2	2	2	2	2	2	06:00	06:30	07:30	01:00
77 Nieuwegein Centrum – Utrecht CS	12m	8	4	6	4	4	4	06:00	06:30	07:30	00:30
77 Utrecht CS – Nieuwegein Centrum	12m	6	4	6	4	4	4	06:30	07:00	08:00	01:00
77 Bilthoven – Utrecht CS v.v.	12m	6	4	6	4	4	4	06:00	06:30	07:30	01:00
78 Ringlijn Bilthoven	8p	2	2	2	-	2	-	06:30	09:00	-	18:30
111 Vleuten NS – De Haar v.v.	12m	-	2***	2***	-	-	-	11:00	-	-	18:00
122 Loosdrecht – Westbroek v.v.	8p	1	1	1	-	1	-	07:00	08:00	-	18:00
122 Westbroek – Overvecht NS	8p	2**	1	2	-	1	-	07:00	08:00	-	18:00
122 Overvecht NS – Westbroek	8p	2	1	2**	-	1	-	07:00	08:00	-	19:00
126 Vleuten – Maarsse NS v.v.	8p	2	2	2	-	-	-	07:00	-	-	19:00
127 Kockengen – Vleuten v.v.	8p	1	1	1	1	1	1	07:00	08:30	09:30	22:00
127 Kockengen – Vleuten	12m	1	-	-	-	-	-	08:00	-	-	08:00
127 Vleuten – Leidsche Rijn NS v.v.	8p	1	1	1	-	1	1	07:00	08:00	10:00	20:00
138 Lage Weide – Leidsche Rijn NS v.v.	15p	-	-	-	3	-	-	19:30	-	-	23:00
149 Houten – Schalkwijk v.v.	8p	-	-	-	1	-	-	20:00	20:00	-	00:00
208 Utrecht CS – Vondellaan	12m	10	-	-	-	-	-	07:45	-	-	09:15
241 Wijk bij Duurstede – Utrecht CS	12m	6	-	-	-	-	-	07:00	-	-	08:30
241 Utrecht CS – Wijk bij Duurstede	12m	-	-	4	-	-	-	14:30	-	-	18:30
242 Wijk bij Duurstede – De Uithof	12m	2	-	-	-	-	-	07:00	-	-	10:00
242 De Uithof – Wijk bij Duurstede	12m	-	-	2	-	-	-	15:00	-	-	18:00
247 Houten – Utrecht CS	12m	2	-	-	-	-	-	07:00	-	-	08:30
247 Utrecht CS – Houten	12m	-	-	2	-	-	-	15:30	-	-	17:30
251 Utrecht CS – Zeist	12m	4	-	-	-	-	-	07:30	-	-	09:30
251 Zeist – Utrecht CS	12m	-	-	4	-	-	-	15:00	-	-	18:00
258 Bilthoven – Berg & Bosch v.v	8p	2	-	2	-	-	-	07:30	-	-	17:30
271 Nieuwegein – Driebergen-Zeist	12m	2	-	-	-	-	-	07:00	-	-	10:00
271 Driebergen-Zeist – Nieuwegein	12m	-	-	2	-	-	-	15:00	-	-	18:00
281 Houten – De Uithof	12m	4	-	-	-	-	-	07:00	-	-	14:00
281 De Uithof – Houten	12m	-	-	2	-	-	-	13:00	-	-	18:30
283 IJsselstein – De Uithof	12m	4**	-	-	-	-	-	06:30	-	-	14:00
283 De Uithof – IJsselstein	12m	-	-	4	-	-	-	13:00	-	-	18:30
287 Vianen – De Uithof	12m	7	2	4	-	-	-	07:00	-	-	18:30
287 De Uithof – Vianen	12m	4	2	4	-	-	-	07:30	-	-	19:00
371 Driebergen-Zeist – Rijnsweerd	18m	2	-	-	-	-	-	07:30	-	-	10:30
371 Rijnsweerd – Driebergen-Zeist	12m	-	-	2	-	-	-	15:30	-	-	18:00
412 Utrecht – Zeist v.v.	18m	-	-	4x in de nachten do/vr en vr/za				02:00	02:00	-	05:00
441 Utrecht – Wijk bij Duurstede	18m	-	-	3x in de nacht za/zo				-	-	02:00	04:30
447 Utrecht – Houten	18m	-	-	3x in de nacht za/zo				-	-	02:00	04:30
452 Utrecht – Soest	18m	-	-	3x in de nacht za/zo				-	-	02:00	04:30
474 Utrecht – Vianen	18m	-	-	3x in de nacht za/zo				-	-	02:00	04:30
477 Utrecht – Hilversum	18m	-	-	3x in de nacht za/zo				-	-	02:00	04:30
495 Utrecht – IJsselstein	18m	-	-	3x in de nacht za/zo				-	-	02:00	04:30

