

Vervoerplan 2016-2

Concessie Tram en Bus Regio Utrecht



Dienstregeling ingaande
2 juli 2016



Consultatieversie
24 december 2015

Qbuzz



24 december 2015

Qbuzz BV

Europalaan 2a

3526 KS Utrecht

dienstregelingutrecht@qbuzz.nl

Samenvatting

Het vervoerplan voor de tweede helft van 2016 staat in het teken van vier thema's:

- ✦ 1. Ontwikkeling stationsgebied Utrecht Centraal: volledige ingebruikname busstation Jaarbeurszijde en Dichtersbaan
- ✦ 2. Vergroten capaciteit op de lijnen naar De Uithof
- ✦ 3. Implementatie OV-streefbeeld 2020 in Overvecht en Zuilen, Papendorp en Leidsche Rijn
- ✦ 4. Aanpak capaciteitsknelpunten

In aanloop naar deze consultatieversie hebben we, in nauwe samenwerking met het ontwikkelteam en enkele andere betrokkenen, veel tijd besteed aan het vierde thema: netwerkoptimalisaties om ruimte voor structurele groei te creëren, zoals ten doel gesteld in het regionale OV-beleid. Bij een gelijkblijvend budget, wat in 2016 het geval is, leidt het verschuiven van capaciteit van rustige plaatsen en momenten naar drukker plaatsen echter altijd tot lastige keuzen, die vaak gepaard gaan met ingrijpende gevolgen voor sommige groepen klanten. We achten de tijd nog niet rijp voor grote wijzigingen, aangezien op dit moment de middelen voor extra uitbreidingen ontbreken. Sterker nog: de uitvoerbaarheid van de huidige dienstregeling staat onder druk, als gevolg van diverse negatieve ontwikkelingen in de verkeerssituatie in met name de stad Utrecht. Dat betekent dat we zelfs moeten besparen om het aanbod elders te kunnen handhaven. Dit bemoeilijkt het vinden van ruimte voor structurele groei.

Gezien het grote (economische) belang dat het openbaar vervoer in de regio Utrecht dient, blijft het creëren van ruimte voor structurele groei een speerpunt voor de vervoerplannen in de komende jaren. Voor de dienstregeling 2017 en de opvolgende jaren blijven we daarom in nauwe samenwerking met de provincie Utrecht en wegbeheerders, in het bijzonder de gemeente Utrecht, op zoek naar mogelijkheden voor een uitbreiding van het aantal dienstregelingen en voertuigen, gecombineerd met maatregelen die een vlottere en betrouwbaardere OV-exploitatie mogelijk maken.

Utrecht Centraal: volledige ingebruikname busstation Jaarbeurszijde en Dichtersbaan

Per 2 juli worden het huidige busstation aan de centrumzijde en de Adama van Scheltemabaan buiten gebruik gesteld, om ruimte te bieden voor de aanleg van de tramlijn naar De Uithof. Tegelijkertijd nemen we het definitieve busstation aan de Jaarbeurszijde en de Dichtersbaan in gebruik. Dit leidt tot de volgende wijzigingen:

- ✦ Alle buslijnen, op lijn 2, 3, 6, 28 en 128 na, vertrekken op Utrecht Centraal voortaan vanaf de Jaarbeurszijde.
- ✦ Acht 'halve' stadslijnen worden weer gekoppeld tot vier doorgaande lijnen door de binnenstad:
 - Lijn 1 en 21 worden lijn 1 Hoograven – Overvecht
 - Lijn 5 en 7 worden lijn 7 Kanaleneiland – Voordorp
 - Lijn 16 en 26 worden lijn 26 Leidsche Rijn – Zuilen
 - Lijn 25 en 36 worden lijn 36 Oog in Al – Maarssen
- ✦ Lijn 8, 12, 41, 47 en 247 gaan via de Dichtersbaan en Vondellaan rijden.
- ✦ Lijn 74 en 77 gaan via de Van Zijstweg rijden, doordat de Balijelaan niet bereikbaar is vanaf de Dichtersbaan.

De Uithof: meer rechtstreekse ritten en extra inzet van grotere voertuigen

Op de lijnen naar De Uithof met de grootste capaciteitsknelpunten en/of groeipotentie breiden we het aanbod in 2016 uit, vooruitlopend op verdere uitbreidingen in de komende jaren. Daarmee zetten we een volgende stap in de ontwikkeling van De Uithof als tweede centrale knooppunt in de regio, waarmee we Utrecht Centraal ontlasten. De volgende plaatsen krijgen met ingang van het nieuwe schooljaar in september 2016 een betere verbinding met De Uithof:

- ✦ **Utrecht CS:** verdere uitbreiding flexibele versterking op lijn 12 om de verschuiving van 10.000 Hogeschoolstudenten van Rijsweerd naar De Uithof op te vangen.
- ✦ **Utrecht Centrum:** in de spits vier extra ritten per uur, van acht naar twaalf per uur. Een deel van de ritten van lijn 28 die nu in Rijsweerd beginnen en eindigen gaan doorrijden naar De Uithof.
- ✦ **De Meern en Vleuterweide:** lijn 28 gaat ook in de spits voortaan weer elke 7/8 minuten naar De Uithof rijden.
- ✦ **Overvecht NS (→ Hilversum/Almere):** inzet geleed materieel i.p.v. standaard op de huidige lijn 30 en inzet van versterkingsritten op de drukste momenten.
- ✦ **Zuilen:** nieuwe dagdekkende kwartierdienst, door de spitsritten van lijn 228 en dalritten van lijn 128 door te trekken naar Zuilen-Noord, als aanvulling op spitslijn 32.
- ✦ **Bilthoven NS (→ Harderwijk/Soest):** inzet geleed materieel i.p.v. standaard op huidige lijnen 72/265 en extra versterkingsritten op de drukste momenten.
- ✦ **IJsselstein (→ Lopik/Schoonhoven):** snellere route lijn 283, met in de ochtendspits extra versterkingsritten en in de middag een kwartierdienst i.p.v. de huidige twintigminutendienst.
- ✦ **Driebergen-Zeist NS (→ Veenendaal/Arnhem):** nieuwe non-stop spitssneldienst met gelede bussen, aansluitend op de intercity uit Arnhem.
- ✦ **Vianen (→ Oosterhout/Breda/Gorinchem):** frequentieverdubbeling lijn 287 in de ochtendspits.

Lijnennetoptimalisaties in Zuilen, Overvecht, Papendorp en Leidsche Rijn

Het OV-streefbeeld 2020 gaat uit van een gewijzigde lijnvoering in een aantal delen van de regio om beter in te spelen op de vervoerbehoefte en een efficiëntere exploitatie mogelijk te maken. In 2016 voeren we een aantal wijzigingen in de lijnvoering door, waarmee we de realisatie van het streefbeeld een stap dichterbij brengen. De belangrijkste wijzigingen zijn:

- ✦ **Betere verbinding Utrecht CS – Papendorp – Nieuwegein** door routewijziging lijn 77 via Papendorp en routewijziging lijn 48 via Jutphaas-Wijkersloot;
- ✦ **Efficiëntere en betere verbindingen naar Leidsche Rijn Centrum**
 - Lijn 26 gaat na Langerak via Terwijde naar station Leidsche Rijn rijden i.p.v. naar Vleuterweide.
 - Lijn 127 gaat na station Vleuten doorrijden naar Leidsche Rijn Centrum
- ✦ **Snellere verbindingen naar Vleuterweide-West** door het doortrekken van lijn 29 via de HOV-baan naar Veldhuizen, Vleuterweide-West en station Vleuten.
- ✦ **Besparen op inzet op verbindingen met weinig vraag in Leidsche Rijn**
 - Lijn 126 inkorten tot traject Maarssen – Vleuten en kleinschalig materieel inzetten. Dienstregelingen van het traject De Meern – Vleuten zetten we in op lijn 29.
 - Lijn 19 opheffen en bediening Terwijde combineren met lijn 26.
 - Lijn 39 inkorten tot traject Utrecht CS – St. Antoniusziekenhuis Leidsche Rijn.

