Vervoerplan 2017 - I

Concessie Tram en Bus Regio Utrecht

Consultatie versie
27 juli 2016

Dienstregeling ingaande 11 december 2016

U ov

27 juli 2016

Qbuzz U-OV
Europalaan 2a
3526 KS Utrecht

Samenvatting

De mobiliteit in regio Utrecht neemt in 2017 onverminderd toe en U-OV speelt daar met dit vervoerplan voor het eerste deel van 2017 op in. Met dit vervoerplan beogen wij een nóg betere dienstregeling voor het collectief aan reizigers, die uitvoerbaar is gegeven de beschikbare infrastructuur, draagvlak kent bij overheden en belangenorganisaties en aansluit bij de beleids- en financiële kaders. Belangstellenden zijn van harte uitgenodigd om een reactie te geven op onze plannen via http://www.provincie-utrecht.nl/u-ov2017.

De dienstregelingwijzigingen voor het eerste deel van 2017 hebben een beperkte omvang. In dit vervoerplan worden de volgende aanpassingen in het vervoeraanbod van U-OV per 11 december 2016 nader uitgewerkt.

- Lijn 75 tussen station Driebergen-Zeist en de Wildbaan wordt opgeheven. De nieuwe vervoerder Syntus neemt de bediening van dit gebied over met een passend alternatief: lijn 575.
- Lijn 43 wordt verlengd tussen Odijk en Houten, als onderdeel van het driejarige pilotproject busverbinding Vianen – Houten – Odijk – Zeist. Op dit trajectdeel gaat lijn 43 op werkdagen tussen 6.30 en 19.00 uur ieder halfuur rijden. De route van lijn 43 wordt aangepast door de wijk Kerckebosch in Zeist en in Odijk, zodat een kortere reistijd ontstaat.
- Lijn 44 is een nieuwe buslijn tussen Houten en Vianen om bovengenoemde busverbinding te completeren. Ook deze lijn gaat op werkdagen tussen 6.30 en 19.00 uur tweemaal per uur rijden. Lijn 44 bedient tevens het nieuwe dorp Hoef en Haag ten oosten van Vianen.
- Lijn 14 door de wijk Lombok wordt zeer weinig gebruikt en voorziet maar beperkt in de behoefte van een kleine groep reizigers. Het heeft onze voorkeur om deze lijn op te heffen, echter in afwachting van het gemeentelijk standpunt behouden wij lijn 14 voorlopig in de huidige vorm.
- Lijn 15 in de wijk Hoograven wordt opgeheven. Lijnen 1 en 47 nemen de functie van lijn 15 over.
- Lijn 95 tussen Utrecht CS en Papendorp Zuid gaat minder vaak rijden. Voortaan rijden de bussen op deze lijn alleen in de ochtendspits tussen Utrecht CS en Papendorp en in de middagspits tussen Papendorp en Utrecht CS. Mogelijk vervalt lijn 95 in z'n geheel, indien lijn 181 via Papendorp Zuid gaat rijden en voldoende capaciteit biedt in de ochtend- en middagspits.
- Lijn 41 tussen Utrecht CS en Wijk bij Duurstede breiden wij uit in het weekend. Op zaterdag en zondag gaat overdag elk kwartier een bus rijden.
- Lijn 53 wordt uitgebreid in de avonduren. Richting Zeist gaat deze lijn tot circa 23.00 uur elk kwartier rijden. In de tegenovergestelde richting geldt de kwartierdienst tot circa 22.00 uur.
- Lijn 72 gaat in de ochtendspits elk halfuur rijden tussen De Uithof en Amersfoort. Deze halfuurdienst geldt ook in de middagspits tussen Amersfoort en De Uithof. Lijn 72 wordt bovendien circa 2 minuten sneller door bij Soesterberg over de N237 te blijven rijden.

Voor het tweede deel van 2017 komt nieuwe infrastructuur beschikbaar en evalueren wij de effecten van de recente grote dienstregelingwijzigingen per 2 juli 2016. Voorstellen die hieruit voorkomen, evenals verdere optimalisaties van het U-OV netwerk per 1 juli 2017, worden beschreven in het vervoerplan 2017 deel 2. Wij presenteren dit vervoerplan begin 2017.

Inhoudsopgave

1 Inleiding en uitgangspunten 5
1.1 Doel van het vervoerplan 2017-1 5
1.2 Provinciale uitgangspunten vervoerplan 2017-1 6
1.3 Werkzaamheden aan de infrastructuur 7
1.4 Proces 9
2 Effecten van de MBO-studentenkaart 10
3 Pilotproject busverbinding Vianen – Houten – Odijk – Zeist 12
3.1 Uitgangspunten en succesfactoren 12
3.2 Vervoervraag 13
3.3 Planbeschrijving 14
4 Servicelijnen in stad Utrecht 20
4.1 OV bediening Lombok 20
4.2 Opheffen lijn 15 Hoograven 20
5 Optimalisatie Papendorp 22
5.1 Reizigerseffecten lijn 95 22
6 Aansluiting op de trein in nieuwe dienstregeling NS 24
6.1 Minder treinen Utrecht Overvecht 24
7 Capaciteitsuitbreidingen 25
7.1 Uitbreiding lijn 41 in het weekend 25
7.2 Uitbreiding lijn 53 ‘s avonds 25
7.3 Met lijn 72 sneller van en naar Amersfoort in de spits 26
8 Uitbreidingen en besparingen in dienstregelinguren 27
9 Infrastructurele consequenties 28
9.1 Nieuwe en vervallen haltes 28
9.2 Nieuwe pauzevoorziening bij station Houten 29
10 Frequenties en exploitatietijden per lijn 30

1 Inleiding en uitgangspunten

Onlangs beleefde de regio Utrecht één van de grootste wijzigingen in het OV-systeem van de afgelopen jaren. Per 2 juli 2016 werd onder meer het busstation aan de centrumzijde van Utrecht Centraal gesloten en kregen veel buslijnen in de stad Utrecht andere routes en/of lijnnummers. De aanpassingen kwamen niet alleen voort uit veranderingen in de infrastructuur, zoals bij Utrecht Centraal, maar waren ook geënt op de steeds groeiende vervoervraag van reizigers in de stad en regio Utrecht.

Voor het jaar 2017 verwachten wij dat beide trends zich onverminderd voortzetten. Er wordt volop gewerkt aan diverse infrastructuurprojecten met de daarbij behorende hinder in de dagelijkse exploitatie. Een aantal projecten biedt na voltooiing tevens kansen om ons netwerk van buslijnen te verbeteren. Tegelijkertijd zorgt de aantrekkende economie voor een toename van de mobiliteit in de regio Utrecht. Dit leidt tot verkeersdrukte maar ook tot meer reizigers in onze bussen. De vervoeropgaven van U-OV in het eerste deel van 2017 worden in dit vervoerplan uitgewerkt tot concrete aanpassingen in onze nieuwe dienstregeling per 11 december 2016, zodat al onze klanten naar tevredenheid vervoerd blijven worden en wij nieuwe reizigers in onze voertuigen kunnen verwelkomen.

De dienstregelingwijzigingen voor 2017 zijn relatief beperkt van omvang. Vanwege de recente grootschalige wijzigingen en het gereedkomen van verschillende infrastructuurprojecten in de loop van 2017 worden voor het komende jaar twee vervoerplannen opgesteld. Vervoerplan 2017-1 richt zich op de dienstregelingwijzigingen per 11 december 2016 en vervoerplan 2017-2 bevat aanpassingen van de dienstregeling per 1 juli 2017, dat wil zeggen met ingang van de zomerdienst 2017. Het dienstregelingjaar 2017 eindigt op zaterdag 9 december 2017.

Het is van belang om de grootschalige wijziging van het OV netwerk met ingang van de zomerdienst 2016 op een geschikt moment te evalueren. Hoewel de routewijzigingen per 2 juli 2016 zijn ingegaan, wordt vanwege de zomerdienst een aantal lijnen nog niet of met een aangepaste frequentie en/of capaciteit gereden. Een eerste volledig beeld van de effecten van de wijzigingen in vervoerplan 2016-2 kan daarom pas na 22 augustus 2016 worden verkregen. De maand september van 2016 gebruiken wij voor een eerste analyse van de rijtijden en bezettingen. De resultaten van deze evaluatie kunnen daardoor procesmatig niet meer meegenomen worden in het vervoerplan 2017-1. In het vervoerplan 2017-2 gaan wij nader in op de effecten van de wijzigingen per 2 juli 2016 en stellen wij waar nodig aanvullende wijzigingen voor.

1.1 Doel van het vervoerplan 2017-1

Het vervoerplan 2017 dient als voorbereiding op de nieuwe dienstregeling van U-OV voor 2017 en sluit aan op het vastgestelde vervoerplan 2016-2. Het vervoerplan geeft invulling aan de beleidsdoelstellingen van Provincie Utrecht zoals grotendeels verwoord in het OV-streefbeeld 2020. Specifiek voor 2017 heeft de provincie een aantal inhoudelijke uitgangspunten meegegeven waaraan dit vervoerplan 2017-1dient te voldoen. Deze worden hieronder verder belicht. Dit vervoerplan streeft naar een verdere reizigersgroei door mogelijkheid te blijven bieden voor huidige reizen en tevens nieuwe reizen te genereren, zowel door bestaande als nieuwe klanten. Zo speelt dit vervoerplan bijvoorbeeld in op actuele ontwikkelingen omtrent een uitbreiding van het studenten reisproduct voor MBO-studenten onder de 18 jaar en de geplande werkzaamheden aan de infrastructuur.

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

1.2 Provinciale uitgangspunten vervoerplan 2017-1

Provincie Utrecht heeft een aantal inhoudelijke uitgangspunten meegegeven voor het vervoerplan voor het eerste deel van 2017. We besteden daarom in dit plan specifieke aandacht aan de volgende vervoerkundige thema's:

- Versterkingsritten Utrecht CS – Vondellaan (hoofdstuk 2)
- Nieuwe busverbinding Vianen – Houten – Odijk – Zeist (o.v.) (hoofdstuk 3)
- Evaluatie lijn 14 Lombok (paragraaf 4.1)
- Opheffen lijn 15 Hoograven (paragraaf 4.2)
- Optimalisatie Papendorp (hoofdstuk 5)
- Effect minder stoptreinen NS op Station Overvecht (paragraaf 6.1)

In het tweede deel van 2017 komt daar een aantal thema's bij. Deze onderwerpen worden in dit vervoerplan nog niet uitgewerkt, maar wij gaan hier in het vervoerplan 2017-2 nader op in:

- Uitbreiden lijn 29 Leidsche Rijn – Vaartsche Rijn – De Uithof (o.v.)
- Oplevering busstation Leidsche Rijn Centrum en optimalisatie busnetwerk
- Opening spooronderdoorgang Leijenseweg Bilthoven
- Optimalisatie busnetwerk en Centrumvisie Zeist
- Vianen/IJsselstein – Nieuwegein – De Uithof
- Optimalisaties naar aanleiding van effecten-analyse vervoerplan 2016-2

Bovendien wordt lijn 75 per 11 december 2016 vervangen door lijn 575 als gevolg van de nieuwe concessie Streekvervoer Provincie Utrecht. Dit wordt verder beschreven in paragraaf 1.2.3.

1.2.1 Omvang dienstregeling 2017

Uitwerkingen van de uitgangspunten en andere wijzigingen in het netwerk en het bedieningsniveau moeten passen binnen het beschikbare budget. Deze financiële uitgangspunten laten zich vertalen in 922.000 ongewogen dienstregelinguren (DRU) voor 2017. Dit is inclusief de bijdrage vanuit Beter Benutten Vervolg zoals toegelicht in paragraaf 1.2.2. Daarnaast bestaat er een reservering voor reizigersgroei en verslechtering van rijtijden met een omvang van 6.000 ongewogen DRU. Onder voorbehoud van beschikbaarheid van financiering is daarnaast 8.000 ongewogen DRU beschikbaar voor de uitbreiding van lijn 29 en 7.000 ongewogen DRU voor de nieuwe busverbinding Vianen – Houten – Odijk – Zeist. De totale maximale omvang van het OV-aanbod in 2017 is daarmee 943.000 ongewogen DRU. Dit is een toename van circa 4% ten opzichte van de initiële omvang van 908.000 ongewogen DRU in 2016.

1.2.2 Beter Benutten Vervolg

Onderdeel van het vervoerplan is een aantal aanvullende maatregelen in het kader van het programma Beter Benutten Vervolg. Dit programma heeft als doel reizigers te verleiden om meer buiten de spits te reizen (spitsmijden) en daarnaast het aantal autobewegingen te reduceren met een aantrekkelijker OV-alternatief. Conform de subsidietoekenning van Beter Benutten Vervolg, is voor de periode 2016 tot en met 2018 een aanvullend budget van 8.000 DRU per jaar beschikbaar voor de inzet van extra capaciteit op verbindingen van en naar De Uithof:

- De Uithof – Driebergen-Zeist NS
- De Uithof – Bilthoven NS
- De Uithof – Overvecht NS
- De Uithof – Vianen
- De Uithof – Vondellaan en De Uithof – Vleuterweide

De besteding van deze extra dienstregelinguren is al uitgewerkt in het vervoerplan 2016-2. Deze wordt voortgezet in het jaar 2017.