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

** exclusief versterkingsritten.

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

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

Zomerdienstregeling per 7 juli 2018											
Lijn en (deel)traject	Standaard materieeltype	Frequenties						Globale exploitatietijden			
		Ma-vr ochtendspits	Ma-vr overdag	Ma-vr avondspits	Avond	Zaterdag overdag	Zondag overdag	Ma-vr eerste rit	Zaterdag eerste rit	Zondag eerste rit	Laatste rit
1 Hoograven – Overvecht v.v.	12m	4	4	4	4	4	4	06:00	06:30	07:30	00:30
2 Utrecht CS – Museumkw. v.v.	10m	4	4	4	2	4	4	06:30	07:00	08:00	00:30
3 Utrecht CS – Zuilen/Overvecht v.v.	18m	4	4	4	4	4	4	06:00	06:30	07:30	01:00
4 De Wetering – Zuilen v.v.	12m	4	2	4	2	2	2	06:00	06:30	07:30	00:30
5 Oog in Al – Maarssen v.v.	12m	4	2	4	2	2	2	06:00	06:30	07:30	00:30
6 Utrecht CS – Overvecht v.v.	12m	4	4	4	2	4	4	06:00	06:30	07:30	01:00
7 Kanaleneiland – Voordorp v.v.	12m	4	4	4	4	4	4	06:00	06:30	07:30	00:30
8 Lunetten – Wilhelminapark v.v.	18m	4	4	4	4	4	4	06:00	06:30	07:30	00:30
9 Utrecht CS – Vleuten v.v.	12m	2	2	2	2	2	2	06:00	06:30	07:30	01:00
9 Vleuten – De Haar v.v.	12m	-	2	2	-	2	2	10:00	10:00	10:00	18:00
10 Lunetten – Leidsche Rijn v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	07:00	-	-	20:00
10 Leidsche Rijn – Maarssen v.v.	12m	2	2	2	-	1	1	07:00	09:00	11:00	19:00
11 Leidsche Rijn – Overvecht v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	07:00	-	-	20:00
12 Utrecht CS – De Uithof v.v.	24m	12*/8	4	8	2	-	-	06:30	-	-	21:30
14 Transwijk – Centrum v.v.	15p	1	1	1	-	1	-	07:00	09:00	-	18:30
15 Terwijde – Transwijk v.v.	15p	1	1	1	-	-	-	07:30	-	-	18:00
16 Terwijde – Centrum v.v.	15p	1	1	1	-	1	-	07:30	09:30	-	18:00
18 De Meern – Utrecht CS v.v.											
18 Utrecht CS – Rijnsweerd	18m	6*/0	-	-	-	-	-	07:30	-	-	09:00
18 Rijnsweerd – Utrecht CS	18m	-	-	6*/0	-	-	-	15:30	-	-	18:30
24 Utrecht CS – De Meern	18m	4	-	-	-	-	-	06:30	-	-	10:00
24 De Meern – Utrecht CS	18m	-	-	4	-	-	-	15:00	-	-	18:30
27 Zuilen – De Uithof v.v.											
28 Vleuten – De Uithof v.v.	24m	6	6	6	4	6	4	06:00	06:30	07:30	01:00
29 De Meern – De Uithof v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	07:00	-	-	19:00
30 Overvecht – De Uithof v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	07:00	-	-	18:30
31 Lunetten – De Uithof v.v.	12m	2	-	2	-	-	-	06:30	-	-	18:30
31 De Uithof – Bilthoven v.v.	12m	2	-	2	-	-	-	06:30	-	-	18:30
32 Maarssen – De Uithof	18m	2	-	-	-	-	-	07:00	-	-	08:30