- Frequentie in Vleuterweide-West halveren we van een kwartierdienst op lijn 26 tot halfuurdienst op de snellere lijn 29.
- Kleinschalig materieel inzetten op de laatste ritten van lijn 10, 30 en 48 vanaf het St. Antonius Ziekenhuis.
- ✦ **Rechtstreekse verbinding Zuilen – winkelcentrum Overvecht** door koppeling lijn 3 en 9;
- ✦ **Rechtstreekse verbinding Overvecht NS – Overvecht Noord** door het omwisselen van de routes van lijn 1 en 6 ter hoogte van Overvecht-Centrum;

Aanpak capaciteitsknelpunten

Behalve de bovengenoemde maatregelen in het lijnennet en de specifieke uitbreidingen op verbindingen van en naar De Uithof, bieden we op diverse plaatsen in de regio meer ritten om capaciteitsproblemen aan te pakken, zonder daarbij de lijnvoering te wijzigen. Op basis van de bezetting van de ritten, bieden we op de drukste momenten extra capaciteit, ten koste van capaciteit op rustige plaatsen en momenten. De onderstaande opsomming geeft een overzicht van alle overige lijnen waar we de capaciteit uitbreiden:

- ✦ Lijn 41 krijgt in de spits versterking van de nieuwe lijn 241, die tussen Odijk en Utrecht via de A12 en Kanaleneiland-Zuid gaat rijden. In de ochtendspits stijgt het aantal ritten vanuit Wijk bij Duurstede naar Utrecht van 8 tot 12 per uur, waardoor elke vijf minuten een bus vertrekt.
- ✦ Lijn 52 tussen Zeist en Amersfoort is met name in de ochtendspits overbelast. Deze lijn krijgt daarom versterking van lijn 72 (de huidige lijn 252), die in de spitsuren in twee richtingen gaat rijden.
- ✦ Lijn 65 gaat in de ochtendspits van 8 naar 12 ritten per uur op het drukste traject (Utrecht CS – Nieuwegein Plettenburg-Noord). In de middagspits stijgt de frequentie naar 10 ritten in plaats van 6 ritten per uur tussen Plettenburg-Noord en Utrecht CS, om de capaciteitsproblemen te verlichten en het wegvallen van lijn 77 op de Europalaan te compenseren.
- ✦ Lijn 72 gaat in de spitsuren in beide richtingen elk kwartier rijden, om het wegvallen van de verbinding van lijn 77 tussen Nieuwegein-West en het Europaplein in Utrecht te compenseren.
- ✦ Lijn 74 krijgt in de ochtendspits twee extra ritten van Nieuwegein naar Utrecht om de drukste ritten te ontlasten.
- ✦ Lijn 77 krijgt eveneens in de ochtendspits twee extra ritten van Nieuwegein naar Utrecht om de drukste ritten te ontlasten.

Besparingen om de uitbreidingen mogelijk te maken

Een gelijkblijvend budget betekent dat uitbreidingen gefinancierd moeten worden met besparingen elders. Dit geldt zowel voor dienstregelingen, als voor voertuigen. Uitbreiding van het aantal ritten in de spits, kan alleen als elders in de spits ritten geschrapt worden. De onderstaande opsomming geeft een overzicht van de besparingen om dienstregelingen vrij te maken voor de genoemde uitbreidingen. Een deel daarvan levert ook voertuigen in de spits op, die we kunnen inzetten op de bovengenoemde verbindingen waar extra spitscapaciteit nodig is.

- ✦ Lijn 2 gaat in de spitsuren een kwartierdienst rijden, net als de rest van de dag. Daarmee is de reserve (diesel)bus niet langer nodig, doordat de derde elektrische bus als reserve vrijkomt.
- ✦ Lijn 2 gaat 's avonds om het halfuur rijden vanwege de geringe vraag.
- ✦ Lijn 6 rijdt in de spitsuren niet langer extra ritten tussen Utrecht CS en Nijenoord doordat de Hogeschool verhuist naar De Uithof.

- ✦ Lijn 8 gaat in de spitsuren een tienminutendienst rijden, net als de rest van de dag. Op het drukste punt wordt de gemiddelde bezetting daardoor vergelijkbaar met andere drukke stadslijnen. Dit is acceptabel vanwege de korte afstand die het betreft.
- ✦ Lijn 15 vervalt in zijn geheel. Deze lijn is in het leven geroepen toen lijn 6 naar Hoograven werd opgeheven. Recent is lijn 47 toegevoegd, waardoor er een ruim aanbod in Hoograven is.
- ✦ Lijn 24 beperken we tot spitslijn in één richting. In de daluren en tegenrichting wordt deze lijn nauwelijks gebruikt bij de haltes waar geen andere lijnen beschikbaar zijn.
- ✦ Lijn 36, die het traject van lijn 25 door Oog in Al overneemt, gaat 's avonds en in het weekend een halfuurdienst rijden vanwege het geringe gebruik op die momenten, zowel in Oog in Al als op zaterdag tussen Maarssen en Zuilen.
- ✦ Lijn 38 beperken we tot een halfuurdienst, die alleen in de spits in één richting elk kwartier rijdt. Op de overige momenten is de vraag te gering voor een kwartierdienst en zijn er voldoende alternatieven.
- ✦ Lijn 45 en 47 rijden niet langer 's avonds. Om Houten toch goed te ontsluiten, rijden de nieuwe lijnen 148 en 149 met kleinschalig materieel tussen het station, de haltes aan de Rondweg en Schalkwijk.
- ✦ Lijn 48 beperken we tot een halfuurdienst. De extra ritten in de spits hebben een relatief lage bezetting. Op een dergelijke tangentverbinding biedt een halfuurdienst voldoende kwaliteit en capaciteit.
- ✦ Lijn 75 rijdt ook in de spits met kleinschalig materieel, met versterking op de drukste ritten om een grote bus vrij te maken.
- ✦ Lijn 265 vervalt en wordt in Nieuwegein tussen de Remiseweg en Nieuwegein-Zuid niet gecompenseerd vanwege het geringe gebruik.

Inhoud

1	Inleiding en uitgangspunten.....	10
1.1	Groei: kansen en risico's	10
1.2	Doel van het vervoerplan 2016-2	11
1.2.1	Provinciale uitgangspunten Vervoerplan 2016	12
1.2.2	Beter Benutten Vervolg.....	13
1.3	Proces.....	13
1.3.1	Inventarisatiefase	13
1.3.2	Consultatiefase.....	14
1.3.3	Vervolgproces.....	14
1.4	Leeswijzer	15
2	Utrecht Centraal: inspelen op actuele ontwikkelingen.....	17
2.1	Meer rechtstreekse lijnen naar Utrecht-Centrum	17
2.2	'De omklap'.....	18
2.2.1	Utrecht CS Centrumzijde.....	18
2.2.2	Utrecht CS Jaarbeurszijde.....	18
2.3	Sluiting Adama van Scheltema en ingebruikname Dichtersbaan	19
2.3.1	Lijn 74 en 77 via Van Zijstweg	20
2.3.2	Lijn 12 en 41 via Vondellaan – Albatrosstraat	20
3	Meer capaciteit op lijnen naar De Uithof	22
3.1	Optimaliseren verbindingen met Utrecht CS en de binnenstad	22
3.1.1	Lijn 12 en 41 langs halte Vondellaan en uitbreiding flexibele versterking.....	23
3.1.2	Uitbreiden spitscapaciteit De Uithof – Binnenstad.....	24
3.1.3	Extra spitsversterking tussen Utrecht CS en Rijsweerd	24
3.2	Overvecht en Zuilen: dagdekkend meer capaciteit	25
3.3	Bilthoven: inzet gelede bussen tussen Bilthoven NS en De Uithof.....	27
3.4	IJsselstein: meer ritten en snellere route lijn 283 naar De Uithof.....	27
3.5	Driebergen-Zeist NS: extra spitssneldienst naar De Uithof.....	29
3.6	Vianen: hogere spitsfrequentie lijn 287 naar De Uithof	29
3.7	Versterking voor de drukste ritten naar De Uithof.....	29
4	OV-bereikbaarheid Papendorp optimaliseren.....	31
4.1	Lijn 77 via Papendorp, in plaats van lijn 29	31
4.2	Lijn 48 via Jutphaas-Wijkersloot	33
5	OV-aanbod Leidsche Rijn beter afstemmen op de vraag	35
5.1	OV-Streefbeeld 2020.....	35
5.2	Tweede verbinding Leidsche Rijn – De Uithof voorlopig uitstellen.....	36
5.2.1	Succesfactoren	36
5.2.2	Afweging succeskans in 2016.....	36
5.2.3	Introductie lijn 22 uitstellen tot na 2016.....	37
5.3	Lijn 28 in de spits weer naar De Uithof.....	38
5.4	Lijn 27 naar CS Jaarbeurszijde.....	38
5.5	Lijn 26 inkorten en combineren met lijn 19.....	39
5.6	Lijn 24/126 verlengen naar Vleuterweide als lijn 29	40
5.7	Lijn 126 inkorten en lijn 125 opheffen	41
5.8	Lijn 39 inkorten en lijn 19 opheffen.....	43
5.9	Lijn 127 verlengen naar Leidsche Rijn Centrum.....	44
5.10	Totaaloverzicht OV-aanbod Leidsche Rijn	45
6	Lijnennetoptimalisatie Zuilen en Overvecht	46