1.2.3 Nieuwe vervoerder streekconcessie en opheffen lijn 75 Rijsenburg

De provincie Utrecht krijgt vanaf 11 december 2016 te maken met de nieuwe vervoerder Syntus in de concessie Streekvervoer Provincie Utrecht. U-OV is door Provincie Utrecht en Syntus op hoofdlijnen op de hoogte gesteld van de vervoerkundige plannen van Syntus voor zover deze het verzorgingsgebied van U-OV raken. Provincie Utrecht heeft als uitgangspunt gesteld dat voor het vervoerplan 2017 van U-OV geen aanpassingen aan het U-OV netwerk worden doorgevoerd in verband met het nieuwe Syntus-vervoeraanbod op de samenloopcorridors. Voor het vervoerplan 2018 bezien wij op welke manier beide busnetwerken beter op elkaar afgestemd kunnen worden.

Uitzondering hierop betreft lijn 75, die rijdt tussen station Driebergen-Zeist en de Wildbaan. Vanaf 11 december 2016 wordt dit gebied bediend door een nieuwe buslijn 575 van de nieuwe vervoerder Syntus van de concessie Streekvervoer Provincie Utrecht. Omdat dit gebied eigenlijk buiten het concessiegebied van U-OV valt, heffen wij met ingang van de dienstregeling 2017 lijn 75 op. Hierdoor komen circa 2.500 ongewogen dienstregelinguren beschikbaar om elders in het U-OV netwerk in te zetten.

1.3 Werkzaamheden aan de infrastructuur

In 2017 doet zich een aantal belangrijke infrastructurele ontwikkelingen voor, waarop wij met de lijnvoering kunnen, willen en/of moeten inspelen. Het betreft voornamelijk nieuwe infrastructuur voor het openbaar vervoer. Enerzijds ondervinden wij in de dagelijkse exploitatie hinder van de werkzaamheden, anderzijds biedt bepaalde nieuwe infrastructuur kansen om het U-OV netwerk verder te optimaliseren. Verder volgt uit dit vervoerplan een aantal noodzakelijke aanpassingen, zoals de realisatie van haltes. Deze onderwerpen worden in paragraaf 9.1 van dit vervoerplan beschreven.

1.3.1 Tijdelijke maatregelen

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

- **Leidseveertunnel Utrecht.** We houden er rekening mee dat de tunnel opnieuw voor enige tijd dicht moet. Dit keer voor herstel van spoorwerkzaamheden. Dit zou aanvankelijk in de zomervakantie van 2016 worden uitgevoerd, maar wordt nu doorgeschoven naar 2017. Naar verwachting gaat de Leidseveertunnel voor de duur van 2 tot 4 maanden dicht. Hierdoor ondervinden nagenoeg alle lijnen, die door het centrum van Utrecht rijden, veel hinder, omdat de rijtijd naar verwachting langer en minder betrouwbaar wordt. De precieze periode van uitvoering is op dit moment nog niet bekend, zodat wij in dit vervoerplan nog geen rekening kunnen houden met deze tijdelijke maatregel.

- **Aanleg Uithoflijn.** Vanaf augustus 2016 rijden de bussen op het traject tussen de Sorbonnelaan en de energiecentrale bij het UMC over tijdelijke infrastructuur. Dit betreft alle buslijnen over De Uithof. In januari 2017 komt daar het gedeelte tot de keerlus bij het WKZ bij. De verwachting is dat de gecombineerde tram-busbaan medio 2017 volledig gereed is en er bussen overheen kunnen rijden. Dan start ook het testbedrijf van de Uithoflijn. Net als tot nu toe het geval was, mogen ook op de tijdelijke busbaan alleen bussen en taxi's rijden. Wij verwachten daarom dat de gevolgen voor de doorstroming beperkt zijn. Wel zijn de haltes in de tijdelijke situatie korter. Dat kan tot extra wachttijd leiden. Vanaf 22augustus 2016, als de winterdienst 2016-2 start, monitoren wij deze situatie en bezien wij of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.
- **Spoorviaduct Cartesiusweg Utrecht**. Het viaduct over de Cartesiusweg wordt uitgebreid voor de spoorverdubbeling. Om de werkzaamheden te kunnen uitvoeren moet rekening worden gehouden met afzetting van rijstroken op de Cartesiusweg. Dit heeft mogelijk gevolgen voor de doorstroming van de lijnen 5, 10 en 11. De werkzaamheden duren van december 2016 t/m maart 2017. Wij overwegen om deze lijnen in de dienstregeling per 11 december 2016 extra rijtijd te geven.
- **Z80/Z90 Utrecht**. Voor de realisatie van de HOV-baan tussen de Van Zijstweg en Kanaleneiland moeten leidingen worden verlegd op het 5 Meiplein, langs de Wilhelminalaan en op het Anne Frankplein in de periode van januari t/m november 2017. Dat zal zeker gevolgen hebben voor het busverkeer. Als aan het 5 Meiplein gewerkt wordt, krijgen de buslijnen 9, 24, 29 en 95 te maken met rijstrookafzettingen. Dit kan tot enige hinder in de doorstroming leiden. Lijnen 10 en 14 moeten in deze periode omgeleid worden. Ook in de volgende fasen zal er sprake zijn van hinder. Na de zomervakantie van 2016 vindt overleg plaats met de aannemer over de werkzaamheden en de te nemen maatregelen voor het busverkeer.
- **Ondertunneling Leijenseweg Bilthoven.** De werkzaamheden voor de aanleg van de tunnel duren nog tot 1 juli 2017. In vervoerplan 2017-2 gaan wij nader in op de routes van lijn 77 en 78 wanneer de spooronderdoorgang gereed komt.
- **Station Driebergen Zeist**. In 2017 wordt er gewerkt aan de bouw van het station, de ongelijkvloerse kruising van het spoor met de Hoofdstraat en de verplaatsing van het busstation naar de noordzijde. In het najaar van 2016 wordt bekend welke aannemer dit project gaat uitvoeren en wat de fasering van de werkzaamheden wordt. Dan krijgen wij ook meer inzicht in de gevolgen voor onze lijnen 43, 51, 71, 271 en 371.
- **Structuurbaan Nieuwegein.** De gemeente heeft aangegeven dat er in 2017 weg werkzaamheden plaatsvinden aan de Structuurbaan, onderdeel van de route van lijn 65. Naar verwachting betreft het een periode van 3 maanden in de eerste helft van 2017. Over de gevolgen daarvan voor de lijnvoering en de dienstregeling van lijn 65 moet in het najaar van 2016 nog overleg plaatsvinden.
- **Jaarhinderplanning gemeente Utrecht**. De gemeente Utrecht stelt jaarlijks een hinderplanning op om grote projecten en evenementen op elkaar af te stemmen. De jaarhinderplanning voor 2017 wordt begin 2017 vastgesteld. U-OV en gemeente Utrecht hebben op reguliere basis tussentijds intensief contact over de gevolgen van de voorgenomen wegwerkzaamheden voor het openbaar vervoer.

1.3.2 Aanpassingen U-OV netwerk vanwege infrastructuur

Binnen het concessiegebied van U-OV spelen in 2017 een tweetal infrastructuur projecten, waarbij wij mogelijkheden zien, dan wel genoodzaakt zijn, om onze bus routes aan te passen. Dit betreft de Centrumvisie Zeist en de ontwikkelingen rondom Leidsche Rijn Centrum.

- **Centrumvisie Zeist.** Het gedeelte van de Weeshuislaan tussen de Antonlaan en de Slotlaan in Zeist komt in het kader van de Centrumvisie te vervallen als mogelijke busroute. Daarmee gaat een grootschalige herziening van het OV-netwerk in Zeist gepaard. De gehele optimalisatie staat gepland voor het vervoerplan 2018, maar mogelijk kan een gedeelte van de plannen al in het vervoerplan 2017-2 worden gepresenteerd en ingevoerd in de zomer van 2017. In de basis dient deze optimalisatie geen uitbreiding van het aantal dienstregelinguren te omvatten.
- **Leidsche Rijn Centrum.** De oplevering van het busstation Leidsche Rijn Centrum biedt kansen om het busnetwerk in rondom Leidsche Rijn en Terwijde verder te optimaliseren. Deze voorstellen worden in het vervoerplan 2017-2 verder uitgewerkt. Ook hier is het startpunt dat deze aanpassingen passen binnen de bestaande omvang van dienstregelinguren.

1.4 Proces

Voorafgaand aan deze consultatieversie van het vervoerplan 2017-1 heeft voor een aantal thema's intensief contact plaatsgevonden met vertegenwoordigers van diverse overheden en belangengroepen. De provinciale uitgangspunten zijn besproken binnen het Ambtelijk Overleg Openbaar Vervoer, waarin alle gemeenten waarbinnen U-OV rijdt ambtelijk betrokken zijn. De inhoudelijke uitwerking van de onderwerpen is besproken binnen het AO-OV en ook met de leden van het U-OV Ontwikkelteam. Het U-OV Ontwikkelteam bestaat uit mensen met kennis van en betrokkenheid bij het Utrechtse OV, waaronder gemeentelijke en provinciale OV-beleidsmedewerkers, vervoerkundigen van U-OV, vertegenwoordigers van het ROCOV Utrecht, buschauffeurs en andere frontliners van U-OV. Op die manier heeft de inhoudelijke afstemming met gemeenten en belangenorganisaties voor een belangrijk deel al plaatsgevonden. Provincie Utrecht houdt zich waar nodig verder bezig met de bestuurlijke afstemming met gemeenten en U-OV richt zich op het formele afstemmingstraject met ROCOV en andere vervoerders.

De formele consultatieperiode van het vervoerplan 2017-1 vangt aan op woensdag 27 juli 2016 en loopt tot woensdag 7 september 2016. Reizigers en inwoners van de regio en andere belangstellenden wordt de mogelijkheid geboden om een inspraakreactie te geven via de website van Provincie Utrecht (http://www.provincie-utrecht.nl/u-ov2017). Ook overheden en belangengroepen kunnen via deze weg een formele inspraakreactie op dit vervoerplan indienen. Desgewenst kunnen overheden, belangengroepen en andere vervoerders hun inspraakreactie per post toesturen aan het onderstaande adres.

Qbuzz U-OV
t.a.v. de heer D. Versluis
Europalaan 2a
3526 KS Utrecht

Inspraakreacties die vóór 7 september ontvangen zijn, worden betrokken bij het opstellen van het definitieve vervoerplan 2017-1. Deze reacties worden samengevat in een consultatienota als bijlage bij het definitieve plan dat begin september wordt ingediend bij Provincie Utrecht. De vaststelling in het college van Gedeputeerde Staten van Provincie Utrecht van het vervoerplan 2017-1 is voorzien op 4 oktober 2016. Dit rest ons voldoende voorbereidingstijd om de implementatie van het vervoerplan 2017-1 per 11 december 2016 te doen slagen.

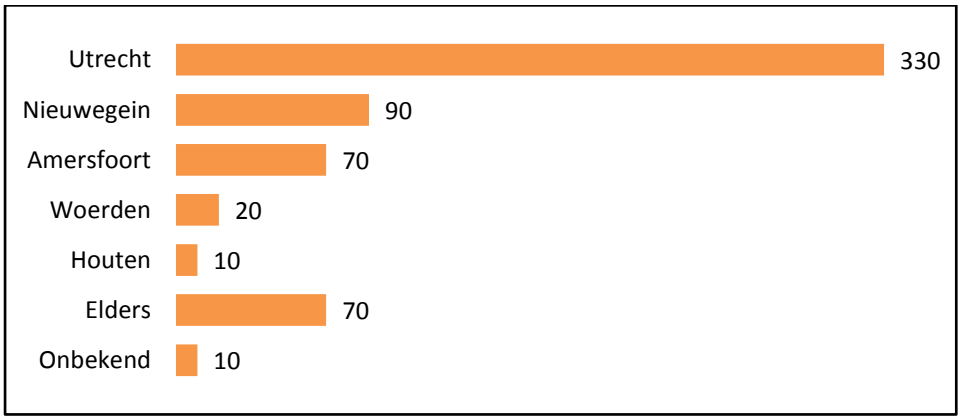
2 Effecten van de MBO-studentenkaart

Per januari 2017 krijgen MBO'ers onder de 18 jaar die een BOL opleiding doen de beschikking over de OV-studentenkaart. U-OV heeft onderzoek laten doen naar het aantal extra reizen dat in de regio te verwachten is bij de introductie van dit reisproduct. Door middel van een enquête onder toekomstige MBO-studenten en een raadpleging van de cijfers van DUO is een schatting gemaakt van het aantal extra OV-verplaatsingen door jonge MBO'ers.

Uit dit onderzoek blijkt dat deze doelgroep al veel gebruik maakt van het OV om van en naar school te reizen. Voor andere reismotieven, zoals visite, winkelen, verenigingen en bijbaantjes wordt voornamelijk gebruik gemaakt van andere vervoermiddelen. Vanwege de introductie van het studenten reisproduct voor jonge MBO'ers verwachten wij dat deze doelgroep circa 1 op de 4 reizen, die zij nu met een ander vervoermiddel maken, straks met het OV gaan maken. Daarnaast is er een aantal nieuwe verplaatsingen te verwachten. Dit resulteert samen in een mogelijke toename van het huidige aantal reizen in het OV door MBO'ers onder de 18 jaar van 41% per 1 januari 2017.