32 De Uithof – Maarssen	12m	-	2	-	-	-	-	15:00	-	-	18:00
35 Maarssen – Overvecht v.v.	12m	1	1	1	-	1	1	06:30	07:30	09:30	20:00
37 Utrecht CS – Maarssen v.v.	18m	4	4	4	4	4	4	06:00	06:30	07:30	01:00
38 Utrecht CS – Maarssen	18m	4	2	2	-	-	-	05:30	-	-	18:30
38 Maarssen – Utrecht CS	18m	2	2	4	-	-	-	06:00	-	-	19:00
41 Utrecht CS – Galgenwaard	12m	4	4	4	2	4	4	06:30	07:00	08:00	01:00
41 Galgenwaard – Utrecht CS	12m	4	4	4	2	4	4	06:00	07:00	08:00	00:30
41 Galgenwaard – Wijk bij Duurstede	12m	4	4	4	2	2	2	06:30	07:00	08:00	01:00
41 Wijk bij Duurstede – Galgenwaard	12m	4	4	4	2	2	2	06:00	06:30	07:30	00:30
43 Houten – Odijk v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	06:30	-	-	19:00
43 Zeist – Odijk v.v.	12m	2	2	2	-	2	-	06:30	07:30	-	19:00
43 Zeist – Odijk v.v.	8p	-	-	-	1	-	1	20:00	19:00	09:00	23:30
44 Vianen – Houten v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	06:30	-	-	19:00
45 Houten – Schalkwijk v.v.	8p	1	1	1	-	1	-	07:00	08:30	-	19:00
47 Utrecht CS – Hoograven	12m	2	2	2	2	2	2	06:30	07:30	11:00	22:00
47 Hoograven – Utrecht CS	12m	2	2	2	2	2	2	07:30	08:30	10:30	21:30
47 Hoograven – Houten	12m	2	2	2	1	1	1	06:30	07:30	11:00	21:30
47 Houten – Hoograven	12m	2	2	2	1	1	1	07:00	08:30	10:30	21:00
48 Houten – Nieuwegein v.v.	12m	2	2	2	-	1	1	06:30	09:00	10:30	19:30
48 Houten – Nieuwegein v.v.	8p	-	-	-	1	-	-	20:30	19:30	19:30	00:30
48 Nieuwegein – L. Rijn v.v.	12m	2	2	2	-	1	1	06:00	08:30	10:30	20:00
48 L. Rijn – Maarssen v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	06:30	-	-	20:00
49 Houten – Houten-Zuid v.v.	12m	2	-	2	-	-	-	06:30	-	-	19:00
49 Houten – Houten-Zuid v.v.	8p	-	1	-	-	-	1	09:30	-	10:00	14:30
51 Utrecht CS – Driebergen-Zeist v.v.	12m	2	2	2	2	2	2	06:00	08:00	10:30	21:30
52 Utrecht CS – Zeist	12m	2	2	2	-	2	2	06:30	08:00	11:30	19:00
52 Zeist – Utrecht CS	12m	2	2	2	-	2	2	07:00	08:30	11:30	19:00
52 Zeist – Amersfoort v.v.	12m	2	2	2	-	2	2	06:00	07:00	11:00	19:00
53 Utrecht CS – Zeist	12m	2	2	2	2	2	2	06:30	07:00	08:00	01:00
53 Zeist – Utrecht CS	12m	2	2	2	2	2	2	05:00	06:30	07:30	00:30
55 Utrecht CS – Maartensdijk v.v.	12m	2	2	2	1	2	1	06:30	08:00	10:00	00:00
58 Zeist – Hilversum v.v.	12m	1	1	1	-	1	-	07:00	08:00	-	19:00
59 Zeist – Hilversum v.v.	12m	1	1	1	-	1	-	07:00	08:00	-	19:00
60 Utrecht CS – N'gein v.v.	Tram ****	4	4	4	2	4	2	06:00	06:30	08:00	00:00
61 Utrecht CS – IJsselstein v.v.	Tram ****	4	4	4	2	4	2	05:30	06:30	07:30	00:30
63 Utrecht CS – Vianen	12m	2	2	2	-	2	-	07:00	08:00	-	20:00
63 Vianen – Utrecht CS	12m	2	2	2	-	2	-	06:00	07:30	-	20:00