6.1	Koppelen lijn 3 en 9 voor betere verbinding Zuilen – wkc. Overvecht	46
6.2	Lijn 34 vervangen door lijn 36 voor eenduidig aanbod	47
6.3	Directe verbinding tussen Overvecht Noord en station Overvecht	48
6.4	Meer capaciteit van en naar De Uithof met lijn 6 en lijn 228	51
6.5	Lijn 30 behouden tussen Leidsche Rijn en Overvecht NS	54
7	Overige dienstregelingsoptimalisaties per deelgebied	55
7.1.1	Beoordelingscriteria lijngebruik en ritbezetting	55
7.2	Utrecht	56
7.2.1	Frequentie lijn 2 Museumkwartier beperken op rustige momenten	56
7.2.2	Spitsritten lijn 6 van/naar Nijenoord vervallen	57
7.2.3	Lijn 8 hele dag tienminutendienst	57
7.2.4	Opheffen lijn 15	57
7.2.5	Lijn 24 spitslijn Oudenrijn	58
7.2.6	's Avonds en in het weekend halfuurdienst in Oog in Al	59
7.2.7	Bereikbaarheid St. Antonius Ziekenhuis Leidsche Rijn	60
7.3	Maarssen en Lage Weide	60
7.3.1	Lijn 36 tussen Maarssen en Zuilen op zaterdag halfuurdienst	60
7.3.2	Lijn 38 in de daluren beperken	61
7.3.3	Lijn 48 hele dag halfuurdienst	61
7.4	Bilthoven: lijn 77 altijd naar Bilthoven NS	62
7.5	Zeist, Heuvelrug en Amersfoort	62
7.5.1	Lijn 72 neemt verbinding Amersfoort – De Uithof over van lijn 252	62
7.5.2	Lijn 75 Driebergen Wildbaan kleinschalig met versterking op piekmomenten	63
7.6	Nieuwegein en Houten	63
7.6.1	Extra ochtendspitsritten op lijn 74 en 77	63
7.6.2	Extra spitsritten op lijn 65	63
7.6.3	Lijn 265 opheffen en extra ritten op lijn 72	64
7.6.4	Lijn 48 halfuurdienst	64
7.6.5	Houten 's avonds en zondag beter ontsloten, Expo ook op zondag bereikbaar	65
7.7	Wijk bij Duurstede	66
7.7.1	Capaciteit en punctualiteit lijn 41	66
7.7.2	Lijn 241: meer capaciteit in de ochtendspits en alternatieve route	67
8	Uitbreidingen en besparingen op een rijtje	70
8.1	Noord: Maarssen, Zuilen en Overvecht	71
8.2	Noordoost: Tuindorp, Voordorp, De Bilt en Bilthoven	71
8.3	Centrum: Museumkwartier, Wittevrouwen, Wilhelminapark	72
8.4	Oost: De Uithof, Rijnsweerd, Zeist, Amersfoort en Heuvelrug	72
8.5	Zuidoost: Hoograven, Lunetten, Houten, Bunnik en Wijk bij Duurstede	73
8.6	Zuid: Nieuwegein, IJsselstein en Vianen	73
8.7	Zuidwest: Kanaleneiland, Papendorp, Oudenrijn, Oog in Al	74
8.8	West: Lage Weide, Leidsche Rijn en Vleuten	74
8.9	Totaaloverzicht wijzigingen per regio	75
9	Infrastructurele consequenties	76
9.1	Nieuwe en vervallen haltes	76
9.2	Nieuwe en vervallen eindpunten	77
9.3	Gewijzigde bewegingen op kruispunten	78
9.4	Dienstregelingritten op hoofdcorridors rond Utrecht Centraal	79
10	Frequenties en exploitatietijden per lijn	80

1 Inleiding en uitgangspunten

De economie trekt weer aan en dat zorgt dat de mobiliteit in de regio Utrecht groeit. Dit is dagelijks te merken aan de toenemende verkeersdrukte en reizigersgroei. In week 48 van 2015 hebben we bijvoorbeeld 20% meer reizigerskilometers geregistreerd ten opzichte van dezelfde week een jaar eerder. Deze groei is natuurlijk goed nieuws, maar zet tegelijk het mobiliteitssysteem onder druk. Langzaam maar zeker bereiken het wegennet en het OV-netwerk hun grenzen, waardoor onze uitdaging om de Utrechtse regio per openbaar vervoer kwalitatief hoogwaardig per bus en tram bereikbaar te houden elk jaar groter wordt. Als de ontwikkelingen doorzetten, verwachten we dat we in de nabije toekomst niet meer in staat zijn om de groei van het regionale OV-gebruik te faciliteren, zonder dat dit elders in het netwerk pijn gaat doen.

Dergelijke ingrijpende aanpassingen in het kwaliteitsniveau zijn gelukkig te voorkomen. Als we nu de eerste stappen zetten, zijn we nog niet te laat. We kunnen dit als vervoerder echter niet alleen, aangezien wij geen invloed hebben op de doorstroming van het wegennet. Onze concessieverlener en de wegbeheerders zijn onmisbare partijen in deze kwestie. Daarom roepen we de provincie Utrecht en in het bijzonder de gemeente Utrecht, de wegbeheerder van verreweg de meeste OV-routes in de regio en bovendien de gemeente met de grootste groepen belanghebbenden (OV-gebruikende bewoners en bezoekers, werkgevers en diverse voorzieningen), op om op korte termijn tot overeenstemming te komen over de invulling van de vervoeropgave de komende jaren. Met een combinatie van een uitbreiding van het aantal beschikbare dienstregelingen, een uitbreiding van de capaciteit van de materieelvloot en (extra) doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer, hebben we het vertrouwen dat we een teruggang kunnen voorkomen en onze klanten ook in 2017 en de jaren daarop kwalitatief beter vervoer kunnen bieden.

1.1 Groei: kansen en risico's

Het OV-gebruik zit in de lift. Concessiebreed zien we een flinke toename van het gebruik van het regionale openbaar vervoer. Deze groei manifesteert zich niet alleen op de lijnen van en naar Utrecht Centraal, maar nadrukkelijk ook op de tangentiële verbindingen van en naar De Uithof, een van de belangrijkste economische kerngebieden van de regio. Klanten ontdekken de directe reismogelijkheden buiten Utrecht CS om steeds beter. Andere verbindingen, zoals die van en naar Leidsche Rijn Centrum, vallen zoals verwacht vooralsnog wat tegen, gezien de vertraagde centrumontwikkeling van dit gebied.

De afgelopen tijd zijn veel infrastructurele verbeteringen gerealiseerd, zoals de aanleg van de verschillende HOV-busbanen, die hebben bijgedragen aan deze groei. De komende jaren volgen er nog verscheidene, waarvan de tram naar De Uithof natuurlijk een van de belangrijkste is naast de realisatie van de OV-terminal Utrecht Centraal. In het stationsgebied wordt op verschillende plaatsen gewerkt aan nieuwe infrastructuur die bijdraagt aan een verkorting van de rijtijden van veel buslijnen. Zo is de Leidseveertunnel inmiddels weer in gebruik genomen, waardoor directe en snellere verbindingen tussen de westkant van de stad en het centrum weer mogelijk zijn. Het busstation Utrecht CS Jaarbeurszijde is eveneens al gedeeltelijk geopend, waardoor loopafstanden voor overstappers zijn bekort. Voorbeelden van nog aanstaande grote infrastructurele verbeteringen zijn de completering van dit busstation, de oplevering van de infrastructuur in Leidsche Rijn Centrum in 2017, de ondertunneling van de spoorwegovergang en realisatie van een nieuw busstation bij station Driebergen-Zeist en de aanleg van HOV-zuidradiaal tussen Utrecht CS en Papendorp.

De huidige en de toekomstig nog te verwachten groei van de regionale mobiliteit en specifiek het OV-gebruik, creëert zowel kansen voor succesvolle uitbreidingen, als de noodzaak om capaciteitsknelpunten aan te pakken. Op verschillende lijnen kampen we in de spits met capaciteitsproblemen, die een verdere groei belemmeren en de kwaliteit van het aanbod onder druk zetten. Zoals opgenomen in het provinciaal/stadsregionaal beleid, moeten we voorkomen dat juist op de momenten dat openbaar vervoer de grootste maatschappelijke meerwaarde biedt, de kwaliteit ervan onder druk komt te staan. Goed openbaar vervoer in de spitsuren is essentieel voor de bereikbaarheid van de economische kerngebieden in de regio en daarom streven we vooral op die momenten en die plaatsen naar verbetering van het aanbod, in de vorm van meer capaciteit en een grotere betrouwbaarheid.

Bij die verbeteringen speelt de beschikbaarheid van infrastructuur een grote rol. Met name in de stad Utrecht en de directe omgeving, zoals de snelwegring, worden we in toenemende mate geconfronteerd met langere rijtijden en een toenemende onbetrouwbaarheid ervan. Het wegennet kan de verkeersdruk in steeds meer gevallen niet aan. Daarbij worden we vaak geconfronteerd met maatregelen in het wegennetwerk die de kwaliteit van het openbaar vervoer niet ten goede komen. Dit is een groot risico, doordat het vaak permanente aanpassingen zijn, die de exploitatie blijvend negatief beïnvloeden. We vragen gemeenten daarom om in hun verkeersbeleid geen maatregelen te nemen die het openbaar verder verslechteren, maar juist samen met ons te werken aan verbetering van de positie van het openbaar vervoer door:

- ✦ het vaststellen van minimeisen voor het bus-systeem in nieuwe situaties;
- ✦ het meenemen van verbeteringen bij de uitvoering van wegwerkzaamheden;
- ✦ het opzetten en realiseren van doorstromingsprojecten;
- ✦ het verbeteren van de werking van en meer prioriteit te geven op kruispunten met verkeerslichten;
- ✦ het beperken van omleidingen en het verbeteren van de afstemming daarvan.

Het komende jaar focussen we extra op het monitoren van de ontwikkeling van (de onbetrouwbaarheid van) de rijtijden. Als we de exploitatie van lijnen beter beheersen, zijn we sneller in staat knelpunten te identificeren en waar nodig aan de bel te trekken bij de provincie en betreffende wegbeheerder.