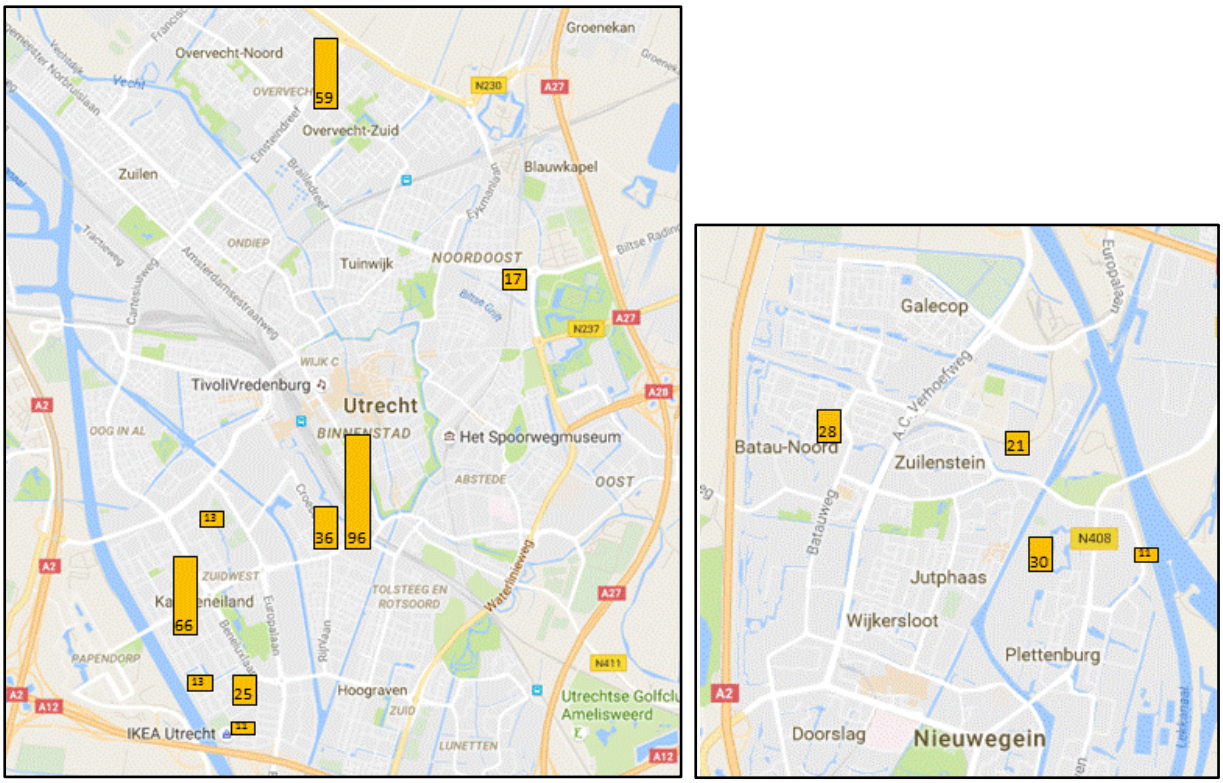
Voor de regio Utrecht betekent dit een kleine 10.000 extra OV verplaatsingen per dag, dat wil zeggen per trein, tram en bus. Deze reizen hebben voor circa 80% een recreatief reisdoel en wij verwachten dat deze reizen daarom in de daluren en weekenden plaatsvinden. Hoewel het lastig te voorspellen is op welke reisrelaties deze verplaatsingen gaan voorkomen, schatten wij in dat er in de daluren en weekenden voldoende restcapaciteit beschikbaar is in het U-OV netwerk om de jonge MBO'ers te voorzien in hun vervoerbehoefte.

Extra OV verplaatsingen voor werk (circa 1.000 reizen) en school (circa 600 reizen) vinden naar verwachting plaats in de spitsen. Van de extra reizen met een werkmotief is vooraf niet te zeggen welke herkomst en bestemming zij hebben. Voor de verplaatsingen met een schoolmotief is dat wel mogelijk, op basis van de uitgevraagde schoollocaties in de enquête en de cijfers van DUO als ophoogkader. Figuur 1 toont de verdeling van deze verplaatsingen over diverse gemeenten.



Figuur 1: Aantal extra OV verplaatsingen met schoolmotief per gemeente.

Uit Figuur 1 blijkt dat het grootste deel van de circa 600 extra OV verplaatsingen van en naar MBO instellingen in Utrecht. Een kleiner gedeelte van de extra reizen vind plaats van en naar Nieuwegein en Amersfoort. Niet getoonde gemeenten binnen provincie Utrecht genereren minder dan 10 extra verplaatsingen en deze zijn daarmee verwaarloosbaar. De circa 70 extra reizen van en naar Amersfoort kunnen gemaakt worden met de uitbreiding van lijn 72 in de spits zoals verder beschreven in paragraaf 7.3. Figuur 2 laat de verdeling van de extra verplaatsingen binnen Utrecht en Nieuwegein zien.



Figuur 2: Extra OV verplaatsingen van en naar MBO instellingen in Utrecht en Nieuwegein. (Bron: TNS NIPO)

In Figuur 2 is te zien dat het grootste deel van de extra verplaatsingen in Utrecht gegenereerd wordt door de MBO-locaties aan de Vondellaan. Met de opening van Station Vaartsche Rijn en het voortzetten van de versterkingsritten op lijn 208 tussen Utrecht CS en Station Vaartsche Rijn gaan wij ervan uit dat er voldoende capaciteit geboden wordt voor deze extra reizen. Andere zwaartepunten in Utrecht liggen in Overvecht-Zuid en Kanaleneiland. Omdat wij met de aanpassingen in vervoerplan 2016-2 al ingespeeld hebben op een zekere reizigersgroei, verwachten wij dat de nieuwe OV-verplaatsingen door de introductie van het OV reisproduct voor jonge MBO'ers binnen het U-OV gebied verder goed op te vangen zijn zonder aanvullende capaciteitsuitbreidingen.

3 Pilotproject busverbinding Vianen – Houten – Odijk – Zeist

Het OV Streefbeeld 2020 beschrijft een busverbinding tussen Vianen, Houten, Odijk en Zeist in de vorm van een driejarige pilot om de vervoervraag op deze verbinding te onderzoeken. In de dienstregeling 2017 wordt, onder voorbehoud van financiering door Provincie Utrecht, gestart met deze verbinding. In een eerder stadium hebben Provincie Utrecht, de betrokken gemeenten en U-OV een voorlopige route, bedieningsprofiel en materieelinzet besproken. Dit hoofdstuk beschrijft de invulling van dit pilotproject door U-OV, waarbij achtereenvolgens wordt ingegaan op de uitgangspunten en succesfactoren, verwachte vervoervraag en een beschrijving van de routes, haltes, rijtijden, aansluitingen, materieeltype, bedieningsperiode en frequenties.

3.1 Uitgangspunten en succesfactoren

Provincie Utrecht streeft naar een kosten efficiënte invulling van dit pilotproject. Wij onderscheiden de verbinding Vianen-Houten enerzijds en de verbinding Houten-Odijk-Zeist anderzijds, omdat er weinig reizigers verwacht worden die over Houten heen reizen. Bovendien zijn belangrijke aansluitingen op de Lekbrug bij Vianen en bij Station Driebergen-Zeist beter te realiseren als de gehele verbinding middels twee buslijnen gerealiseerd wordt. De huidige lijn 43 verbindt op dit moment al Odijk, via Station Driebergen-Zeist, met Zeist en wordt daarom betrokken in de uitwerking.

In februari 2016 hebben provincie, gemeenten en U-OV een voorlopig route-, frequentie- en materieelvoorstel met elkaar afgestemd op basis van het OV Streefbeeld 2020. Hierin wordt benoemd dat de pilot gestart dient te worden met een uurdienst op werkdagen van 7 tot 19 uur en eventueel in de spits een halfuurdienst. Uit een modelanalyse blijkt bovendien dat de tak Houten-Odijk een lager potentieel kent dan de tak Houten-Vianen, waardoor een verschillende bediening in materieel en/of frequentie op deze takken voor de hand ligt.

Het succes van deze busverbinding moet blijken uit een evaluatie (moment en manier nader te bepalen) van de vervoercijfers, waarbij de grens ligt op gemiddeld 400 reizigers per werkdag en/of een kostendekkingsgraad van 45%, aldus het OV Streefbeeld 2020. Hierbij moet gesteld worden dat een nieuwe busverbinding een ingroeiperiode kent en wij de definitieve evaluatie pas in het derde exploitatiejaar (2019) uitvoeren.

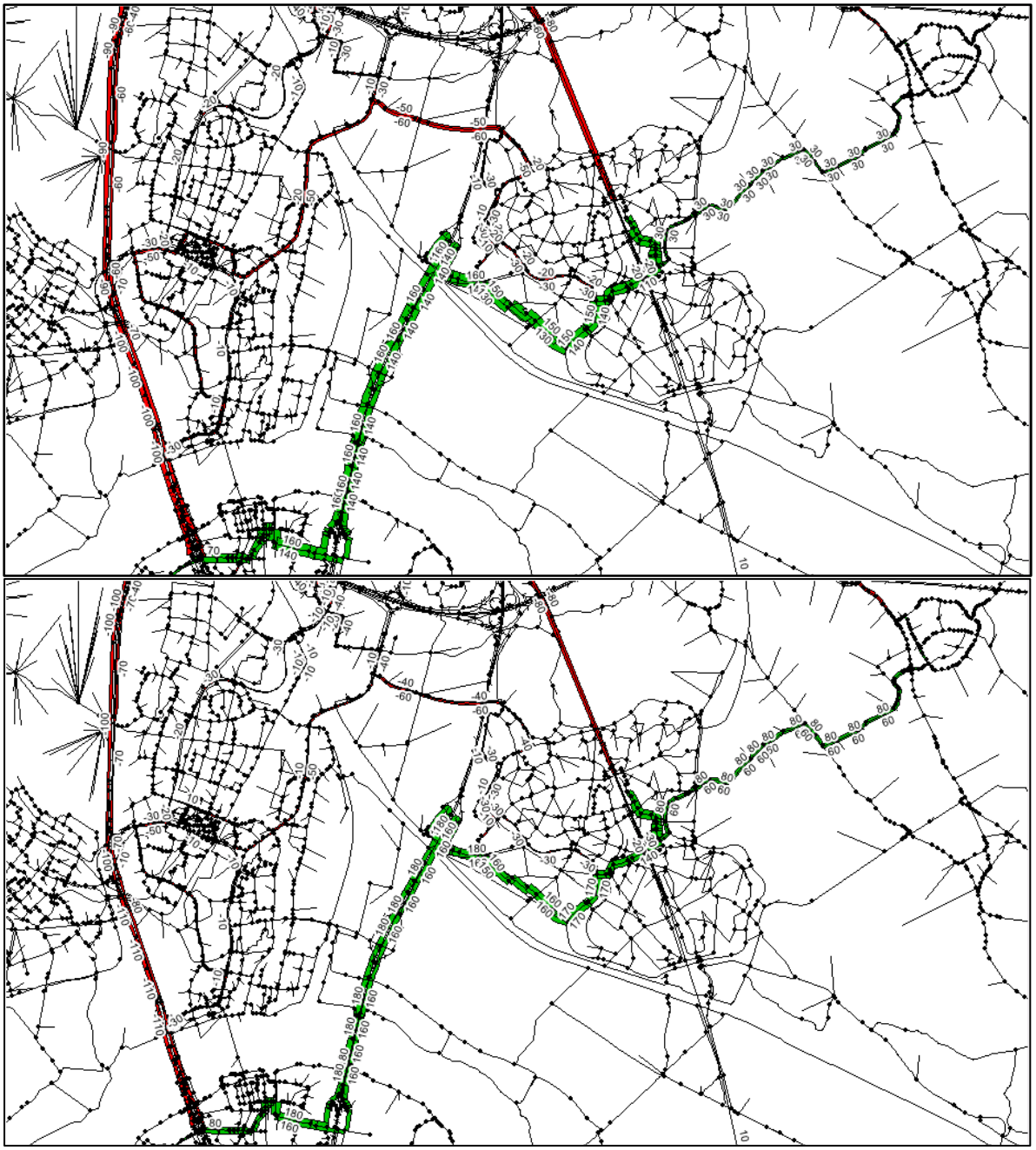
3.1.1 Gebruik huidige lijn 43

Lijn 43 rijdt momenteel tussen Odijk, Station Driebergen-Zeist en Zeist. Op werkdagen in de ochtendspits wordt de buslijn voornamelijk gebruikt door reizigers vanuit Odijk naar Station Driebergen-Zeist, waar aansluiting geboden wordt op de Intercity naar Arnhem. Andere belangrijke bestemmingen op de route van lijn 43 zijn het Christelijk College Zeist en het Diakonessenhuis (Ziekenhuis). In de middagspits wordt met name in de tegenovergestelde richting gereisd. In de spits maken gemiddeld circa 15 reizigers per rit gebruik van lijn 43. In het weekend wordt lijn 43 voornamelijk tussen het station en Zeist gebruikt. In het weekend en in de avonduren wordt lijn 43 met gemiddeld circa 4 reizigers per rit aanzienlijk minder intensief gebruikt. Op een beperkt aantal momenten is lijn 43 in Zeist doorgekoppeld op lijn 53 naar de Biga Groep. Deze koppeling voorziet een kwetsbare doelgroep van een vervoerverbinding en hiermee moet derhalve rekening worden gehouden.