Zomerdienstregeling per 7 juli 2018											
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
65 Utrecht CS - Plettenburg	12m	4	4	4	-	-	-	06:00	-	-	18:00
65 Plettenburg - Utrecht CS	12m	2	4	4	-	-	-	07:00	-	-	19:30
65 Plettenburg - Het Klooster	12m	2	2	2	-	-	-	06:30	-	-	18:30
65 Het Klooster - Plettenburg	12m	-	2	2	-	-	-	09:00	-	-	18:30
65 Plettenburg - Vianen v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	06:30	-	-	19:00
66 Utrecht CS - Nieuwegein v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	07:00	-	-	19:00
71 Doorn - Driebergen-Zeist v.v.											
Rijdt niet tijdens de zomerdienst											
71 Driebergen-Zeist - Nieuwegein	12m	2	2	-	-	-	-	07:00	-	-	14:30
71 Nieuwegein - Driebergen-Zeist	12m	-	2	2	-	-	-	10:30	-	-	18:30
72 De Uithof - Amersfoort v.v.	12m	2	-	2	-	-	-	06:30	-	-	18:30
72 De Uithof - Nieuwegein v.v.	12m	2	-	2	-	-	-	06:30	-	-	18:30
74 Vianen - Utrecht CS v.v.	12m	4	2	4	2	2	2	06:00	06:30	07:30	01:00
74 Zeist - Utrecht CS v.v.	12m	4	2	4	2	2	2	06:00	06:30	07:30	01:00
77 Nieuwegein Zuid - Centrum v.v.	12m	2	2	2	2	2	2	06:00	06:30	07:30	01:00
77 Nieuwegein Centrum - Utrecht CS	12m	4	4	4	2	4	2	06:00	06:30	07:30	00:30
77 Utrecht CS - Nieuwegein Centrum	12m	4	4	4	2	4	2	06:30	07:00	08:00	01:00
77 Bilthoven - Utrecht CS v.v.	12m	4	4	4	2	4	2	06:00	06:30	07:30	01:00
78 Ringlijn Bilthoven	8p	2	2	2	-	2	-	06:30	09:00	-	18:30
111 Vleuten NS - De Haar v.v.											
Rijdt niet tijdens de zomerdienst											
122 Loosdrecht - Westbroek v.v.	8p	1	1	1	-	1	-	07:00	08:00	-	18:00
122 Westbroek - Overvecht v.v.	8p	1	1	1	-	1	-	07:00	08:00	-	18:00
126 Vleuten - Maarssen NS v.v.	8p	2	2	2	-	-	-	07:00	-	-	19:00
127 Kockengen - Vleuten v.v.	8p	1	1	1	1	1	1	07:00	08:30	09:30	22:00
127 Vleuten - Leidsche Rijn NS v.v.	8p	1	1	1	-	1	1	07:00	08:00	10:00	20:00
138 Lage Weide - Leidsche Rijn NS v.v.	15p	-	-	-	3	-	-	19:30	-	-	23:00
149 Houten - Schalkwijk v.v.	8p	-	-	-	1	-	-	20:00	20:00	-	00:00
241 Wijk bij Duurstede - Utrecht CS	12m	4	-	-	-	-	-	07:00	-	-	08:30
241 Utrecht CS - Wijk bij Duurstede	12m	-	-	4	-	-	-	16:00	-	-	18:00
242 Wijk bij Duurstede - De Uithof	12m	2	-	-	-	-	-	06:30	-	-	09:00
242 De Uithof - Wijk bij Duurstede	12m	-	-	2	-	-	-	15:00	-	-	18:30
247 Houten - Utrecht CS	12m	2	-	-	-	-	-	07:00	-	-	08:30
247 Utrecht CS - Houten	12m	-	-	2	-	-	-	15:30	-	-	17:30
251 Utrecht CS - Zeist											
Rijdt niet tijdens de zomerdienst											
251 Zeist - Utrecht CS											
Rijdt niet tijdens de zomerdienst											
258 Bilthoven - Berg & Bosch v.v.	8p	2	-	2	-	-	-	07:30	-	-	17:30
271 Nieuwegein - Driebergen-Zeist	12m	2	-	-	-	-	-	07:00	-	-	10:00
271 Driebergen-Zeist - Nieuwegein	12m	-	-	2	-	-	-	15:00	-	-	18:00
281 Houten - De Uithof	12m	2	-	-	-	-	-	07:00	-	-	09:00
281 De Uithof - Houten	12m	-	-	2	-	-	-	15:00	-	-	18:30
283 IJsselstein - De Uithof	12m	2	-	-	-	-	-	06:30	-	-	09:00
283 De Uithof - IJsselstein	12m	-	-	2	-	-	-	15:00	-	-	18:30
287 Vianen - De Uithof	12m	2	-	-	-	-	-	07:00	-	-	09:00
287 De Uithof - Vianen	12m	-	-	2	-	-	-	15:00	-	-	19:00
371 Driebergen-Zeist - Rijnsweerd	12m	2*/0	-	-	-	-	-	07:30	-	-	09:00
371 Rijnsweerd - Driebergen-Zeist	12m	-	-	2*/0	-	-	-	15:30	-	-	18:00
412 Utrecht - Zeist v.v.											
Rijdt niet tijdens de zomerdienst, m.u.v. UIT-week **											
441 Utrecht - Wijk bij Duurstede	18m			3x in de nacht za/zo				-	-	02:00	04:30
447 Utrecht - Houten	18m			3x in de nacht za/zo				-	-	02:00	04:30
452 Utrecht - Soest	18m			3x in de nacht za/zo				-	-	02:00	04:30
474 Utrecht - Vianen	18m			3x in de nacht za/zo				-	-	02:00	04:30
477 Utrecht - Hilversum	18m			3x in de nacht za/zo				-	-	02:00	04:30
495 Utrecht - IJsselstein	18m			3x in de nacht za/zo				-	-	02:00	04:30