1.2 Doel van het vervoerplan 2016-2

De beleidsdoelen van de provincie zijn verwoord in het OV-streefbeeld 2020, dat in 2014 is vastgesteld. Dit streefbeeld heeft als doel om in 2020 bij gelijkblijvende exploitatiesubsidie een bedrag van € 46 miljoen aan reizigersopbrengsten binnen te halen. Om die groei doelstelling te behalen, dienen we een gemiddelde opbrengstengroei van 3,5% per jaar te realiseren tot 2020. In het dienstregelingjaar 2016 hebben we daarvoor de beschikking over een budget van 900.000 dienstregelinguren, gelijk aan de dienstregeling 2015, aangevuld met 8.000 uren uit het programma Beter Benutten Vervolg. Bij elkaar is dit een kleine uitbreiding van ongeveer 1.500 uur ten opzichte van 2015, waarin er ongeveer extra 6.500 uur beschikbaar was vanuit de pilot Snelwegbus voor lijn 287. Daardoor moeten we de groei vooral realiseren door de effectiviteit van het OV te vergroten. Dit houdt in dat we meer reizigerskilometers per DRU moeten realiseren: een hogere ritbezetting, in combinatie met een hogere reissnelheid.

Het vervoerplan 2016-2 geeft een uitwerking van de OV-beleidsdoelen van de provincie voor de tweede helft van 2016. 2 juli 2016 is de eerstvolgende datum waarop veel verandert in het openbaar vervoer in de regio en dit moment grijpen we aan om een aantal grotere ingrepen te doen in het dienstregelingaanbod. Met het vervoerplan

streven we daarom naar een verdere reizigersgroei, door te zorgen dat bestaande klanten met ons blijven reizen, hen over te halen om vaker voor U-OV te kiezen en bovendien nieuwe reizigers aan te trekken. Daarmee heeft vervoerplan 2016-2 de volgende doelen:

- ✦ Inspelen op actuele ontwikkelingen op het gebied van vervoervraag, gewijzigde infrastructuur en rijtijden
- ✦ Uitwerken van de provinciale uitgangspunten in lijn met het OV-streefbeeld en het programma Beter Benutten Vervolg, wat inhoudt:
 - betere OV-(spits)bereikbaarheid van economische kerngebieden
 - het ontlasten van de OV-terminal Utrecht CS van doorgaande reizigers door regionale knooppunten en tangentverbindingen te verbeteren en gelijktijdig rechtstreekse verbindingen aan te bieden.

Het beoogde resultaat van dit vervoerplan is daarmee een - per saldo - voor de reiziger betere dienstregeling per 2 juli 2016, die draagvlak heeft, exploitatief en infrastructureel uitvoerbaar is en aansluit bij de gestelde beleidskaders. Daarvoor zetten we de beschikbare middelen voor 2016 maximaal in.

1.2.1 Provinciale uitgangspunten Vervoerplan 2016

Zoals elk jaar gelden voor het vervoerplan enkele inhoudelijke uitgangspunten vanuit de provincie. In dit vervoerplan besteden we daarom op verzoek van de provincie specifieke aandacht aan de volgende thema's:

- ✦ Integratie lijn 29 en 77: routewijziging van lijn 77 via Papendorp
- ✦ De lijnennetoptimalisatie in Leidsche Rijn
- ✦ Overwegen nieuwe lijn 22 Leidsche Rijn – Vaartsche Rijn NS – De Uithof
- ✦ De lijnennetoptimalisatie in en tussen Overvecht en Zuilen

Separaat van het vervoerplantraject hebben we, conform de provinciale uitgangspunten voor het vervoerplan 2016, een voorstel ingediend bij de provincie Utrecht voor een pilot voor nieuwe busverbindingen tussen Zeist en Houten en Houten en Vianen. Afhankelijk van de beschikbaarheid van aanvullende financieringsbronnen en een afweging van de kosten in verhouding tot het maatschappelijk nut, komt daar wel of geen vervolg op. Indien dit er komt, nemen we het voorstel op in een aanstaand vervoerplan.

Wijzigingen in het netwerk en het bedieningsniveau moeten passen binnen het beschikbare budget, met als gevolg dat heroverweging van DRU-inzet nodig is. Aanvullend stelt de provincie dat de infrastructurele kaders leidend zijn. Bestaande infrastructuur kan uiteraard gebruikt worden, alsmede de geplande toekomstige infrastructuur die in de loop van 2016 wordt opgeleverd, zoals het nieuwe busstation aan de Jaarbeurszijde van Utrecht Centraal. Ook de lopende projecten, onder andere de Uithoflijn, de ontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum en de bouw van de OV-terminal, gelden als randvoorwaardelijk voor het vervoerplan. Op basis van de Jaarhinderplanning van de gemeente Utrecht verwachten we het komende jaar enkele omleidingen. Voor zover we het nu inschatten, hebben die echter geen grote gevolgen voor de uitvoering van het vervoerplan. Over eventuele vanuit vervoerplan gewenste aanvullende infrastructuur, worden aanvullende afspraken gemaakt met de provincie en wegbeheerders.

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 om 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

In dit vervoerplan werken we de besteding van deze extra dienstregelingen uit voor wat betreft de tweede helft van 2016.

1.3 Proces

Voor het vervoerplan 2016-2 hebben we een uitgebreider traject doorlopen dan voor de eerdere vervoerplannen. Vanwege de omvang van de opgave waar we voor staan, zijn we ruim een jaar van tevoren begonnen met de eerste stappen van de ontwikkeling.

1.3.1 Inventarisatiefase

Voorafgaand aan deze eerste versie van het vervoerplan 2016-2 heeft al een uitgebreid voortraject met personen die betrokken willen zijn bij de ontwikkeling van het openbaar vervoer in de regio Utrecht plaatsgevonden, om wensen, knelpunten en kansen te inventariseren.

- ✦ In juni 2015 heeft het eerste ontwikkelteam plaatsgevonden, met deelnemers die vanuit hun kennis en ervaring betrokkenheid hebben bij het Utrechtse OV. Samen met deze personen - met een achtergrond als OV-ambtenaar bij gemeenten en provincie, bij het ROCOV Utrecht, of als chauffeur - zijn we op zoek gegaan naar de wensen en kansen om vanaf 2016 zoveel mogelijk verbeteringen in de dienstregeling te kunnen doorvoeren.
- ✦ In de zomerperiode zijn we aan de slag gegaan om op basis van de inbreng van het ontwikkelteam en doelen uit het Streefbeeld een basisconcept op te stellen. In nauwe samenwerking met onze partners bij de provincie Utrecht zijn verschillende varianten uitgewerkt om te bespreken met belanghebbenden.
- ✦ Vervolgens hebben we eind september de belangrijkste afwegingen gedeeld met een aantal gemeenten, waarbij we per deelgebied een voorkeursvariant hebben benoemd. Daarvoor zijn onder andere enkele wijkraden van de gemeente Utrecht geconsulteerd.
- ✦ Half oktober heeft het tweede ontwikkelteam plaatsgevonden, waarin de voorkeursvariant van de ontwikkelrichting in de deelgebieden is gepresenteerd en mogelijke gevoelige onderwerpen zijn geïnventariseerd.

In dit uitgebreide voortraject, voorafgaand aan de formele consultatie, hebben we getracht vanuit een zo breed mogelijk perspectief te zoeken naar oplossingen voor de bestaande knelpunten en kansen om de beleidsdoelstellingen te realiseren. Met betrokkenen hebben we verscheidene ingrijpende wijzigingsvoorstellen met scherpe keuzen besproken, die leiden tot een betere bereikbaarheid van de regio en tegelijk zorgen voor een hogere kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer.

1.3.2 Consultatiefase

Na een evaluatie van alle plannen en varianten die we de afgelopen maanden hebben afgewogen, kiezen we in deze consultatieversie voor een vereenvoudiging van onze plannen ten opzichte van het voortraject. We zien af van een deel van de wijzigingsvoorstellen die we met de betrokkenen in het voortraject hebben afgewogen, omdat we onvoldoende zekerheid hebben dat deze daadwerkelijk structurele verbetering van het regionale openbaar vervoer bewerkstelligen. De praktijk van de OV-exploitatie in de regio wijst uit dat de vraag harder groeit dan we met het beschikbare aanbod van middelen in 2016 kunnen bieden. Bovendien hebben we moeten constateren dat de rijtijden zich in een negatieve richting blijven ontwikkelen, wat een extra aanslag pleegt op het beschikbare budget van dienstregelinguren. Deze combinatie zorgt ervoor dat sommige beoogde – ingrijpende – herzieningen van het netwerk slechts ten dele uitgevoerd zouden kunnen worden. We kiezen ervoor om geen halfslachtige plannen te realiseren. Maatregelen waarvan we momenteel nog te weinig zekerheid hebben dat ze daadwerkelijk bijdragen aan een merkbare verbetering van het aanbod stellen we daarom voorlopig uit. Deze keuze heroverwegen we zodra we meer zicht hebben op een budgetuitbreiding of een grotere exploitatiezekerheid, om te zorgen de positieve gevolgen van een maatregel opwegen tegen nadelige gevolgen voor andere groepen klanten.