Uitgangspunt voor de pilot Vianen – Houten – Odijk – Zeist is dat het vervoeraanbod voor de huidige reizigers van lijn 43 ten minste behouden blijft en bij voorkeur beter wordt.

3.2 Vervoervraag

Uit modelanalyse blijkt dat de potentiele vervoervraag op de tak Houten – Odijk lager is dan op de tak Houten – Vianen, zoals weergegeven uit Figuur 3. Bovendien zijn er weinig doorgaande reizigers te verwachten over Houten, mede vanwege de route tussen De Koppeling en het station in Houten. Wij onderscheiden daarom de verbinding Vianen-Houten en de verbinding Houten-Odijk-Zeist.



Figuur 3: Potentiele reizigers bij 1x/uur (boven) of 2x/uur (onder) in de spits.

3.2.1 Vervoervraag tussen Vianen en Houten

Tussen Vianen en Houten bestaat een wens voor een directe busverbinding tussen de woon- en werkgebieden van deze gemeenten, zoals opgenomen in het OV Streefbeeld 2020. De werkgebieden in Vianen bevinden zich vooral aan de oostkant van de gemeente tegen de A27, dit zijn De Biezen, De Hagen en Gaasperwaard. De woongebieden

in Vianen zijn gelegen aan de noord- en westkant van de gemeente. In Houten liggen de werkgebieden Rondeel en De Meerpaal (circa 37 ha bedrijventerrein) aan de zuidwestzijde van de gemeente. De gemeente Houten bestaat voornamelijk uit woongebied, zodat een keuze gemaakt moet worden over het te ontsluiten woongebied in Houten. De route op het lijndeel tussen Vianen en Houten dient in te spelen op de verwachtte vervoervraag tussen de genoemde woon- en werkgebieden. Daarnaast is een goede aansluiting op de snelwegbussen vanuit/naar Brabant gewenst bij het busstation Lekbrug Vianen, langs de A2. Een overstaprelatie in Houten ligt minder voor de hand, omdat vanuit Vianen al goede verbindingen zijn naar bijvoorbeeld Utrecht, Zeist, Culemborg en het zuiden.

Bovendien wordt ten oosten van de A27 de woningbouwlocatie Hoef en Haag ontwikkeld met 1800 woningen. Natuurlijk verdient dit nieuwe dorp een goede OV bediening van en naar belangrijke bestemmingen zoals de stad Utrecht. Hoewel dit niet als zodanig in het OV Streefbeeld 2020 is verwoord, wordt de busverbinding Vianen – Houten in verband gebracht met de nieuwe woonkern Hoef en Haag. Hoewel de buslijnen in deze pilot geen verbinding met bijvoorbeeld Utrecht bieden, zien wij mogelijkheden binnen deze pilot om Hoef en Haag aan te sluiten op het bestaande OV netwerk. De reistijd tussen Hoef en Haag en Utrecht is naar verwachting korter via Houten dan via de Lekbrug bij Vianen. Wel adviseren wij om in de toekomst te bezien op welke manier Hoef en Haag op een doelmatige manier verbonden kan worden met belangrijke bestemmingen, waarbij ook het reeds bestaande OV-netwerk betrokken wordt.

3.2.2 Vervoervraag tussen Houten en Zeist

Het lijndeel tussen Houten en Zeist is een andere ontbrekende schakel in het OV-netwerk. Odijk heeft behoefte aan een verbinding met verschillende scholen in Houten en Zeist. Bovendien kan een goede aansluiting op Station Driebergen-Zeist van grote toegevoegde waarde zijn voor potentiële reizigers tussen Houten/Odijk en het oosten van het land. Deze pilot heeft dan ook als doel om de eventuele vervoervraag op deze verbinding in kaart te brengen. Hetzelfde geldt voor reizigers tussen Kerckebosch en het oosten van het land. De bestaande lijn 43 door Kerckebosch bedient onder andere de genoemde scholen in Zeist en het ligt voor de hand deze lijn te betrekken in de planvorming voor deze pilot. Een aansluiting in Houten van dit lijndeel op de NS sprinter van/naar Geldermalsen kan voor reizigers vanuit Zeist en Odijk richting Brabant een reistijdverkorting betekenen.

In Odijk kruist deze verbinding de huidige OV-bundel van buslijnen 41, 241 en 242 tussen Utrecht en Wijk bij Duurstede. Naar verwachting zullen weinig reizigers hier een overstap maken. Houten en Zeist zijn immers al goed verbonden met Utrecht en ook Zeist is met lijn 56 al direct verbonden met Wijk bij Duurstede. De vervoervraag tussen Wijk bij Duurstede en Houten is naar verwachting zeer beperkt. Vanuit Odijk zijn de huidige haltes van de buslijnen 41, 241 en 242 bovendien lopend goed bereikbaar.

De dienst ICT van de Nationale Politie heeft aangegeven graag gebruik te willen maken van lijn 43 voor woon-werkreizen maar ook voor werk-werkreizen in de daluren. Hun panden aan de Odijkerwerg 19 en 25 in Driebergen (circa 600 werknemers) en de Zeisterweg 1 in Odijk (circa 800 werknemers) liggen beide aan de route van lijn 43.

3.3 Planbeschrijving

Deze paragraaf beschrijft de voorgestelde routes, haltes, rijtijden, aansluitingen, materieeltype, bedieningsperiode en –frequentie voor de buslijnen, die de verbinding Vianen – Houten – Odijk – Zeist gaan verzorgen. Dit betreft het verlengen van de huidige lijn 43 tussen Zeist en Odijk naar Houten en een nieuwe lijn 44 tussen Houten en Vianen. Anders dan in het OV Streefbeeld 2020 wordt de verbinding geknipt in Houten in plaats van in Odijk. Reden hiervan is dat wij weinig reizigers verwachten die over Houten heen reizen, mede vanwege de lange route tussen De

Koppeling en het station in Houten. Bovendien zijn belangrijke aansluitingen op Vianen Lekbrug en Station Driebergen-Zeist beter te realiseren als de verbinding door twee losstaande buslijnen gerealiseerd wordt.

Om het gebruik van lijn 44 in de eerste periode te stimuleren stellen wij voor om deze buslijn gedurende een beperkt aantal dagen/weken voor reizigers gratis aan te bieden. Dit voorstel wordt verder uitgewerkt in het Marketingplan voor 2017.

Figuur 4: Route en haltes lijn 43 tussen Houten en Zeist.

3.3.1 Route en haltes lijn 43

De huidige route van lijn 43 door de wijk Kerckebosch in Zeist wordt aangepast bij het gereedkomen van de benodigde infrastructuur. De wijk Kerckebosch wordt vernieuwd waarbij onder andere de twee delen van de

Kerckeboschlaan weer aan elkaar verbonden worden en geschikt worden gemaakt voor busverkeer. Belangrijke bestemmingen zoals het Christelijk College Zeist, het winkelcentrum en de nieuwe Brede School blijven goed bereikbaar met bus 43. Er komen nieuwe haltes bij de kruising met Hoog Kanje en de Pr. Irenelaan. Wij schatten in de dat rijtijdwinst door het strekken van de route in Kerckebosch circa 3 minuten bedraagt. Dit geldt voor beide richtingen. Ook indien deze pilot wordt uit- of afgesteld, passen wij de route van lijn 43 door Kerckebosch aan. Dit levert circa 500 DRU.

Wanneer het busstation bij station Driebergen-Zeist verplaatst wordt naar de noordzijde van het spoor stellen wij voor om een halte voor lijn 43 te maken aan de zuidzijde van het spoor ter hoogte van de panden Odijkerweg 19 en 25. Daarmee voorzien wij de Dienst ICT van de Nationale Politie en mogelijk andere bedrijven of bewoners ten zuiden van de spoorlijn in hun vervoerbehoefte.

Op dit moment rijdt lijn 43 een relatief lange route door Odijk. Vooral aan de zuidoostzijde van Odijk zijn er weinig in- en uitstappers. De lange route leidt bovendien tot een lange rijtijd. Wanneer de verbinding verlengd wordt tot Houten is het van belang om de rijtijd door Odijk te verkorten zodat de reistijd voor doorgaande reizigers tussen Houten en Station Driebergen-Zeist (en verder) bekort wordt en een efficiënte bus-inzet mogelijk is. Figuur 4 toont de voorgestelde routes en haltes van lijn 43 tussen Houten en Zeist. De rijtijdwinst door het strekken van de route in Odijk bedraagt circa 4 minuten, dit levert circa 500 DRU op.

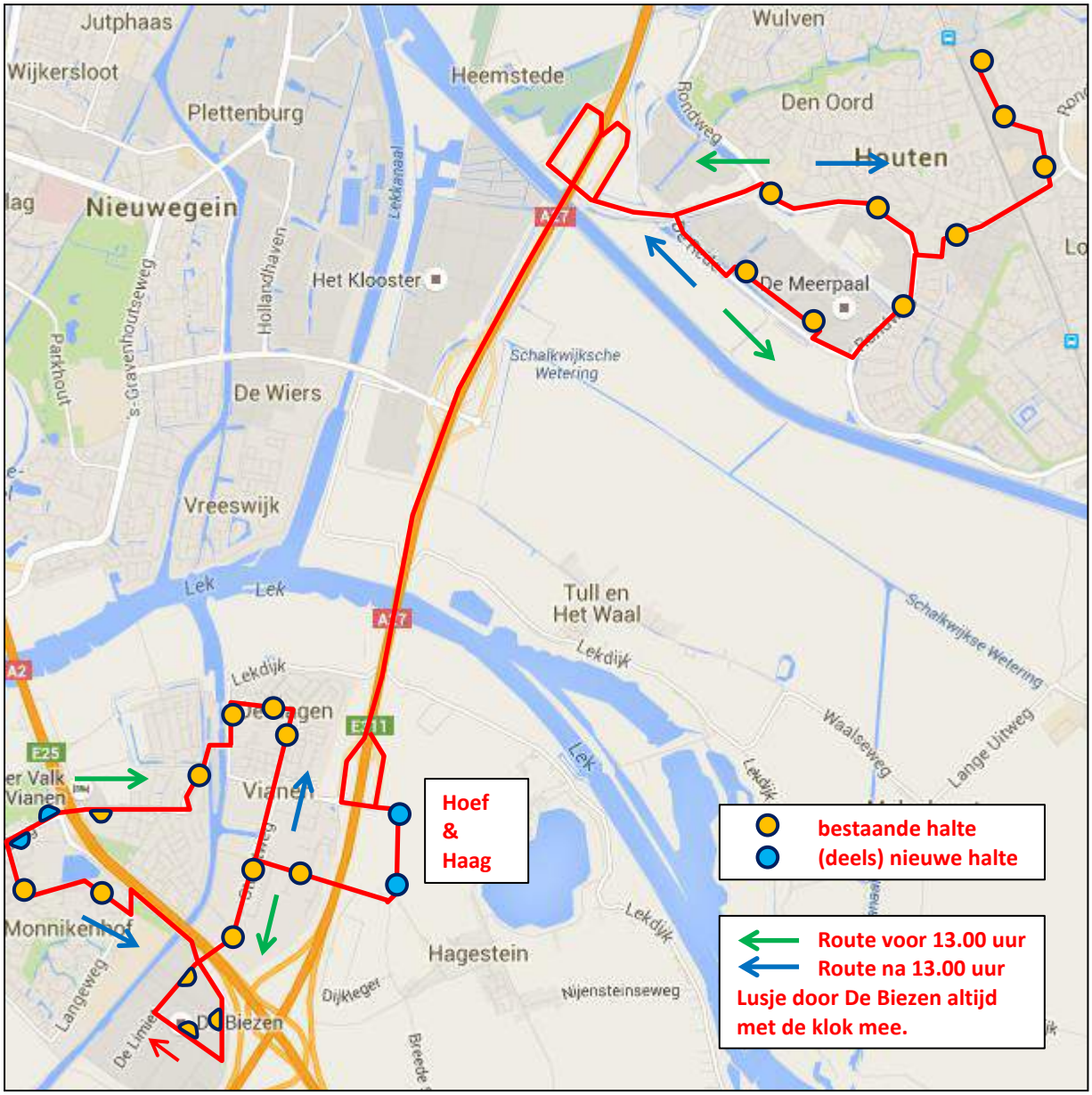
3.3.2 Route en haltes lijn 44

Tussen Houten en Vianen introduceren wij een nieuwe lijn 44 over de A27. In Houten krijgt deze lijn twee routes die afhankelijk van het moment op de dag de richting Houten of richting Vianen gereden worden. Figuur 5 toont de voorgestelde routes en haltes van lijn 44 tussen Houten en Vianen. De bestaande haltes op route worden aangedaan.