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

** exclusief versterkingsritten.

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

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

Winterdienstregeling per 27 augustus 2018											
Lijn en (deel)traject	Standaard materieeltype	Frequenties						Globale exploitatietijden			
		Ma-vr ochtendspits	Ma-vr overdag	Ma-vr avondsplits	Avond	Zaterdag overdag	Zondag overdag	Ma-vr eerste rit	Zaterdag eerste rit	Zondag eerste rit	Laatste rit
1 Hoograven - Overvecht v.v.	12m	6	6	6	4	6	4	06:00	06:30	07:30	00:30
2 Utrecht CS - Museumkw. v.v.	10m	4	4	4	4	6	4	06:30	07:00	08:00	00:30
3 Utrecht CS - Zuiln/Overvecht v.v.	18m	6	6	6	4	6	4	06:00	06:30	07:30	01:00
4 De Wetering - Zuiln v.v.	12m	4	4	4	2	4	2	06:00	06:30	07:30	00:30
5 Oog in Al - Maarssen v.v.	12m	4	4	4	2	4	2	06:00	06:30	07:30	00:30
6 Utrecht CS - Overvecht v.v.	18m	4	4	4	4	4	4	06:00	06:30	07:30	01:00
7 Kanaleneiland - Voordorp v.v.	12m	6	6	6	4	6	4	06:00	06:30	07:30	00:30
8 Lunetten - Wilhelminapark v.v.	18m	6**	6	6	4	6	4	06:00	06:30	07:30	00:30
9 Utrecht CS - Vleuten NS v.v.	12m	2	2	2	2	2	2	06:00	06:30	07:30	01:00
9 Vleuten NS - De Haar v.v.	12m	-	-	-	-	2	2	-	10:00	10:00	18:00
10 Lunetten - Leidsche Rijn v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	07:00	-	-	20:00
10 Leidsche Rijn - Maarssen v.v.	12m	2	2	2	-	1	1	07:00	09:00	11:00	19:00
11 Leidsche Rijn - Overvecht v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	07:00	-	-	20:00
12 Utrecht CS - De Uithof v.v.	24m	≥14	14	≥14	4	-	-	06:30	-	-	21:30
14 Transwijk - Centrum v.v.	15p	1	1	1	-	1	-	07:00	09:00	-	18:30
15 Terwijde - Transwijk v.v.	15p	1	1	1	-	-	-	07:30	-	-	18:00
16 Terwijde - Centrum v.v.	15p	1	1	1	-	1	-	07:30	09:30	-	18:00
18 De Meern - Rijsweerd	18m	6	-	-	-	-	-	07:00	-	-	09:00
18 Rijsweerd - De Meern	18m	-	-	6	-	-	-	15:00	-	-	18:00
24 Utrecht CS - De Meern	18m	6	-	-	-	-	-	06:30	-	-	10:00
24 De Meern - Utrecht CS	18m	-	-	6	-	-	-	15:00	-	-	18:30
27 Zuiln - De Uithof v.v.	18m	4	4	4	-	-	-	07:00	-	-	19:00
28 Vleuten - De Uithof v.v.	18m	8	8	8	4	8	6	06:00	06:30	07:30	01:00
29 De Meern - De Uithof v.v.	12m	4	4	4	-	-	-	07:00	-	-	19:00
30 Overvecht - De Uithof v.v.	18m	4	4	4	2	-	-	07:00	-	-	21:00
31 Lunetten - De Uithof v.v.	18m*	2	-	2	-	-	-	06:30	-	-	19:00
31 De Uithof - Bilthoven v.v.	18m*	4**	2	4	-	-	-	06:30	-	-	19:00
32 Maarssen - De Uithof	18m	2	-	-	-	-	-	07:00	-	-	08:30
32 De Uithof - Maarssen	12m	-	-	2	-	-	-	15:00	-	-	18:00
35 Maarssen - Overvecht v.v.	8p	1	1	1	-	1	-	06:30	07:30	-	20:00
37 Utrecht CS - Maarssenbroek	18m*	4	4	6	4	4	4	06:00	07:00	08:00	01:00