Deze koerswijziging, waartoe we redelijk laat in het traject hebben besloten, heeft ertoe geleid dat deze consultatieversie van het vervoerplan drie weken later gepubliceerd is dan van tevoren was aangekondigd. Onder het motto 'beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald' hebben we gekozen om van het proces af te wijken en zo te zorgen dat de plannen inhoudelijk verantwoord zijn, waarmee we problemen bij de implementatie ervan kunnen voorkomen.

1.3.3 Vervolgproces

Doordat de consultatie van het vervoerplan drie weken later dan eerder voorzien is gepubliceerd, is ook de consultatieperiode opgeschoven. Belangstellenden bieden wij na afloop van de kerstvakantie zeven weken de tijd de gelegenheid om te reageren op dit plan. Dat betekent dat het mogelijk is om tot en met 21 februari 2016 schriftelijk te reageren op dit vervoerplan. Dit kan middels e-mail (dienstregelingutrecht@qbuzz.nl) of per post naar het onderstaande adres.

Qbuzz U-OV
t.a.v. de heer H. Scholts
Europalaan 2a
3526 KS Utrecht

De reacties op de consultatieversie verwerken we in de definitieve versie van het vervoerplan 2016-2, die we eind maart zullen indienen bij de provincie Utrecht. Het plan wordt in april 2016 vastgesteld in het college van

Gedeputeerde Staten. Mochten er verschillen van inzicht zijn tussen gemeenten en het vervoerplan, dan zal de provincie hierover in overleg treden, voorafgaand aan het besluit van Gedeputeerde Staten.

1.4 Leeswijzer

Het vervoerplan 2016-2 is een concrete uitwerking van de bovengenoemde verzameling doelen en randvoorwaarden. Het plan is opgedeeld in zes thema's, die we behandelen in de hoofdstukken 2 tot en met 7. Sommige thema's overlappen elkaar deels, doordat deelonderwerpen in beide hoofdstukken relevant zijn om een totaalbeeld te schetsen.

- ✦ **1. Inspelen op de ontwikkelingen in het stationsgebied door te zorgen voor logische nieuwe halteplaatsen, aanrijroutes en -tijden, overstaptijden en het herstellen van doorgaande verbindingen naar het centrum.** In hoofdstuk 2 behandelen we 'de omklap', de directe aanleiding voor het vervoerplan 2016-2. De verplaatsing van de halteplaatsen van Utrecht CS Centrumzijde naar het nieuwe busstation aan de Jaarbeurszijde betekent een ingrijpende wijziging in het aanbod, die ook weer nieuwe kansen voor groei en kwaliteitsverbetering met zich meebrengt, ook al zal het voor velen beginnen met een periode van gewenning.
- ✦ **2. Verbeteren van de bereikbaarheid en versterken van de knooppuntfunctie van Utrecht Science Park De Uithof.** In hoofdstuk 3 geven we een integraal overzicht van alle verbeteringen die we regiobreed doorvoeren in de bereikbaarheid van De Uithof. Het grote aanbod van openbaar vervoer naar De Uithof, maakt dit gebied zeer geschikt als tweede hoofd-OV-knooppunt in de regio. Veel reizen binnen de regio zijn behalve via Utrecht CS, ook via De Uithof te maken. Hoe meer klanten via De Uithof reizen, des te lager wordt de druk op het zwaar belaste Utrecht CS. Om een reis via De Uithof voor de hand liggender en aantrekkelijker te maken, passen we de lijnvoering, ritcapaciteit en bedieningsperiode op diverse plaatsen aan.
- ✦ **3. Uitwerking van het OV-streefbeeld voor de bediening van Papendorp.** In hoofdstuk 4 besteden we aandacht aan het uitgangspunt van de provincie om in 2016 een invulling te geven aan de ontwikkelopgave van de bereikbaarheid van Papendorp door de route van lijn 77 al dan niet te wijzigen
- ✦ **4. Uitwerking van het OV-streefbeeld voor de lijnennetoptimalisatie in Leidsche Rijn, inclusief de afweging om de nieuwe lijn 22 al dan niet in te stellen .** Hoofdstuk 5 besteedt aandacht aan de ontwikkelopgave die er ligt vanuit het OV-streefbeeld om het OV-aanbod in Leidsche Rijn beter te laten aansluiten op de vraag. Deels schiet het aanbod tekort doordat gewenste verbindingen slecht of niet geboden worden en anderzijds is een aantal verbindingen in dit stadsdeel te uitgebreid in relatie tot de behoefte. Onderdeel van dit hoofdstuk is de uitwerking van het uitgangspunt om het introduceren van een tweede oost-westverbinding (lijn 22 Vleuterweide – Vaartsche Rijn – De Uithof) te overwegen.
- ✦ **5. Uitwerking van het OV-streefbeeld voor de lijnennetoptimalisatie in Overvecht en Zuilen.** In hoofdstuk 6 besteden we aandacht aan de vanuit het OV-streefbeeld gewenste wijzigingen in het netwerk om beter tegemoet te komen aan lokale bereikbaarheidswensen. Het ontbreken van de verbinding tussen Zuilen en winkelcentrum Overvecht vraagt om aandacht, alsmede die tussen station Overvecht en bedrijventerrein Nieuw Overvecht in Overvecht-Noord. Tevens gaan we dieper in op de maatregelen om de capaciteitsproblemen op de verbindingen naar De Uithof te verminderen.
- ✦ **6. Overige dienstregelingsoptimalisaties in deelgebieden om het aanbod beter af te stemmen op de vraag.** Hoofdstuk 7 gaat in op alle overige aanpassingen die we in de dienstregeling doorvoeren. Dit kunnen maatregelen zijn om structurele capaciteitsproblemen te verlichten of maatregelen om middelen vrij te spelen die noodzakelijk zijn om uitbreidingen

elders mogelijk te maken. Per gebied bespreken we de aanpassingen en geven we de beweegredenen achter het voorstel.

We sluiten het vervoerplan af met een drietal hoofdstukken die het plan op een specifiek onderwerp samenvatten.

- ✦ Hoofdstuk 8 geeft een samenvatting van alle maatregelen, met een totaaloverzicht van de uitbreidingen die we realiseren en de besparingen elders die daarvoor noodzakelijk zijn.
- ✦ Hoofdstuk 9 biedt een overzicht van alle wijzigingen in het gebruik van de infrastructuur en eventuele noodzakelijke en/of gewenste infrastructurele aanpassingen, waarover we in overleg zijn met de betreffende wegbeheerder voor de realisatie ervan.
- ✦ Hoofdstuk 10 omvat een overzicht van het bedieningsniveau per lijn, uitgesplitst naar (deel)traject en dagsoort.

2 Utrecht Centraal: inspelen op actuele ontwikkelingen

Met de ingang van de zomerdienstregeling 2016 nemen we het definitieve busstation aan de Jaarbeurszijde van Utrecht CS in gebruik. Tegelijkertijd wordt de Adama van Scheltemabaan afgesloten voor de ombouwwerkzaamheden tot trambaan. De Dichtersbaan aan de westzijde van het spoor is beschikbaar als alternatief. Daarmee is 2 juli 2016 een belangrijke mijlpaal in de ontwikkeling van het stationsgebied. Bijna alle lijnen gaan vertrekken vanaf hun definitieve nieuwe halteplaats aan de Jaarbeurszijde. Deze ‘omklap’ betekent dat lijnkoppelingen duurzaam hersteld kunnen worden.

2.1 Meer rechtstreekse lijnen naar Utrecht-Centrum

Nu de Leidseveertunnel weer beschikbaar is en de meeste buslijnen vanaf hun definitieve haltelocatie op Utrecht CS kunnen vertrekken, ontstaat de mogelijkheid om toekomstvast lijnkoppelingen in de dienstregeling op te nemen en daarmee de verschillende economische kerngebieden beter te verbinden met de woongebieden in de regio. De belangrijkste verbinding die we kunnen herstellen is die met de binnenstad, vanuit het zuiden en westen van Utrecht, maar ook andere economische kerngebieden maken we zonder overstap bereikbaar vanuit meerdere richtingen.