Tussen afslag 29 en afslag 27 rijdt lijn 44 over de A27. Over het algemeen is de doorstroming op deze autosnelweg goed, behalve in de spitsen. In de ochtendspits (van 8.00 tot 9.30 uur) verwachten wij enige vertraging in de noordelijke richting, in de middagspits (16.00 tot 18.00 uur) evenzo in de zuidelijke richting. Hiervoor nemen we beperkt extra rijtijd op in de dienstregeling, want het blijkt helaas niet mogelijk voor onze bussen een ontheffing te krijgen om bij file over de vluchtstrook te rijden. De nieuwe woonkern Hoef en Haag en het bedrijventerrein Gaasperwaard worden, met twee nieuwe haltes, in beide richtingen bediend over de Berchmansweg en de Lange Dreef.

In Vianen rijdt lijn 44 vanaf de kruising van de Lange Dreef met de Stuartweg een ronde, die 's middags na 13.00 uur tegengesteld aan de ochtendroute wordt gereden. Zo ontstaat 's ochtends een snelle verbinding van woongebieden Monnikenhof en De Hagen in Vianen naar werkgebieden in Rondeel en De Meerpaal in Houten, maar ook van de woongebieden in het noordelijk deel van Houten naar de werkgebieden Gaasperwaard, De Hagen en De Biezen in Vianen. 's Middags worden deze verbindingen in tegengestelde richting geboden.

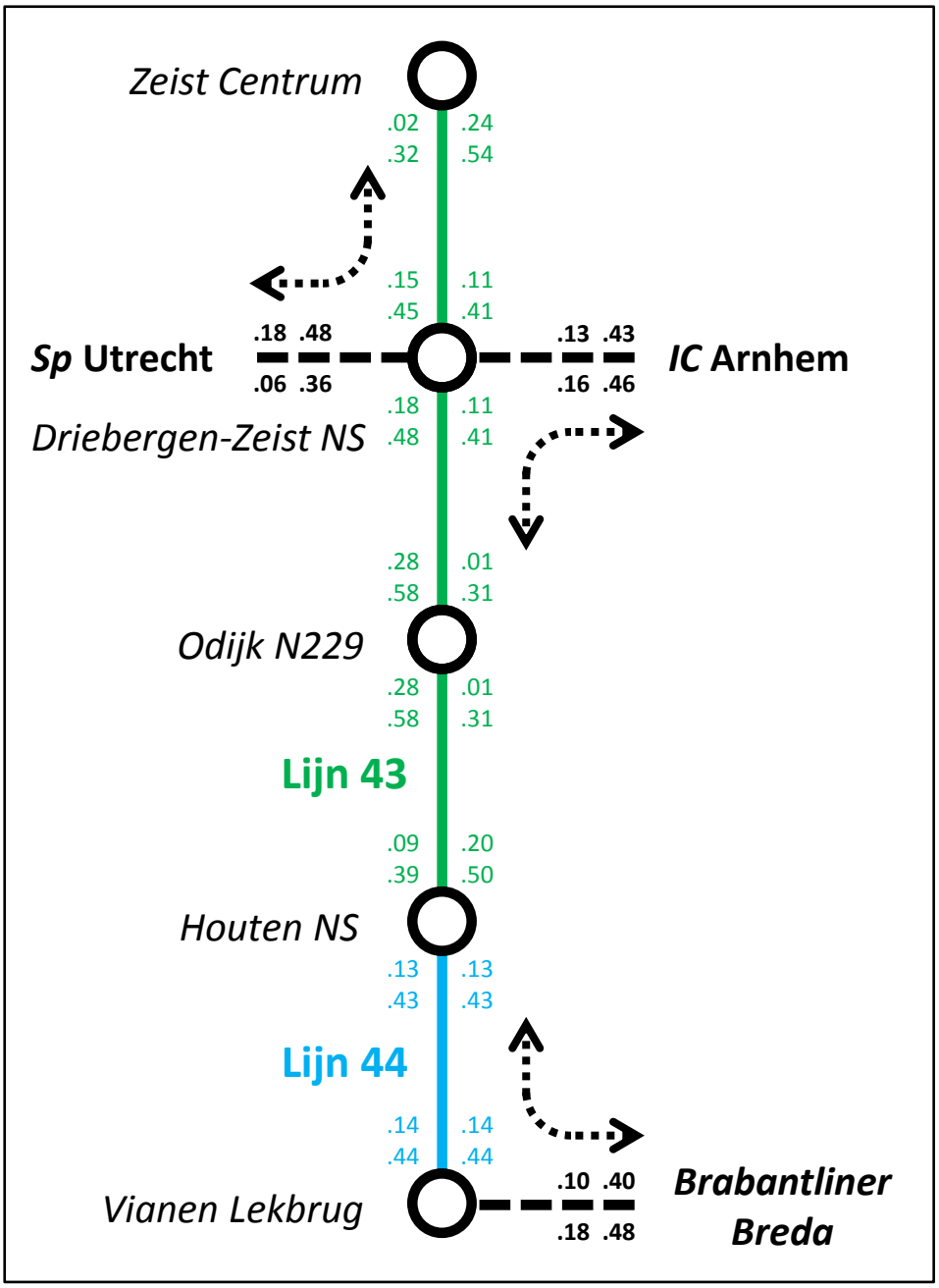
Bij het knooppunt Lekbrug Vianen wordt voor circa 13.00 uur 's middags halte Hotel aangedaan. In de middag na circa 13.00 uur wordt hier gestopt bij een nieuw aan te leggen halte Monnikendreef ten westen van de A2. Zo kunnen reizigers met een korte loopafstand overstappen op of van bijvoorbeeld de Brabantliners op Busstation Lekbrug Vianen. Tevens wordt op de Bentz-Berg, ter hoogte van de kruising met Het Slyk, een halte in de richting van de Lekbrug aangelegd voor de overstap met lijnen 81, 90 en 181.



Figuur 5: Route en haltes lijn 44 tussen Houten en Vianen.

3.3.3 Aansluitingen

De belangrijkste aansluiting voor lijn 43 bevindt zich op Station Driebergen-Zeist waar de busverbinding van/naar Odijk en Houten dient aan te sluiten op de Intercity van/naar Arnhem. Deze aansluiting wordt ruim opgezet met 5 minuten overstaptijd van bus op trein (vice versa), zodat ook bij een kleine vertraging van de trein een betrouwbare aansluiting geboden wordt. Van/naar Zeist wordt de aansluiting op de sprinter van/naar Bunnik en Utrecht geboden. Lijn 44 dient in Vianen aan te sluiten op de Brabantliners van/naar Breda/Oosterhout. Deze aansluitingen geven wij de voorkeur boven eventuele aansluitingen op station Houten, dat wil zeggen aansluitingen tussen lijn 43 en 44 onderling en/of aansluitingen op de Sprinters van NS. Figuur 6 toont de rijtijden van lijn 43 en 44 in minuten en de aansluitingen op Station Driebergen-Zeist en bij Vianen Lekbrug. In de rijtijden is rekening gehouden met het nieuwe (tijdelijke) busstation aan de noordzijde van het spoor bij station Driebergen-Zeist. Voor lijn 44 zijn de rijtijden in de ochtendspits weergegeven.



Figuur 6: Rijtijden en aansluitingen lijn 43 en 44.

3.3.4 De bedieningsperiode, frequentie en materieelinzet

De bedieningsperiode, frequentie en materieelinzet van lijn 43 blijft gehandhaafd conform de huidige lijn 43, zodat de kwaliteit van lijn 43 op het bestaande deel tussen Odijk en Zeist behouden blijft. Gegeven de vervoerkundige keuze om lijn 43 in deze pilot door te trekken naar Houten en de rijtijden volgens Figuur 6 is een kosteneffectieve exploitatie alleen mogelijk als op het trajectdeel Houten – Odijk in dezelfde frequentie wordt gereden als op het trajectdeel Odijk – Zeist. Één lijnnummer impliceert bovendien één materieeltype over het gehele traject Houten – Zeist. Enerzijds lijkt dit een overbediening van het traject Houten – Odijk, anderzijds biedt deze stevige inzet op de pilot verbinding wel de mogelijkheid om het volle potentieel op de verbinding Houten – Odijk te ontdekken. Immers een groter vervoeraanbod kan ook een grotere vervoervraag genereren. Wij beperken de inzet op dit trajectdeel tot de periode 6:30 tot 19:00 uur op werkdagen. Buiten deze periode rijdt lijn 43 als vanouds tussen Odijk en Zeist, zij

het via een kortere route en rijtijd vanwege de snellere routes door Odijk en Kerckebosch. In de avonduren en op zondag rijdt lijn 43 met kleinschalig materieel tussen Zeist en Odijk in een frequentie van 1x per uur, gelijk aan de huidige frequentie van lijn 43. Er wordt dan gekeerd vlak voor de kruising Zeisterweg/Schoudermantel. Op zaterdag overdag blijft lijn 43 rijden met een standaard 12m bus, er wordt dan gekeerd via de N229. Na de halte op de Sint Nicolaaslaan gaat de bus rechtsaf Singel, linksaf Singel, linksaf N229, linksaf Zeisterweg, zodat op zaterdag aan dezelfde halte kan worden ingestapt richting Zeist als op de andere dagen van de week.

In de zomerdienstregeling rijdt lijn 43 buiten de ochtendspits tussen Zeist en Station Driebergen-Zeist op werkdagen in een halfuurdienst en tussen Station Driebergen-Zeist en Houten in een uurdienst. Op zaterdag in de zomerdienstregeling rijdt lijn 43 bovendien met kleinschalig materieel in een uurdienst.

Lijn 44 gaat alleen op werkdagen rijden in een frequentie van 2x per uur met een standaard 12m bus. Ook hier kiezen we voor een relatief hoge halfuurfrequentie en een relatief grote 12m-standaardbus om het volle potentieel van deze verbinding te kunnen onderzoeken. Lijn 44 rijdt in de zomerdienst buiten de spitsen in een uurdienst. De bedieningsperiode, frequenties en materieeltypes van lijn 43 en 44 zijn opgenomen in de overzichtstabel van hoofdstuk 10 Frequenties en exploitatietijden per lijn.

3.3.5 Dienstregelinguren, materieel en pauzevoorziening

Voor de pilot busverbinding Vianen – Houten – Odijk – Zeist zijn onder voorbehoud op jaarbasis 7.000 DRU beschikbaar. Het strekken van de route door Kerckebosch levert circa 500 DRU op, echter dit staat los van deze pilot. Aangevuld met de circa 9.000 jaarlijkse DRU van de huidige lijn 43, minus de circa 500 DRU t.g.v. het strekken van de route door Kerckebosch, maakt dat er 15.500 DRU beschikbaar is voor deze pilot. Het strekken van de route door Odijk levert eveneens circa 500 DRU op, zodat voor het deeltraject van lijn 43 tussen Zeist en Odijk nog circa 8.000 DRU benodigd is. Het deeltraject van lijn 43 tussen Odijk en Houten kost circa 2.000 DRU op jaarbasis en lijn 44 tussen Houten en Vianen kost circa 5.500 DRU. Dat maakt samen 15.500 DRU op jaarbasis.

Ten opzichte van de huidige lijn 43 zijn voor deze pilot 3 extra standaard 12m bussen benodigd. Gezien het voorbehoud op deze pilot wordt in eerste instantie gezocht naar een tijdelijke aanvulling van de busvloot.

Een pauzevoorziening op Station Houten is een voorwaarde om te kunnen starten met lijn 44. Wij zijn hierover in gesprek met gemeente Houten.

4 Servicelijnen in stad Utrecht

Voor de dienstregeling 2017 evalueren wij de twee servicelijnen 14 en 15 in Utrecht, die uitgevoerd worden met kleinschalig materieel voor maximaal 8 personen. Deze thema's zijn meegegeven in de uitgangspunten van Provincie Utrecht. Het betreft hier lijn 14 door Lombok en lijn 15 door Hoograven.

4.1 OV bediening Lombok

De wijk Lombok in Utrecht wordt bediend door lijn 14 over de Kanaalstraat. Het gebruik van lijn 14 is minimaal en met name oudere bewoners van de wijk uiten de wens om het OV-aanbod in de wijk te verbeteren. Provinciaal uitgangspunt is dat de exploitatiekosten voor lijn 14 in het jaar 2017 niet toenemen.

Recent gemeentelijk onderzoek wijst uit dat het OV-aanbod op de Vleutenseweg goede verbindingen biedt en dat deze buscorridor eigenlijk altijd aantrekkelijker is dan een OV-verbinding over de Kanaalstraat, ook wanneer de bedieningsfrequentie over de Kanaalstraat verhoogd wordt, ware het op een relatief grote gemiddelde loopafstand. Dit onderzoek beveelt aan om werk te maken van een kwaliteitsimpuls voor het collectieve vervoer in de wijk, bijvoorbeeld in de vorm van een systeem dat zich richt op bepaalde doelgroepen.

Wij zijn van mening dat een OV-buslijn met een lage frequentie en een beperkt aantal bestemming niet de meest kostenefficiënte oplossing is om de doelgroep in Lombok-Zuid te voorzien van hun specifieke vervoerbehoefte. Het heeft onze voorkeur om lijn 14 op te heffen en in te zetten op het stimuleren van het gebruik van de Regiotaxi of een vergelijkbaar vervoerproduct. Dit valt echter buiten de scope van U-OV.