37 Maarssenbroek - Utrecht CS	18m*	6	4	4	4	4	4	06:00	06:30	07:30	00:30
38 Utrecht CS - Maarssen NS	18m*	6	2	4	-	-	-	05:30	-	-	18:30
38 Maarssen NS - Utrecht CS	18m*	4	2	6	-	-	-	06:00	-	-	19:00
41 Utrecht CS - Galgenwaard	12m	8	4	4	4	4	4	06:30	07:00	08:00	01:00
41 Galgenwaard - Utrecht CS	12m	6	4	8	4	4	4	06:00	07:00	08:00	00:30
41 Galgenwaard - Wijk bij Duurstede	12m	4	4	4	2	4	4	06:30	07:00	08:00	01:00
41 Wijk bij Duurstede - Galgenwaard	12m	6	4	4	2	4	4	06:00	06:30	07:30	00:30
43 Houten - Odijk v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	06:30	-	-	19:00
43 Zeist - Odijk v.v.	12m	2	2	2	-	2	-	06:30	07:30	-	19:00
43 Zeist - Odijk v.v.	8p	-	-	-	1	-	1	20:00	19:00	09:00	23:30
44 Vianen - Houten v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	06:30	-	-	19:00
45 Houten - Schalkwijk v.v.	8p	2	1	2	-	1	-	07:00	08:30	-	19:00
47 Utrecht CS - Hoograven	12m	4	2	2	2	2	2	06:30	07:30	11:00	22:00
47 Hoograven - Utrecht CS	12m	2	2	4	2	2	2	07:30	08:30	10:30	21:30
47 Hoograven - Houten	12m	4	2	2	1	1	1	06:30	07:30	11:00	21:30
47 Houten - Hoograven	12m	2	2	4	1	1	1	07:00	08:30	10:30	21:00
48 Houten - Nieuwegein v.v.	12m	4	2	4	-	1	1	06:30	08:30	10:30	19:30
48 Houten - Nieuwegein v.v.	8p	-	-	-	1	-	-	20:30	19:30	19:30	00:30
48 Nieuwegein - Leidsche Rijn	12m	4	2	2	-	1	1	06:00	08:30	10:30	18:30
48 Leidsche Rijn - Nieuwegein	12m	2	2	4	-	1	1	07:00	09:30	11:30	20:00
48 Leidsche Rijn - Maarssen	12m	4	2	2	-	-	-	06:30	-	-	19:00
48 Maarssen - Leidsche Rijn	12m	2	2	4	-	-	-	07:00	-	-	20:00
49 Houten - Houten-Zuid v.v.	12m	2	-	2	-	-	-	06:30	-	-	19:00
49 Houten - Houten-Zuid v.v.	8p	-	1	-	-	-	1	09:30	-	10:00	14:30
51 Utrecht CS - Driebergen-Zeist v.v.	12m	4	2	4	2	2	2	06:00	08:00	10:30	21:30
52 Utrecht CS - Zeist	12m	2	2	4	-	2	2	06:30	08:00	11:30	19:00
52 Zeist - Utrecht CS	12m	4	2	2	-	2	2	07:00	08:30	11:30	19:00
52 Zeist - Amersfoort v.v.	12m	2	2	2	-	2	2	06:00	07:00	11:00	19:00
53 Utrecht CS - Zeist	12m	2	2	4	2	2	2	06:30	07:00	08:00	01:00
53 Zeist - Utrecht CS	12m	4	2	2	2	2	2	05:00	06:30	07:30	00:30
55 Utrecht CS - Maartensdijk v.v.	12m	2	2	2	1	2	1	06:30	08:00	10:00	00:00
58 Zeist - Hilversum v.v.	12m	1	1	1	-	1	-	07:00	08:00	-	19:00
59 Zeist - Hilversum v.v.	12m	1	1	1	-	1	-	07:00	08:00	-	19:00
60 Utrecht CS - N'gein v.v.	Tram ****	4	4	4	2	4	2	06:00	06:30	08:00	00:00
61 Utrecht CS - IJsselstein v.v.	Tram ****	4	4	4	2	4	2	05:30	06:30	07:30	00:30
63 Utrecht CS - Vianen	12m	2	2	4	-	2	-	07:00	08:00	-	20:00
63 Vianen - Utrecht CS	12m	4	2	2	-	2	-	06:00	07:30	-	20:00
65 Utrecht CS - Plettenburg	12m	12	4	4	-	-	-	06:00	-	-	18:00