Utrecht-Centrum wordt dankzij een aantal lijnkoppelingen vanuit grote delen van het westen en zuiden van de regio weer rechtstreeks te bereiken. Met die lijnkoppelingen creëren we doorgaande lijnen die Utrecht CS als tussenhalte aandoen in plaats van als eindhalte. Daarmee herstellen we verschillende verbindingen die geknipt zijn als gevolg van de bouwactiviteiten rondom Utrecht Centraal. Vanaf juli 2016 nemen we twee nieuwe lijnkoppelingen op in de dienstregeling, door lijn 16 aan 26 en lijn 25 aan 36 te koppelen. De lijnkoppelingen 1/21 en 5/7 blijven in stand en gaan voortaan de gehele route onder hetzelfde nummer rijden. Daarmee rijden per 2 juli de onderstaande transversale lijnen langs Utrecht CS:

- ✦ **Lijn 1 Hoograven – CS – St. Jacobsstraat – Overvecht** (bestaande koppeling 21/1)
- ✦ **Lijn 7 Kanaleneiland – CS – Neude – Voordorp** (bestaande koppeling 7/5)
- ✦ **Lijn 8 Lunetten – CS – Neude – Wilhelminapark** (bestaande koppeling)
- ✦ **Lijn 26 Leidsche Rijn – CS – St. Jacobsstraat – Zuilen** (nieuwe koppeling 26/16)
- ✦ **Lijn 28 Vleuterweide – CS – Neude – De Uithof** (bestaande koppeling)
- ✦ **Lijn 36 Oog in Al – CS – St. Jacobsstraat – Maarssen** (nieuwe koppeling 25/36)
- ✦ **Lijn 74 Vianen – CS – Neude – Zeist West** (bestaande koppeling)
- ✦ **Lijn 77 Nieuwegein – CS – Neude – Bilthoven** (bestaande koppeling)

We streven er naar om het aantal doorkoppelingen op termijn verder te vergroten en alle bussen die over de binnenstadsas rijden (lijn 51 t/m 55) te koppelen aan een lijn in het zuiden of westen van de regio, waarmee het aantal rechtstreekse verbindingen naar de binnenstad verder toeneemt en klanten minder hoeven over te stappen. Een belangrijk bijkomend voordeel van het doorkoppelen is dat dit de druk op het busstation beperkt. Bussen rijden na aankomst direct door, waarmee we de behoefte aan buffercapaciteit in dit drukke gebied minimaliseren. Speciale aandacht gaat nog wel uit naar de punctualiteit, aangezien de spreiding in de rijtijden zorgt dat zonder buffertijd in de rit, de vertrekpunctualiteit vanaf Utrecht Centraal zal afnemen.

2.2 ‘De omklap’

Met ingang van 2 juli wordt het huidige busstation aan de centrumzijde van Utrecht CS veel kleiner. Daarmee wordt ruimte vrijgemaakt voor het nieuwe tramstation, voor de trams naar De Uithof en Nieuwegein. Dit betekent dat meeste bussen voortaan vanaf een andere plek vertrekken.

2.2.1 Utrecht CS Centrumzijde

Aan de centrumzijde blijft een busstation met slechts vier halteplaatsen beschikbaar. Op enkele lijnen na, krijgen alle lijnen die daar nu nog halteren, een nieuwe haltelocatie aan de Jaarbeurszijde. Om de beschikbare buffercapaciteit effectief te benutten, hebben we gekozen om zoveel mogelijk lijnen die niet doorgekoppeld zijn en zullen worden, te behouden aan de centrumzijde. De onderstaande lijnen blijven na ook na 2 juli 2016 gebruik maken van het busstation aan de centrumzijde:

- ✦ Lijn 2 Museumkwartier
- ✦ Lijn 3A Zuilen via Amsterdamsestraatweg
- ✦ Lijn 3B Overvecht Noord via Talmalaan (huidige lijn 9)
- ✦ Lijn 6 Overvecht Zuid via Nijenoord
- ✦ Lijn 28 Vleuterweide
- ✦ Lijn 28 De Uithof
- ✦ Lijn 128 Rijnsweerd Zuid

Ook de nachtlijnen uit de streekconcessie richting Leidsche Rijn en verder (lijn 402, 407 en 420), kunnen gebruik blijven maken van de haltes aan de centrumzijde. Op dit moment is nog niet bekend hoe de tijdelijke situatie op dit busstation er per 2 juli uit ziet, daarom beschikken we nog niet over een perronindeling.

Ook als we het definitieve busstation aan de centrumzijde in gebruik nemen, blijven we een vaste indeling hanteren met vaste vertrekhaltes per lijn. Dit wijkt enigszins af van het oorspronkelijke uitgangspunt om alleen voor lijn 28 vaste vertrekhaltes te hanteren en voor de overige lijnen een gezamenlijke uitstaphalte en een gezamenlijke instaphalte te gebruiken. We kiezen ervoor om geen specifieke uitstaphalte te benoemen en gebruiken alle vier de perrons als vaste halte van een of meerdere lijnen. Dit doen we in eerste instantie om verwarring bij instappers te voorkomen en ten tweede voorkomen we dat er teveel vertrekkende bussen tegelijk gebruik moeten maken van één vertrekhalte. De capaciteit van een halteperron is immers beperkt tot twee (gelede) bussen, terwijl er in de spits 20 bussen per uur vertrekken. In de dienstregeling is maar tot op zekere hoogte rekening te houden met de afstemming van vertrekmomenten en bij 20 bussen van per uur op vier lijnen met verschillende frequenties gaat dit in de praktijk leiden tot conflicterende bewegingen.

2.2.2 Utrecht CS Jaarbeurszijde

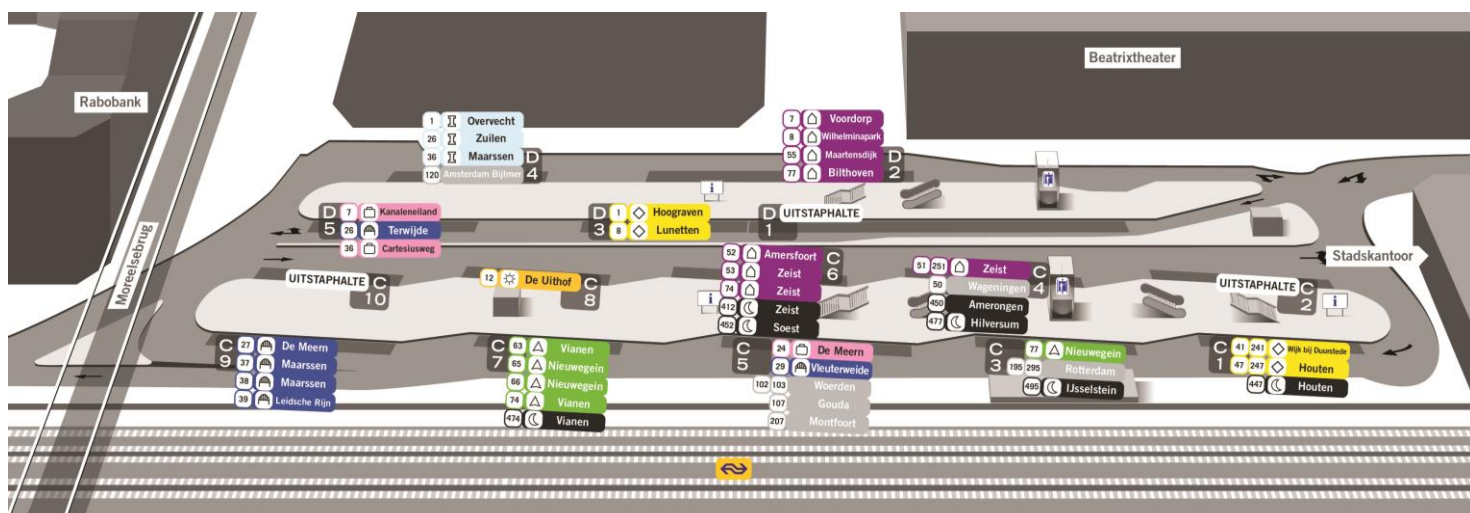
We stellen voor om overige lijnen, inclusief de lijnen 50, 120 en 450 van de concessie Provincie Utrecht en de U-OV nachtlijnen, voortaan te laten vertrekken vanaf het busstation aan de Jaarbeurszijde. Deze lijnen komen bij de stads- en streeklijnen die daar momenteel al vertrekken. Figuur 2.1 toont de perronindeling. Daarbij hebben we rekening moeten houden met de volgende randvoorwaarden:

- ✦ Haltes D1, D3 en D5 zijn alleen te bereiken vanaf de Leidseveertunnel, Westplein en Graadt van Roggenweg

- ✦ Haltes D2, D4 en C9 zijn alleen te gebruiken voor ritten die vertrekken richting de Leidseveertunnel, Westplein en Graadt van Roggenweg

Bij het opstellen van de indeling hebben we getracht rekening te houden met zoveel mogelijk wensen, voor een gebruiksvriendelijke verdeling voor klanten en een soepele doorstroming voor de voertuigen:

- ✦ Lijnen met bestemmingen in dezelfde richting, vertrekken zoveel mogelijk van dezelfde of een nabij gelegen halte.
- ✦ Vanaf beide perrons C en D vertrekken hoogfrequent bussen naar de binnenstad. Deze lijnen vertrekken van de haltes die zo dicht mogelijk bij de uitstaphaltes liggen, zodat klanten altijd gemakkelijk kunnen overstappen op een aansluitende bus naar het centrum.
- ✦ Alle aankomende ritten vanuit alle richtingen moeten gemakkelijk een uitstaphalte kunnen bereiken, zonder dat klanten een extra lus over het busstation moeten rijden.
- ✦ Doorgaande lijnen in noord-zuid en zuid-noord richting, rijden geen extra lus over het busstation.
- ✦ Lijn 12 heeft een eigen uitstaphalte (C10) en instaphalte (C8). De instaphalte ligt direct in het verlengde van de uitstaphalte, voor een snelle doorstroming van de voertuigen in de spits.