Gemeente Utrecht heeft aangegeven nog te moeten bezien of zij van mening is dat Lombok een eigen OV-verbinding door de Kanaalstraat behoeft, dan wel gaat inzetten op een meer op maat gemaakt vervoerproduct. In afwachting van deze principiële keuze van gemeente Utrecht stellen wij voor om lijn 14 nog tot medio 2017 te behouden in de huidige vorm.

4.2 Opheffen lijn 15 Hoograven

Lijn 15 rijdt binnen de wijk Hoograven in Utrecht en verbindt de delen ten noorden en ten zuiden van de 't Goylaan met elkaar. Lijn 15 heeft deze functie indertijd overgenomen van lijn 6 toen deze lijn in Hoograven werd opgeheven. Sinds 2 juli 2016 is de bedieningsperiode van lijn 15 al beperkt tot werkdagen en is het deeltraject naar Lunetten komen te vervallen. De lijnen 1 en 47 rijden gedeeltelijk parallel aan lijn 15 en komen elkaar tegen bij de kruising 't Goylaan/Hooft Graaflandstraat. Deze lijnen kunnen, zij het met een overstap, dezelfde verbinding bieden als lijn 15. Aanvankelijk zou lijn 15 al per 2 juli 2016 in zijn geheel worden opgeheven, maar dit werd uitgesteld om gemeente Utrecht meer tijd te geven om de overstaphalte Hooft Graaflandstraat aan te leggen. Uitgangspunt van Provincie Utrecht is nu dat lijn 15 in zijn geheel wordt opgeheven bij het gereedkomen van deze halte net ten zuiden van deze kruising.

De halte Hooft Graaflandstraat heeft bovendien als effect dat winkelcentrum 't Goylaan bereikbaar wordt met lijn 1. De verbinding tussen de IJsselsteinlaan in het zuiden van Hoograven met de winkels aan het Smaragdplein in het noorden van Hoograven wordt daardoor minder relevant.

Op dit moment maken op werkdagen overdag gemiddeld circa 3 reizigers per uur gebruik van de doorgaande verbinding met lijn 15 over de 't Goylaan. In de avonduren en het weekend is dit aantal reizigers nog lager. Deze reizigers worden bij het opheffen van lijn 15 geconfronteerd met een overstap van lijn 1 op lijn 47 of vice versa. Deze lijnen hebben voldoende restcapaciteit om de huidige reizigers van lijn 15 over te nemen. We verwachten dan

ook dat de bezettingsgraad van lijn 1 en 47 door deze wijziging licht toeneemt. In zuidelijke richting kunnen reizigers uitstappen bij halte 't Goylaan van lijn 47. Het is daarvandaan circa 80 meter lopen naar halte Hooft Graaflandstraat van lijn 1. In noordelijke richting stappen reizigers uit bij halte Hooft Graaflandstraat van lijn 1 en het is daarvandaan circa 100 meter lopen naar halte Constant Erzeijstraat van lijn 47. Dit zijn zeer acceptabele loopafstanden en gezien de verkeerssituatie ter plekke het meest haalbaar.

Naar verwachting is de nieuwe overstaphalte Hooft Graaflandstraat eind 2016 beschikbaar. Wij stellen daarom voor om lijn 15 met ingang van 11 december 2016 op te heffen. Hierdoor komen circa 3.000 ongewogen dienstregelinguren beschikbaar om elders in het netwerk op een meer doelmatige manier in te zetten.

5 Optimalisatie Papendorp

Het OV Streefbeeld 2020 gaat ervan uit dat lijn 77 gaat rijden via Papendorp, waarmee de wijk Blokhoeve in Nieuwegein niet meer door deze lijn wordt aangedaan. Onze uitwerking van deze routewijziging in het vervoerplan 2016-2 heeft in de consultatieronde veel reacties opgeleverd. Om toch een meer kostenefficiënte inzet tussen Utrecht Centraal en Papendorp te bewerkstelligen, doen wij nu een aangepast voorstel waarbij lijn 77 ongemoeid blijft.

In de huidige dienstregeling bedient lijn 95 met name het zuidelijk deel van Papendorp, dat wil zeggen de halte Papendorp Zuid. De overige haltes langs de route van lijn 95 worden tevens bediend door de U-OV lijnen 9, 24 en 29 en diverse buslijnen uit andere concessies. Zo wordt halte Papendorp Zuid ook bediend door de lijnen 195 en 295. Lijn 95 rijdt alleen op werkdagen van circa 7 tot 19 uur in een halfuursfrequentie, waarbij in de spitsrichtingen verdicht wordt tot en kwartiersdienst. In de spitsrichting bedraagt de gemiddelde bezetting circa 40 reizigers per rit terwijl in de daluren en in de tegenspitsrichting de gemiddelde ritbezetting circa 10 reizigers bedraagt.

Uit gesprekken met andere vervoerders en onze eigen analyses van de U-OV lijnen blijkt dat de restcapaciteit van buslijnen, die parallel rijden aan lijn 95, in de daluren in de tegenspitsrichting voldoende is om de reizigers van lijn 95 in op te vangen. Daarnaast zijn er vanuit omliggende concessies in de ochtend veel eindigende ritten en in de middag juist veel startende ritten op Utrecht Centraal. Hierdoor rijden de bussen van andere vervoerders dikwijls leeg in de spitsrichting van lijn 95. Dit gegeven wekt de suggestie dat reizigers van lijn 95 op een meer kostenefficiënte manier bediend kunnen worden, namelijk door deze lege voertuigen van naburige concessies in te zetten als lijn 95.

Uit de bezettingsanalyse blijkt dat het mogelijk is om lijn 95 terug te brengen tot een eenzijdige spitsdienst in een frequentie van 4x per uur. Op dit moment zijn wij in gesprek met Arriva, die kenbaar heeft gemaakt om de route van lijn 181 tussen Utrecht CS en Gorinchem te willen verleggen via Papendorp Zuid en Kanaleneiland. Indien lijn 181 voldoende spitscapaciteit biedt tussen Utrecht CS en Papendorp dan zien wij dit als kansrijke mogelijkheid om lijn 95 volledig te vervangen met ingang van 11 december 2016. Hierbij is een goede afstemming van de haltetijden met de andere lijnen op deze verbinding langs Papendorp Zuid van groot belang. Ook de acceptatie van een gangbare abonnementsvorm op deze corridor verdient aandacht in de verdere uitwerking. Indien lijn 95 geheel kan komen te vervallen, zouden circa 2.500 ongewogen dienstregelinguren beschikbaar komen voor het U-OV netwerk.

Wanneer het niet mogelijk blijkt om op deze manier een volwaardig alternatief voor lijn 95 te bieden, blijven wij lijn 95 zelf rijden als een eenzijdige spitsdienst in een frequentie van 4x per uur. Hiermee besparen wij weliswaar geen voertuigen, maar wel circa 1.500 ongewogen dienstregelinguren. Deze blijven beschikbaar om elders in het U-OV netwerk op een meer doelmatige manier in te zetten.

5.1 Reizigerseffecten lijn 95

Zoals gesteld blijft er met de aanpassing van lijn 95 tot een eenzijdige spitsdienst voldoende capaciteit in andere buslijnen binnen of buiten de U-OV concessie behouden op de momenten dat lijn 95 niet meer rijdt. Een kleine groep reizigers krijgt echter te maken met het feit dat hun U-OV Gemaksabonnement niet meer geldig is in de lijnen 195 en 295. Dit betreft dagelijks gemiddeld circa 5 reizigers, die in de daluren of de tegenspits van of naar halte Papendorp Zuid reizen. In de afgelopen periode hebben wij er bij de veelal zakelijke reizigers naar Papendorp al op aangedrongen om te kiezen voor sterabonnementen in plaats van U-OV Gemaksabonnementen, juist vanwege

de verschillende vervoerders in dit gebied. Dit blijven wij ook doen in de komende periode. In de zomerperiode kregen wij dikwijls klachten van reizigers met een U-OV Gemaksabonnement, omdat lijn 95 dan niet rijdt. Dit aantal klachten is deze zomer al flink afgenomen.

6 Aansluiting op de trein in nieuwe dienstregeling NS

De dienstregeling van NS gaat per 11 december 2016 flink wijzigen. In de regio Utrecht veranderen van veel treindiensten de patroontijden. De dienstregeling van onze bussen passen we zo goed mogelijk aan op de nieuwe treintijden om bestaande aansluitingen te behouden. Behalve dat de treintijden veranderen, stoppen voortaan ook minder treinen op station Utrecht Overvecht.

6.1 Minder treinen Utrecht Overvecht

De trein tussen Utrecht Centraal en Almere kan in het nieuwe dienstregelingmodel van NS niet meer stoppen op station Overvecht. Doordat er nog maar twee verbindingen per uur overblijven tussen Overvecht en Hilversum heeft het versoberde treinaanbod naar verwachting grote gevolgen voor het gebruik van lijn 30 tussen station Overvecht en De Uithof. Reizigers vanuit de richting Almere worden gedwongen tot Utrecht Centraal door te reizen en vanaf daar een bus naar Rijnsweerd of De Uithof te nemen. Voor treinreizigers vanuit Hilversum halveert het aantal reismogelijkheden via Overvecht, waardoor wij eveneens verwachten dat er meer via Utrecht Centraal gereisd gaat worden. De druk op de OV-Terminal en de lijnen 12 en 28 zal hierdoor toenemen terwijl de rollen van knooppunt Utrecht Overvecht en lijn 30 kleiner worden. Deze ontwikkeling staat haaks op het beleid dat reizigers van en naar De Uithof stimuleert om via regionale knooppunten te reizen, in plaats van via Utrecht Centraal. We betreuren dan ook de hieruit voortvloeiende afbraak van lijn 30, nadat het gebruik tussen station Overvecht en De Uithof de afgelopen twee jaar juist verdubbeld is.

NS benadrukt dat het een tijdelijke situatie betreft en dat per december 2018 de bediening van station Overvecht wordt hersteld, en zo mogelijk al per december 2017. Gezien het tijdelijke karakter van de beperkte treinbediening verlagen wij de frequentie op lijn 30 niet. Zo voorkomen we verdere afbraak van de lijn en bieden we een betrouwbaardere verbinding, ook als een bus gemist wordt in geval van treinvertraging. Doordat op slechts twee van de vier bussen per uur een trein aansluit verwachten wij dat er grote verschillen ontstaan in de bezetting per rit. Ondanks de inzet van geleed materieel op lijn 30 zal de drukste rit in de ochtendspits naar verwachting een versterkingsbus nodig hebben om het reizigersaanbod te kunnen verwerken. In dienstregeling 2016 is die extra bus nodig voor de rit die aansluit op de trein van 8:30 uit Hilversum. In de nieuwe situatie stopt die trein niet meer in Overvecht en verplaatst deze piek zich naar verwachting naar de rit van een kwartier eerder. De lijn 30 die omstreeks 8:20 vertrekt vanaf station Overvecht naar De Uithof versterken we daarom met een tweede bus.

Daarnaast verwachten we dat andere reizigers juist doorreizen naar Utrecht Centraal en vanaf daar vooral met lijn 12 en 28 richting Rijnsweerd en De Uithof reizen. Deze reizigers vangen wij op in de reeds bestaande flexibele inzet op deze lijnen. De omvang van deze flexibele inzet wordt continue gemonitord en aangepast op de steeds wisselende vervoervraag gedurende het jaar.

7 Capaciteitsuitbreidingen

Naast de inhoudelijke uitgangspunten die zijn meegegeven door Provincie Utrecht erkennen wij enkele mogelijkheden om onze dienstverlening aan de reiziger verder te verbeteren. Deze zijn mede ingegeven vanuit consultatiereacties op het vervoerplan 2016-2 en capaciteitsanalyses van de huidige dienstregeling.

7.1 Uitbreiding lijn 41 in het weekend

Lijn 41 is een van de meest gebruikte lijnen in de regio. De afgelopen jaren is het aanbod op werkdagen steeds uitgebreid en we zien dat ook op weekenddagen de vraag toeneemt. Dit leidt steeds vaker tot volmeldingen, waardoor het voorkomt dat klanten moeten achterblijven. Om de toenemende vraag te faciliteren en verdere groei van het gebruik in het weekend te stimuleren, bieden we op lijn 41 voortaan ook op zaterdag en zondag overdag een kwartierdienst aan. Dit geldt alleen in de winterdienstregeling, niet in de zomerdienstregeling. Nu rijdt lijn 41 nog slechts een halfuurdienst, met enkele extra ritten verdichtingsritten. De huidige bezetting van de ritten rechtvaardigt dit: gemiddeld ligt die ter hoogte van Amelisweerd, tussen Utrecht en Bunnik boven de 25 reizigers per rit, met op zaterdagochtend uitschieters tot meer dan 45 reizigers in één voertuig.

Op basis van ervaringen elders verwachten we dat het aantal instappers op lijn 41 als gevolg van deze uitbreiding met ongeveer 30% zal toenemen. Bovendien behoren de huidige incidenten als gevolg van capaciteitstekort tot het verleden, aangezien de sportvelden aan de Laan van Maarschalkerweerd voortaan elk kwartier te bereiken zijn. Tabel 1 geeft de huidige en toekomstige tijdsband van de kwartierdienst op lijn 41 in het weekend weer.

Tabel 1: Kwartierdienst lijn 41 in het weekend.