Winterdienstregeling per 27 augustus 2018											
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
65 Plettenburg – Utrecht CS	12m	2	4	10	-	-	-	07:00	-	-	19:30
65 Plettenburg – Het Klooster	12m	2	2	2	-	-	-	06:30	-	-	18:30
65 Het Klooster – Plettenburg	12m	-	2	2	-	-	-	09:00	-	-	18:30
65 Plettenburg – Vianen v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	06:30	-	-	19:00
66 Utrecht CS – Nieuwegein v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	07:00	-	-	19:00
71 Doorn – Driebergen-Zeist v.v.	12m	2	-	2	-	-	-	07:30	-	-	18:30
71 Driebergen-Zeist – De Uithof	12m	4	2	2	2	-	-	07:00	-	-	21:00
71 De Uithof – Driebergen-Zeist	12m	2	2	4	2	-	-	07:00	-	-	21:00
71 De Uithof – Nieuwegein v.v.	12m	2	2	2	2	-	-	06:30	-	-	21:00
72 Amersfoort – De Uithof	12m	4	-	2	-	-	-	06:30	-	-	18:30
72 De Uithof – Amersfoort	12m	2	-	4	-	-	-	07:00	-	-	19:00
72 De Uithof – Nieuwegein v.v.	12m	4	2	4	-	-	-	06:30	-	-	19:00
74 Vianen – Utrecht CS	12m	6	4	4	2	4	2	06:00	06:30	07:30	00:30
74 Utrecht CS – Vianen	12m	4	4	4	2	4	2	06:30	07:00	08:00	01:00
74 Zeist – Utrecht CS v.v.	12m	4	4	4	2	4	2	06:00	06:30	07:30	00:30
77 Nieuwegein Zuid – Centrum v.v.	12m	2	2	2	2	2	2	06:00	06:30	07:30	01:00
77 Nieuwegein Centrum – Utrecht CS	12m	8	4	6	4	4	4	06:00	06:30	07:30	00:30
77 Utrecht CS – Nieuwegein Centrum	12m	6	4	6	4	4	4	06:30	07:00	08:00	01:00
77 Bilthoven – Utrecht CS v.v.	12m	6	4	6	4	4	4	06:00	06:30	07:30	01:00
78 Ringlijn Bilthoven	8p	2	2	2	-	2	-	06:30	09:00	-	18:30
111 Vleuten NS – De Haar v.v.	12m	-	2***	2***	-	-	-	11:00	-	-	18:00
122 Loosdrecht – Westbroek v.v.	8p	1	1	1	-	1	-	07:00	08:00	-	18:00
122 Westbroek – Overvecht NS	8p	2**	1	2	-	1	-	07:00	08:00	-	18:00
122 Overvecht NS – Westbroek	8p	2	1	2**	-	1	-	07:00	08:00	-	19:00
126 Vleuten – Maarsse NS v.v.	8p	2	2	2	-	-	-	07:00	-	-	19:00
127 Kockengen – Vleuten v.v.	8p	1	1	1	1	1	1	07:00	08:30	09:30	22:00
127 Kockengen – Vleuten	12m	1	-	-	-	-	-	08:00	-	-	08:00
127 Vleuten – Leidsche Rijn NS v.v.	8p	1	1	1	-	1	1	07:00	08:00	10:00	20:00
138 Lage Weide – Leidsche Rijn NS v.v.	15p	-	-	-	3	-	-	19:30	-	-	23:00