Figuur 2.1 Perronindeling Busstation Utrecht CS Jaarbeurszijde

Zolang de tram naar De Uithof nog niet rijdt, blijft lijn 12 de belangrijkste verbinding naar De Uithof. Omdat deze lijn wordt opgeheven zodra de tram medio 2018 gaat rijden, is in de definitieve situatie op dit busstation geen ruimte nodig voor lijn 12. Zolang lijn 12 nog wel rijdt, vertrekt deze nog wel van het busstation Jaarbeurszijde. Om voldoende ruimte te creëren voor de dubbelgelede bussen die door het station in de spits hoogfrequent aandoen, is besloten dat de streeklijnen van Arriva naar Vianen en verder richting Noord-Brabant en Zuid-Holland tot medio 2018 van het tijdelijke busstation op het Jaarbeursplein blijven vertrekken.

2.3 Sluiting Adama van Scheltema en ingebruikname Dichtersbaan

Tegelijk met de 'omklap' van de busstations op Utrecht Centraal, wordt de Adama van Scheltema afgesloten voor busverkeer. Deze busbaan wordt omgebouwd tot trambaan en kan niet meer gebruikt worden als busroute. Dit heeft gevolgen voor de route van de lijnen 8, 12, 41, 47, 74, 77 en 247 en voor klanten die gebruik maken van de halte Bleekstraat. Deze halte, die op de Adama van Scheltemabaan ligt, komt te vervallen. Voor lijn 8 en 47/247 blijft de wijziging beperkt, voor de overige lijnen is de impact groter.

2.3.1 Lijn 74 en 77 via Van Zijstweg

Lijn 74 en 77 kunnen geen gebruik maken van de Dichtersbaan, aangezien het niet mogelijk is om vanaf de Vondellaan linksaf te slaan richting de Dichtersbaan. Gezien deze infrastructurele beperking, is het erg lastig om een geschikte alternatieve route te vinden die in de buurt komt van de Vondellaan, zonder dat doorgaande reizigers tussen Nieuwegein en Utrecht CS (meer dan 85% van de reizigers in lijn 74 en 77) een onacceptabele verlenging van de reistijd krijgen. De enige optie is om via de Croeselaan te rijden, maar dat betekent dat doorgaande reizigers drie tot vijf minuten langer onderweg zijn, via een congestiegevoelige route die weinig geschikt is voor doorgaand busverkeer. Een route via de Van Zijstweg is veel aantrekkelijker.

De route via de Van Zijstweg betekent dat klanten die nu met lijn 74 en 77 naar de haltes Balijelaan en Bleekstraat reizen, voortaan via Utrecht Centraal moeten reizen. De onderstaande tabel geeft weer om welke aantallen dit op een gemiddelde werkdag gaat, gemeten naar OV-chipkaartgebruik op de dinsdagen en donderdagen van september 2015. Ook is te zien dat dagelijks ongeveer 15% van de passagiers van de zuidelijke takken van lijn 74 en 77 van of naar de omgeving Vondellaan reist.

	Halte Balijelaan		Halte Bleekstraat		Etmaalbezetting t.h.v. A. Frankpl. (per richting)
	van	naar	van	naar	
Lijn 74 van/naar Vianen	20	30	130	150	1.000
Lijn 77 van/naar Nieuwegein	30	40	120	130	1.250
Totaal	50	70	250	280	2.250

2.3.2 Lijn 12 en 41 via Vondellaan – Albatrosstraat

Doordat lijn 74 en 77 niet meer langs de Vondellaan rijden, zullen dagelijks zo'n 300 tot 350 reizigers extra gebruik gaan maken van de verbinding Utrecht CS – Vondellaan. Dit legt een extra druk op deze toch al drukke relatie. De onderstaande tabel toont het aantal in- en uitstappers per lijn bij de haltes Bleekstraat, Vondellaan en Balijelaan, op basis van het gemiddelde chipkaartgebruik op de dinsdagen en donderdagen in september 2015.

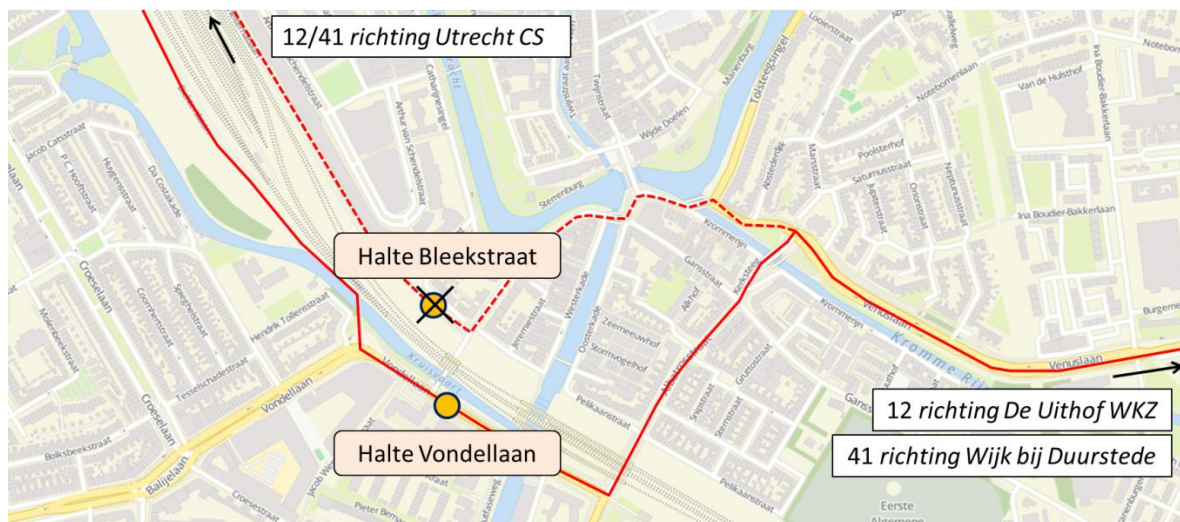
Van/naar omgeving Vondellaan	van Vondellaan	Van Utrecht CS
Haltes Bleekstraat, Vondellaan, Balijelaan	naar Utrecht CS	naar Vondellaan
Lijn 8	650	720
Lijn 12	1.020	1.290
Lijn 21	440	390
Lijn 41	450	430
Lijn 47/247	200	140
Lijn 74	420	420
Lijn 77	320	170
Totaal	3.500	3.560

Lijn 12 en 41 vervoeren ongeveer 45% van het totale aantal reizigers van en naar de Vondellaan. Met het opheffen van de halte Bleekstraat, is de verwachting dat deze klanten gebruik zullen gaan maken van de haltes Vondellaan en Balijelaan, waar momenteel alleen lijn 8, 21 en 47 stoppen. Zonder aanvullende maatregelen, zou dit voor deze lijnen ongeveer een verdrievoudiging van de belasting betekenen: dagelijks krijgen deze lijnen zo'n 1.500 extra

instappers per richting, die veelal in de spits reizen. Dit leidt tot een capaciteitsprobleem, aangezien deze lijnen op de drukste momenten al vol zitten tussen Utrecht CS en de Vondellaan.

Naar verwachting neemt NS het nieuwe station Vaartsche Rijn per december 2016 in gebruik, dus tot die tijd is extra capaciteit zeker noodzakelijk. Naar alle waarschijnlijkheid is ook na die tijd nog aanvullende capaciteit op de busverbinding noodzakelijk. Vooral voor reizigers die per bus aankomen op Utrecht CS, is de drempel om over te stappen op de trein hoger dan om de bus te kiezen. De bus doet er immers net zo lang over, rijdt frequenter en de loopafstand is korter, zowel op Utrecht CS als op de Vondellaan.

De noodzakelijke capaciteit willen we bieden door de route van lijn 12 en 41 te wijzigen. Beide lijnen gaan dan via de Vondellaan, Baden Powellweg en Albatrosstraat rijden, waardoor ze de halte Vondellaan van lijn 8 en 47 bedienen (zie figuur 2.2). Het handhaven van de route via de Bleekstraat en Ledig Erf voor lijn 12 en 41 is alleen een optie indien er een tijdelijke halte voor deze lijn wordt gerealiseerd door de gemeente Utrecht in de omgeving van de kruising Vondellaan/Bleekstraat. We zijn nog in overleg met de gemeente en provincie Utrecht om de haalbaarheid daarvan te bekijken. Mede doordat de rijtijden op dit traject onder druk staan (zowel rondom de verkeerslichtenregeling bij het Ledig Erf als rondom de brug Vondellaan en Albatrosstraat), is het een gecompliceerde kwestie waarover we dringend behoefte hebben aan zekerheid op een zo kort mogelijke termijn.



Figuur 2.2 Gewijzigde route lijn 12 en 41 via de Albatrosstraat en Vondellaan, als een alternatieve haltelocatie ter hoogte van de Bleekstraat uitblijft. De huidige route via het Ledig Erf met de halte Bleekstraat, die dan komt te vervallen, is gestippeld weergegeven.

3 Meer capaciteit op lijnen naar De Uithof

Een OV-reis in de regio Utrecht loopt bijna als vanzelfsprekend via Utrecht Centraal. Het is het grootste knooppunt in de regio en van oudsher een van de belangrijkste overstappunten van Nederland voor interregionaal verkeer. Ook regionale OV-reizigers reizen in veel gevallen via Utrecht Centraal, ook als het feitelijk een omweg is. De extra druk die deze stroom legt op de OV-Terminal, proberen we zoveel mogelijk te beperken, door goede alternatieven te bieden. Het versterken van knooppunt De Uithof is een belangrijk middel om dat doel te realiseren.