	Start kwartierdienst		Einde kwartierdienst	
	Huidig	2017	Huidig	2017
van Wijk bij Duurstede naar Utrecht op zaterdag	9:30	8:00	13:00	17:00
van Utrecht naar Wijk bij Duurstede op zaterdag	14:45	10:00	17:45	18:15
van Wijk bij Duurstede naar Utrecht op zondag	11:30	10:30	12:30	17:00
van Utrecht naar Wijk bij Duurstede op zondag	16:15	12:00	17:15	17:45

De omvang van deze uitbreiding op lijn 41 bedraagt circa 1.000 DRU op jaarbasis.

7.2 Uitbreiding lijn 53 ‘s avonds

Lijn 53 is één van de belangrijkste lijnen tussen Utrecht en Zeist. Na de avondspits daalt de frequentie momenteel van 8 ritten (i.c.m. lijn 52) tot 2 ritten per uur. Dit leidt tot volle bussen, waarover we regelmatig klachten ontvangen. Ter hoogte van De Bilt ligt de gemiddelde bezetting tussen 19:00 en 23:00 uur boven de 25 passagiers per rit, waarbij de bezetting later op de avond zelfs boven de 35 is. Om het aanbod tussen Utrecht en Zeist ’s avonds verder te verbeteren, de druk op de volle bussen te verlichten en een verdere toename van het gebruik te realiseren, gaat lijn 53 tot ongeveer 23:00 uur elk kwartier rijden. Richting Utrecht geldt de kwartierdienst tot ongeveer 22:00 uur. Deze dienstregelingwijziging vindt plaats op alle dagen van de week in de winterdienstregeling, aangezien de avondritten in de weekenden tot de drukste van de week behoren. De omvang van deze uitbreiding op lijn 53 bedraagt circa 2.000 DRU op jaarbasis.

7.3 Met lijn 72 sneller van en naar Amersfoort in de spits

Lijn 72 is de sneldienst tussen Amersfoort en Zeist-Vollenhove. In de ochtendspits biedt deze lijn momenteel een snelle en goed gebruikte verbinding van Amersfoort naar Zeist. In de tegengestelde richting rijdt deze lijn momenteel niet; daar rijdt alleen lijn 52 waarvan de drukste ritten vanaf 22 augustus 2016 al met twee bussen rijden. De gemiddelde spitsbezetting loopt op tot 50 passagiers per rit. Met ingang van de dienstregeling 2017 verbeteren we het bestaande aanbod en slaan we twee vliegen in een klap. De reistijd van Vollenhove naar Amersfoort neemt fors af en de capaciteitsproblemen op lijn 52 behoren tot het verleden.

Lijn 72 rijdt in de spits tussen De Uithof en Amersfoort voortaan in twee richtingen. 's Ochtends bieden we met lijn 72 een extra halfuurdienst van Vollenhove naar Amersfoort; 's middags van Amersfoort naar Vollenhove. Samen met lijn 52 ontstaat zo een kwartierdienst. Reizigers uit Vollenhove zijn daarmee ongeveer 10 minuten sneller in Amersfoort dan met lijn 52, op basis waarvan we een toename van het gebruik verwachten. Tevens ontlast lijn 72 lijn 52, waarmee extra groeiruimte in deze lijn ontstaat. Deze verdubbeling van het aanbod draagt bij aan de verwachte groei van het aantal reizigers. Die groei wordt nog eens extra gestimuleerd met de komst van de extra jonge MBO'ers met een OV-studentenkaart (zie hoofdstuk 2). Ten tweede voorzien we met deze dienstregelingwijziging in een structurele oplossing voor de capaciteitsproblemen die geregeld voorkomen op lijn 52. Klanten uit Vollenhove worden met enige regelmaat geconfronteerd met volle bussen, doordat lijn 52 in de spits veel wordt gebruikt tussen Utrecht en het Handelscentrum in Zeist. Per 22 augustus 2016 bieden wij daarom al versterking op de drukste ritten. Met de uitbreiding van lijn 72 kunnen deze versterkingsritten op lijn 52 vervallen, waarbij de reistijd tussen Vollenhoven en Amersfoort afneemt en de bedieningsfrequentie van de verbinding verdubbelt. De omvang van deze uitbreiding bedraagt circa 1.500 DRU op jaarbasis.

Een bijkomend voordeel van de bovengenoemde uitbreiding is dat er een overstapvrije spitsverbinding ontstaat tussen Utrecht-Zuid en Vollenhove die tot 15 minuten sneller is. Daar profiteren op basis van de huidige reisgegevens ongeveer 20 passagiers per dag van. Als gevolg van de verbeterde verbinding verwachten wij dat dit aantal verder toeneemt.

7.3.1 Lijn 72 over de N237 bij Soesterberg

Aanvullend stellen wij voor om lijn 72 bij Soesterberg niet langer te laten stoppen bij halte 's Zwaantje, maar bij de oude halte RK Kerk aan de N237. Hierdoor kan lijn 72 over de N237 blijven rijden, wat circa 2 minuten rijtijdwinst oplevert. Circa 225 reizigers per dag die met lijn 72 tussen Amersfoort en Zeist/De Uithof reizen, profiteren van deze routewijziging doordat hun reistijd afneemt. De circa 50 reizigers die dagelijks halte 't Zwaantje gebruiken kunnen gebruik maken van de oude halte RK Kerk of reizen met lijn 52 of 56.

Ook bij de halte RK Kerk is het mogelijk om over te stappen tussen de lijnen 52, 56 en 72. Vanwege de regionale waarde van deze halte zijn ook goede voorzieningen op deze halte van groot belang, zoals voldoende fietsenrekken en een DRIS-paneel met actuele reisinformatie. Wij stemmen dit tijdig af met de betrokken wegbeheerder.

8 Uitbreidingen en besparingen in dienstregelinguren

De dienstregeling die volgt uit vervoerplan 2016-2 per 2 juli 2016 is de basis voor het vervoerplan 2017-1. Wanneer we deze dienstregeling vertalen naar het dienstregelingjaar 2017 dan heeft deze een omvang van circa 927.000 DRU op jaarbasis. De voorstellen in dit vervoerplan zijn van invloed op deze omvang, waarbij de financiële uitgangspunten zoals deze zijn aangegeven door Provincie Utrecht leidend zijn.

Om de uitbreidingen en besparingen in dit vervoerplan op een rijtje te zetten zijn alle wijzigingen samengevat in Tabel 2. De introductie van de busverbinding Vianen – Houten – Odijk – Zeist is hierbij buiten beschouwing gelaten vanwege het financiële voorbehoud door Provincie Utrecht.

Tabel 2: Uitbreidingen en besparingen in dienstregelinguren.

Wijziging	DRU-uitbreiding (indicatief)	DRU-besparing (indicatief)	Impact maatregel voor reizigers
Lijn 75 uit concessie U-OV		2.500	0
Lijn 43 strekken route door Kerckebosch		500	+
Lijn 15 opheffen		3.000	0
Lijn 95 reduceren tot eenzijdige spitsdienst		1.500	0
Lijn 41 kwartierdienst weekend	1.000		++
Lijn 53 kwartierdienst in de avond	2.000		++
Lijn 72 sneller in de spits van/naar Amersfoort	1.500		+
Totaal	**4.500**	**7.500**	+

Tabel 2 laat zien dat alle uitbreidingen en wijzigingen samen sluiten op een besparing van circa 3.000 DRU. Hiermee komt de totale omvang voor het vervoerplan 2017-1 uit op circa 924.000 DRU op jaarbasis. Er is daarmee nog circa 4.000 DRU beschikbaar om reizigersgroei en eventuele rijtijdverslechteringen op te vangen. Hierbij zijn voorgenomen aanpassingen in het vervoerplan 2017-2, zoals de thema's Leidsche Rijn Centrum en Centrumvisie Zeist, voorlopig neutraal ingeschat.

Paragraaf 3.3.5 laat zien dat de pilot busverbinding Vianen – Houten – Odijk – Zeist binnen de daarvoor beschikbare omvang van 7.000 DRU blijft. Tabel 3 geeft de dienstregelinguren van deze nieuwe verbinding weer.

Tabel 3: Dienstregelinguren pilot busverbinding Vianen – Houten – Odijk – Zeist.

Wijziging	DRU-uitbreiding (indicatief)	DRU-besparing (indicatief)	Impact maatregel voor reizigers
Lijn 43 strekken route door Odijk		500	+
Lijn 43 doortrekken naar Houten	2.000		+
Lijn 44 (nieuw) Vianen - Houten	5.500		++
Totaal	**7.500**	**500**	++

De versterkingsritten van lijn 208 tussen Utrecht CS en Station Vaartsche Rijn blijven in eerste instantie behouden in de dienstregeling per 11 december 2016, mede vanwege de verwachte reizigersgroei naar de Vondellaan door de introductie van de OV-studentenkaart voor jonge MBO'ers.

9 Infrastructurele consequenties

De wijzigingen in de dienstregeling per december 2016 kennen een aantal kleinere consequenties op (het gebruik van) de infrastructuur in de stad en regio Utrecht. In dit hoofdstuk geven we een opsomming van de impact van het vervoerplan op de infrastructuur. Het is aan de desbetreffende wegbeheerder om te besluiten om eventuele kleinschalige, nieuwe infra-maatregelen uit te voeren. Als vervoerder voeren we hierover daarom samen met Provincie Utrecht, als concessieverlener en subsidieverlener naar wegbeheerders voor regionale verkeers- en vervoermaatregelen, overleg met de wegbeheerders.

9.1 Nieuwe en vervallen haltes

Een aantal infrastructurele aanpassingen betreft nieuwe en vervallen haltes. De onderstaande nieuwe haltes zijn gewenst:

- Zeist, Odijkerweg ter hoogte van Dienst ICT van de Nationale Politie (lijn 43), gekoppeld aan de ingebruikname van het nieuwe (tijdelijke) busstation aan de noordzijde van station Driebergen-Zeist.
- Zeist, Hoog Kanje in Kerckebosch (lijn 43)
- Zeist, Pr. Irenelaan in Kerckebosch (lijn 43)
- Odijk, De Meent (lijn 43)
- Odijk, Zeisterweg alleen nieuw richting Zeist (lijn 43).
- Odijk, Defensieweg (lijn 43)
- Vianen, Hoef en Haag (lijn 44)
- Vianen, Hagestein (lijn 44)
- Vianen, Monnikendreef (in de richting van Lexmond) op Bentz-Berg (lijn 44)
- Vianen, Het Slyk (in de richting van de Lekbrug) op Bentz-Berg (lijn 44)
- Utrecht, Hooft Graaflandstraat (lijn 1)
- Soesterberg, RK Kerk aan de N237 (lijn 72)

Als gevolg van het opheffen van lijn 75 in Rijsenburg vervallen de haltes op deze route voor U-OV. De haltes blijven echter beschikbaar voor de alternatieve lijn 575 welke gereden wordt door Syntus. Bovendien vervallen de volgende haltes als gevolg van het strekken van de route van lijn 43 in Odijk en Zeist:

- Zeist, Pr. Irenelaan in Kerckebosch (lijn 43)
- Zeist, Prinses Margrietlaan 405 in Kerckebosch (lijn 43)
- Zeist, Prinses Margrietlaan 235 in Kerckebosch (lijn 43)
- Zeist, Van Stolberglaan in Kerckebosch (lijn 43)
- Odijk, Eikelaar (lijn 43)
- Odijk, Weteringwaard (lijn 43)

- Odijk, Rijneiland (lijn 43)
- Odijk, De Vork (lijn 43)
- Odijk, Jodichemdreef (lijn 43)

9.2 Nieuwe pauzevoorziening bij station Houten

Voor de exploitatie van de nieuwe lijn 44 tussen Vianen en Houten is een nieuwe pauzevoorziening bij station Houten benodigd. Wij zijn hierover in gesprek met gemeente Houten.