149 Houten – Schalkwijk v.v.	8p	-	-	-	1	-	-	20:00	20:00	-	00:00
208 Utrecht CS – Vondellaan	12m	10	-	-	-	-	-	07:45	-	-	09:15
241 Wijk bij Duurstede – Utrecht CS	12m	6	-	-	-	-	-	07:00	-	-	08:30
241 Utrecht CS – Wijk bij Duurstede	12m	-	-	4	-	-	-	14:30	-	-	18:30
242 Wijk bij Duurstede – De Uithof	12m	2	-	-	-	-	-	07:00	-	-	10:00
242 De Uithof – Wijk bij Duurstede	12m	-	-	2	-	-	-	15:00	-	-	18:00
247 Houten – Utrecht CS	12m	2	-	-	-	-	-	07:00	-	-	08:30
247 Utrecht CS – Houten	12m	-	-	2	-	-	-	15:30	-	-	17:30
251 Utrecht CS – Zeist	12m	4	-	-	-	-	-	07:30	-	-	09:30
251 Zeist – Utrecht CS	12m	-	-	4	-	-	-	15:00	-	-	18:00
258 Bilthoven – Berg & Bosch v.v	8p	2	-	2	-	-	-	07:30	-	-	17:30
271 Nieuwegein – Driebergen-Zeist	12m	2	-	-	-	-	-	07:00	-	-	10:00
271 Driebergen-Zeist – Nieuwegein	12m	-	-	2	-	-	-	15:00	-	-	18:00
281 Houten – De Uithof	12m	4	-	-	-	-	-	07:00	-	-	14:00
281 De Uithof – Houten	12m	-	-	2	-	-	-	13:00	-	-	18:30
283 IJsselstein – De Uithof	12m	4**	-	-	-	-	-	06:30	-	-	14:00
283 De Uithof – IJsselstein	12m	-	-	4	-	-	-	13:00	-	-	18:30
287 Vianen – De Uithof	12m	7	2	4	-	-	-	07:00	-	-	18:30
287 De Uithof – Vianen	12m	4	2	4	-	-	-	07:30	-	-	19:00
371 Driebergen-Zeist – Rijnsweerd	18m	2	-	-	-	-	-	07:30	-	-	10:30
371 Rijnsweerd – Driebergen-Zeist	12m	-	-	2	-	-	-	15:30	-	-	18:00
412 Utrecht – Zeist v.v.	18m	-	-	4x in de nachten do/vr en vr/za				02:00	02:00	-	05:00
441 Utrecht – Wijk bij Duurstede	18m	-	-	3x in de nacht za/zo				-	-	02:00	04:30
447 Utrecht – Houten	18m	-	-	3x in de nacht za/zo				-	-	02:00	04:30
452 Utrecht – Soest	18m	-	-	3x in de nacht za/zo				-	-	02:00	04:30
474 Utrecht – Vianen	18m	-	-	3x in de nacht za/zo				-	-	02:00	04:30
477 Utrecht – Hilversum	18m	-	-	3x in de nacht za/zo				-	-	02:00	04:30
495 Utrecht – IJsselstein	18m	-	-	3x in de nacht za/zo				-	-	02:00	04:30

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

** exclusief versterkingsritten.

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

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