10 Frequenties en exploitatietijden per lijn

De onderstaande tabel toont een overzicht van alle lijnen per deeltraject in de winterdienstregeling. Sommige lijnen rijden 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 15 zitplaatsen en circa 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

Winterdienstregeling per 11 december 2016											
		Frequenties						Globale exploitatietijden			
Lijn en (deel)traject	Standaard materieeltype	Ma- vr ochtendspits	Ma- vr overdag	Ma-vr avondspits	Avond	Zaterdag overdag	Zondag overdag	Ma-vr eerste rit	Zaterdag eerste rit	Zondag eerste rit	Laatste rit
1 Hoograven – Overvecht v.v.	12m	6	6	6	4	6	4	6:00	6:30	7:30	0:30
2 Utrecht CS – Museumkw. v.v.	10m	4	4	4	4	6	4	6:30	7:00	8:00	0:30
3 Utr. CS – Zuilen/Overv. v.v.	18m	6	6	6	4	6	4	6:00	6:30	7:30	1:00
4 Terwijde – Zuilen v.v.	12m	4	4	4	2	4	2	6:00	6:30	7:30	0:30
5 Oog in Al – Maarssen v.v.	12m	4	4	4	2	4	2	6:00	6:30	7:30	0:30
6 Utrecht CS – Overvecht v.v.	18m	4	4	4	4	4	4	6:00	6:30	7:30	1:00
7 Kan'eiland – Voordorp v.v.	12m	6	6	6	4	6	4	6:00	6:30	7:30	0:30
8 Lunetten – W'minapark v.v.	18m	6**	6	6	4	6	4	6:00	6:30	7:30	0:30
9 Utrecht CS – Vleuten v.v.	12m	2	2	2	2	2	2	6:00	6:30	7:30	1:00

Winterdienstregeling per 11 december 2016											
		Frequenties						Globale exploitatietijden			
Lijn en (deel)traject	Standaard materieeltype	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
10 Lunetten – L. Rijn v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	7:00	-	-	20:00
11 L. Rijn - Overvecht v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	7:00	-	-	20:00
12 Utrecht CS – De Uithof v.v.	24m	≥14	14	≥14	4	-	-	6:30	-	-	21:30
14 Transwijk – Vredenburg v.v.	8p	1	1	1	-	1	-	7:00	9:00	-	19:00
18 De Meern – Rijnsweerd	18m	6	-	-	-	-	-	7:00	-	-	9:00
18 Rijnsweerd – De Meern	18m	-	-	6	-	-	-	15:00	-	-	18:00
19 Utrecht CS – L. Rijn v.v.	12m	2	2	2	-	2	-	7:00	-	-	19:00
24 Utrecht CS – De Meern	18m	6	-	-	-	-	-	6:30	-	-	10:00
24 De Meern – Utrecht CS	18m	-	-	6	-	-	-	15:00	-	-	18:30
27 Zuilen – De Uithof v.v.	18m	4	4	4	-	-	-	7:00	-	-	19:00
28 Vleuten – De Uithof v.v.	18m	8	8	8	6/4	8	6	6:00	6:30	7:30	1:00
29 De Meern – De Uithof v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	7:00	-	-	19:00
30 Overvecht – De Uithof v.v.	18m	4	4	4	2	-	-	7:00	-	-	21:00
31 Lunetten – De Uithof v.v.	18m*	4	-	4	-	-	-	6:30	-	-	19:00
31 De Uithof – Bilthoven v.v.	18m*	4**	2	4	-	-	-	6:30	-	-	19:00
32 Maarssen – De Uithof	12m	2	-	-	-	-	-	7:00	-	-	8:30
32 De Uithof – Maarssen	12m	-	-	2	-	-	-	15:00	-	-	18:00
35 Maarssen – Overvecht v.v.	8p	1	1	1	-	1	-	6:30	7:30	-	20:00
37 Utrecht CS – Maarssen v.v.	18m*	4	4	4	2	4	2	6:00	6:30	7:30	1:00
38 Utrecht CS – Maarssen v.v.	18m*	4	2	4	-	-	-	6:00	-	-	19:00
39 Utrecht CS – Maarssen v.v.	12m	2	2	2	2	2	2	6:00	6:30	7:30	1:00
41 Utrecht CS – Galgenwaard	12m	8	4	4	4	4	4	6:30	7:00	8:00	1:00
41 Galgenwaard – Utrecht CS	12m	6	4	8	4	4	4	6:00	7:00	8:00	0:30
41 Galgenwaard – Wijk bij D.	12m	4	4	4	2	4	2/4	6:30	7:00	8:00	1:00

Winterdienstregeling per 11 december 2016											
		Frequenties						Globale exploitatietijden			
Lijn en (deel)traject	Standaard materieeltype	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
41 Wijk bij D. - Galgenwaard	12m	6	4	4	2	4	2/4	6:00	6:30	7:30	0:30
43 Odijk – Houten v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	6:30	-	-	19:00
43 Zeist – Odijk v.v.	12m	2	2	2	-	2	-	-	7:30	-	19:00
43 Zeist – Odijk v.v.	8p	-	-	-	1	-	1	20:00	19:00	9:00	23:30
44 Houten – Vianen v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	6:30	-	-	19:00
45 Houten – Schalkwijk v.v.	8p	2	1	2	-	1	-	7:00	8:30	-	19:00
47 Utrecht CS – Hoograven	12m	4	2	2	2	2	2	6:30	7:30	11:00	21:30
47 Hoograven – Utrecht CS	12m	2	2	4	2	2	2	7:30	8:30	10:30	21:30
47 Hoograven – Houten	12m	4	2	2	1	1	1	6:30	7:30	11:00	21:30
47 Houten – Hoograven	12m	2	2	4	1	1	1	7:00	8:30	10:30	21:00
48 Houten – Nieuwegein v.v.	12m	4	2	4	-	1	-	6:30	9:00	-	19:30
48 Houten – Nieuwegein v.v.	8p	-	-	-	1	-	1	20:30	19:30	10:30	0:30
48 Nieuwegein – Maarssen v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	6:30	-	-	20:00
49 Houten – Houten-Zuid v.v.	12m	2	-	2	-	-	-	6:30	-	-	19:00
49 Houten – Houten-Zuid v.v.	8p	-	1	-	-	-	1	9:30	-	10:00	14:30
51 Utrecht CS – Drieb.-Z. v.v.	12m	4	2	4	2	2	2	6:00	8:00	10:30	21:30
52 Utrecht CS – Zeist	12m	2	2	4	-	2	2	6:30	8:00	11:30	19:00
52 Zeist – Utrecht CS	12m	4	2	2	-	2	2	7:00	8:30	11:30	19:00
52 Zeist – Amersfoort v.v.	12m	2	2	2	-	1	1	6:00	7:00	11:00	19:00
53 Utrecht CS – Zeist	12m	2	2	4	2/4	2	2	6:30	7:00	8:00	1:00
53 Zeist – Utrecht CS	12m	4	2	2	2/4	2	2	6:00	6:30	7:30	0:30
55 Utr. CS – Maartensdijk v.v.	12m	2	2	2	1	2	1	6:30	8:00	10:00	0:00
58 Zeist – Hilversum v.v.	12m	1	1	1	-	1	-	7:00	8:00	-	19:00
59 Zeist – Hilversum v.v.	12m	1	1	1	-	1	-	7:00	8:00	-	19:00

Winterdienstregeling per 11 december 2016											
		Frequenties						Globale exploitatietijden			
Lijn en (deel)traject	Standaard materieeltype	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
60 Utrecht CS – N'gein v.v.	Tram	4	4	4	2	4	2	6:00	6:30	8:00	0:00
61 Utrecht CS – IJsselstein v.v.	Tram	4	4	4	2	4	2	5:30	6:30	7:30	0:30
63 Utrecht CS – Vianen	12m	2	2	4	-	2	-	7:00	8:00	-	20:00
63 Vianen – Utrecht CS	12m	4	2	2	-	2	-	6:00	7:30	-	20:00
65 Utrecht CS – Plettenburg	12m	12	4	4	-	-	-	6:00	-	-	18:00
65 Plettenburg – Utrecht CS	12m	2	4	10	-	-	-	7:00	-	-	19:30
65 Plettenburg – Het Klooster	12m	2	2	2	-	-	-	6:30	-	-	18:30
65 Het Klooster – Plettenburg	12m	-	2	2	-	-	-	9:00	-	-	18:30
65 Plettenburg – Vianen v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	6:30	-	-	19:00
66 Utrecht CS – N'gein v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	7:00	-	-	19:00
71 Doorn – Drieb.-Zeist v.v.	12m	2	-	2	-	-	-	7:30	-	-	18:30
71 Drieb.-Zeist – De Uithof	12m	4	2	2	2	-	-	7:00	-	-	21:00
71 De Uithof – Drieb.-Zeist	12m	2	2	4	2	-	-	7:00	-	-	21:00
71 De Uithof – Nieuwegein v.v.	12m	2	2	2	2	-	-	6:30	-	-	21:00
72 Amersfoort – De Uithof	12m	4	-	2	-	-	-	6:30	-	-	19:00
72 De Uithof – Amersfoort	12m	2	-	4	-	-	-	7:00	-	-	19:00
72 De Uithof – Nieuwegein v.v.	12m	4	2	4	-	-	-	6:30	-	-	19:00
74 Vianen – Utrecht CS	12m	6	4	4	2	4	2	6:00	6:30	7:30	0:30
74 Utrecht CS – Vianen	12m	4	4	4	2	4	2	6:30	7:00	8:00	1:00
74 Zeist – Utrecht CS v.v.	12m	4	4	4	2	4	2	6:00	6:30	7:30	0:30
77 N'gein Zuid – Centrum v.v.	12m	2	2	2	2	2	2	6:00	6:30	7:30	1:00
77 N'gein Centr. – Utrecht CS	12m	8	4	6	4/2	4	4	6:00	6:30	7:30	0:30
77 Utrecht CS – N'gein Centr.	12m	6	4	6	4/2	4	4	6:30	7:00	8:00	1:00
77 Bilthoven – Utrecht CS v.v.	12m	6	4	6	4/2	4	4	6:00	6:30	7:30	1:00

Winterdienstregeling per 11 december 2016											
		Frequenties						Globale exploitatietijden			
Lijn en (deel)traject	Standaard materieeltype	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
78 Ringlijn Bilthoven	8p	2	2	2	2	2	2	6:30	7:00	8:00	0:30
95 Utrecht CS – Papendorp-Zd	12m	4	-	-	-	-	-	7:00	-	-	9:00
95 Papendorp-Zd – Utrecht CS	12m	-	-	4	-	-	-	15:30	-	-	18:30
111 Vleuten NS – De Haar v.v.	12m	-	2***	2***	-	2	2	11:00	11:00	11:00	18:00
122 Loosdrecht – Westbrk. v.v.	8p	1	1	1	-	1	-	7:00	8:00	-	18:00
122 Westbroek – Overvecht NS	8p	2**	1	2	-	1	-	7:00	8:00	-	18:00
122 Overvecht NS – Westbroek	8p	2	1	2**	-	1	-	7:00	8:00	-	19:00
126 Vleuten – Maarssen NS v.v.	15p	2	2	2	-	-	-	7:00	-	-	19:00
127 Kockengen – Vleuten v.v.	8p	1	1	1	1	1	1	7:00	8:30	9:30	22:00
127 Kockengen – Vleuten	12m	1	-	-	-	-	-	8:00	-	-	8:00
127 Vleuten – L. Rijn NS v.v.	8p	1	1	1	-	1	1	7:00	8:00	10:00	20:00
149 Houten – Schalkwijk v.v.	8p	-	-	-	1	-	-	20:00	20:00	-	0:00
241 Wijk bij D. – Utrecht CS	12m	6	-	-	-	-	-	7:00	-	-	8:30
241 Utrecht CS – Wijk bij D.	12m	-	-	4	-	-	-	14:30	-	-	18:30
242 Wijk bij D. – De Uithof	12m	2	-	-	-	-	-	7:00	-	-	10:00
242 De Uithof – Wijk bij D.	12m	-	-	2	-	-	-	15:00	-	-	18:00
247 Houten – Utrecht CS	12m	2	-	-	-	-	-	7:00	-	-	8:30
247 Utrecht CS – Houten	12m	-	-	2	-	-	-	15:30	-	-	17:30
251 Utrecht CS – Zeist	12m	4	-	-	-	-	-	7:30	-	-	9:30
251 Zeist – Utrecht CS	12m	-	-	4	-	-	-	15:00	-	-	18:00
258 B'hoven – Berg & Bosch v.v.	8p	2	-	2	-	-	-	7:30	-	-	17:30
271 Nieuwegein – Drieb.-Zeist	12m	2	-	-	-	-	-	7:00	-	-	10:00
271 Drieb.-Zeist – Nieuwegein	12m	-	-	2	-	-	-	15:00	-	-	18:00
281 Houten – De Uithof	12m	4	-	-	-	-	-	7:00	-	-	14:00

Winterdienstregeling per 11 december 2016											
		Frequenties						Globale exploitatietijden			
Lijn en (deel)traject	Standaard materieeltype	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
281 De Uithof – Houten	12m	-	-	2	-	-	-	13:00	-	-	18:30
283 IJsselstein – De Uithof	12m	4**	-	-	-	-	-	6:30	-	-	14:00
283 De Uithof – IJsselstein	12m	-	-	4	-	-	-	13:00	-	-	18:30
287 Vianen – De Uithof	12m	7	2	4	-	-	-	7:00	-	-	18:30
287 De Uithof – Vianen	12m	4	2	4	-	-	-	7:30	-	-	19:00
371 Drieb.-Zeist – Rijnsweerd	18m	2	-	-	-	-	-	7:30	-	-	10:30
371 Rijnsweerd – Drieb.-Zeist	12m	-	-	2	-	-	-	15:30	-	-	18:00
412 Utrecht – Zeist v.v.	18m	4x in de nachten do/vr en vr/za						2:00	2:00	-	5:00
441 Utrecht – Wijk bij D'stede	12m	3x in de nacht za/zo						-	-	2:00	4:30
447 Utrecht – Houten	12m	3x in de nacht za/zo						-	-	2:00	4:30
452 Utrecht – Soest	12m	3x in de nacht za/zo						-	-	2:00	4:30
474 Utrecht – Vianen	12m	3x in de nacht za/zo						-	-	2:00	4:30
477 Utrecht – Hilversum	12m	3x in de nacht za/zo						-	-	2:00	4:30
495 Utrecht – IJsselstein	12m	3x in de nacht za/zo						-	-	2:00	4:30

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

** exclusief versterkingsritten

*** alleen in schoolvakanties; daarbuiten alleen op woensdagen