Ongeveer een zesde deel van alle regionale OV-reizen die klanten bij U-OV maken in de ochtendspits, heeft een bestemming op De Uithof. Twee derde van deze groep heeft een herkomst in de regio Utrecht; de rest komt van buiten de regio via Utrecht Centraal. Dit betekent dat ongeveer 10% van alle reizigers in de ochtendspits reist van een woongebied in de regio Utrecht naar De Uithof, een substantieel deel van het aantal klanten. Hoe meer van deze mensen niet via Utrecht Centraal reist, hoe beter. Daarvoor is dan wel voldoende capaciteit op alternatieve verbindingen nodig. Vrijwel alle lijnen naar De Uithof kampen met capaciteitsproblemen die een verdere groei belemmeren. Vanaf de tweede helft van 2016 investeren we daarom verder in uitbreidingen van de spitscapaciteit in het netwerk van en naar De Uithof.

De hoofdkeuze van deze maatregelen is dat we de capaciteit op de verbinding met Utrecht CS niet grootschalig uitbreiden, omdat we de klachten over volle bussen daarmee niet verhelpen. De spreiding van de capaciteit op deze verbinding is een groter probleem dan de totale beschikbare capaciteit. Om die reden is de flexibele inzet op lijn 12 ook een succes, omdat we daarmee meer klanten per uur met minder inzet kunnen vervoeren. Het bieden van voldoende capaciteit tussen Utrecht CS en De Uithof is daarom een kwestie van het optimaliseren van de capaciteit. Dit doen we door reizigersstromen waar nodig te scheiden en met flexibel exploitatiemanagement de effectiviteit van de inzet te maximaliseren. Op veel andere verbindingen met De Uithof is echter wel degelijk sprake van een capaciteitsprobleem. Ook zijn er relaties waar we met uitbreidingen een groei kunnen realiseren, dan wel een verschuiving van reisroutes van Utrecht CS naar andere verbindingen.

Vanaf september 2016 bieden we daarom de volgende verbeteringen in de bereikbaarheid van De Uithof:

- ✦ **Utrecht CS:** optimaliseren spitscapaciteit lijn 12 en 28
- ✦ **De Meern en Vleuterweide:** lijn 28 ook in de spits naar De Uithof
- ✦ **Overvecht NS (→ Hilversum):** inzet geleed materieel i.p.v. standaard en extra versterking
- ✦ **Zuilen:** dagdekkende kwartierdienst met lijn 228, als aanvulling op spitslijn 32
- ✦ **Bilthoven NS (→ Harderwijk/Soest):** inzet geleed materieel i.p.v. standaard en extra versterking
- ✦ **IJsselstein (→ Lopik/Schoonhoven):** snellere route lijn 283 en meer ritten in de spits
- ✦ **Driebergen-Zeist NS (→ Veenendaal/Arnhem):** nieuwe non-stop spitssneldienst bovenop lijn 71
- ✦ **Vianen (→ Oosterhout/Breda/Gorinchem):** frequentieverdubbeling lijn 287 in de ochtendspits

3.1 Optimaliseren verbindingen met Utrecht CS en de binnenstad

De verbindingen met Utrecht CS en de binnenstad blijven nu en in de toekomst, verreweg de drukste verbindingen naar De Uithof. Meer dan de helft van alle verplaatsingen van en naar De Uithof, vindt plaats van en naar Utrecht CS en de binnenstad. De ochtend- en middagspits vertonen daarbij nog grote verschillen. In de ochtend komt 40% van

alle uitstappers op De Uithof vanaf Utrecht CS en 11% uit de binnenstad. In de middagspits reist 39% van de instappers op de Uithof naar Utrecht CS en 18% naar de binnenstad.

Deze aantallen zorgen voor massavervoer op de lijnen 12 en 28, waardoor volle bussen bijna niet te vermijden zijn. Zelfs als de tram rijdt, zal dit fenomeen, zij het in mindere mate, blijven bestaan. Grote aantallen reizigers willen eenmaal op hetzelfde moment dezelfde reis maken en het merendeel daarvan gaat het liefst met de eerst vertrekkende rit mee. De ervaring leert dat dit zelfs zo is als een tweede voertuig al klaarstaat.

Om het vervoer toch zo goed mogelijk in goede banen te leiden, hebben we momenteel al verschillende maatregelen genomen. In de winterdienstregeling 2016-2 optimaliseren we die verder. Daarmee proberen we bestaande capaciteitsproblemen te verminderen en in te spelen op de opnieuw wijzigende situatie:

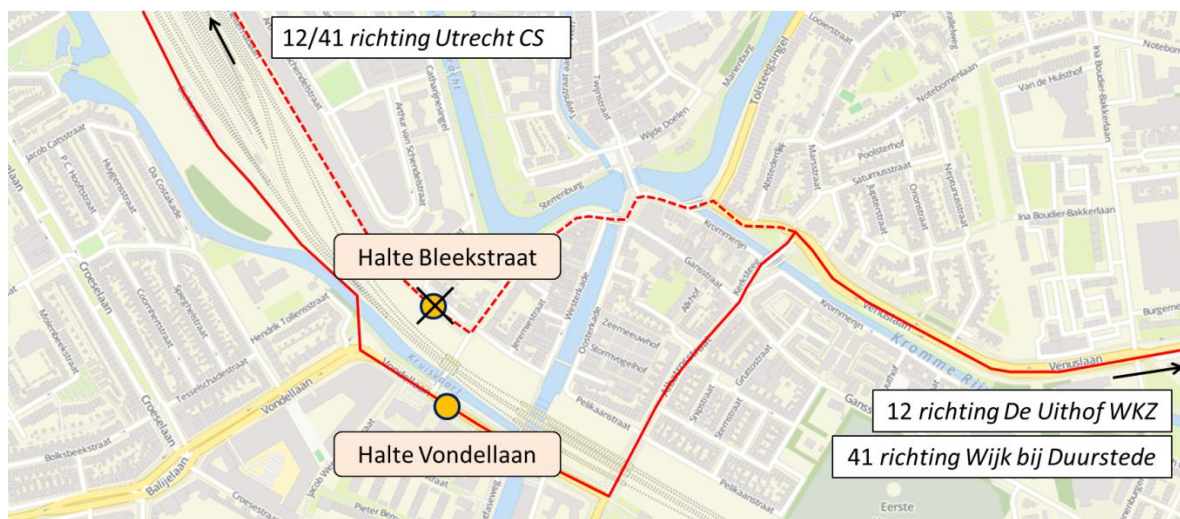
- ✦ De tijdelijke locatie van de Hogeschool Utrecht op de Daltonlaan in Rijsweerd sluit. Alle plusminus 10.000 studenten die daar nu onderwijs volgen, verhuizen naar de nieuwe locatie op De Uithof.
- ✦ Vanwege de werkzaamheden aan de trambaan op De Uithof, vervalt de keerlus bij de hoofdingang van het UMC Utrecht.
- ✦ De Adama van Scheltemabaan wordt afgesloten, eveneens als gevolg van de werkzaamheden aan de tramlijn.

Deze wijzigingen zorgen voor een verdere toename van de druk op lijn 12. De verbinding wordt drukker, terwijl de infrastructurele beperkingen en daarmee de rijtijd toenemen, waardoor hetzelfde aantal bussen minder ritten kan uitvoeren. Voor lijn 12 is dus een dubbele uitbreiding noodzakelijk: een eerste uitbreiding om het aanbod te handhaven en een tweede om de toename op te vangen.

3.1.1 Lijn 12 en 41 langs halte Vondellaan en uitbreiding flexibele versterking

De rijtijd van lijn 12 neemt gemiddeld met ongeveer 2 tot 4 minuten per richting toe, als gevolg van twee routewijzigingen. Vanwege het opheffen van de keerlus bij het UMC, rijdt lijn 12 in de tweede helft van 2016 verder naar de halte WKZ. Dit zorgt voor een minuut extra rijtijd. Ook aan het andere einde van de route neemt de rijtijd met ongeveer een tot drie minuten toe. Vanwege de sluiting van de Adama van Scheltemabaan, vertrekt lijn 12 op Utrecht CS vanaf het busstation aan de Jaarbeurszijde. Vervolgens loopt de route via de Dichtersbaan, Vondellaan en Albatrosstraat naar De Uithof. Een route via de Bleekstraat is vooralsnog geen optie, wegens het ontbreken van een alternatief voor de drukke halte Bleekstraat. Om de halte op de Vondellaan te kunnen bedienen, gaan lijn 12 en 41 via deze gewijzigde route rijden. Paragraaf 2.3.2 gaat dieper in op de situatie die rond de Vondellaan ontstaat. Figuur 3.1 geeft de gewijzigde route van lijn 12 en 41 weer.

Behalve de uitbreiding die nodig is op lijn 12 vanwege de langere route, is ook een uitbreiding nodig om de extra vraag op te vangen, door de verhuizing van de HU. Om deze uitbreiding zo efficiënt mogelijk te organiseren, doen we dit in de vorm van beschikbaarheid van flexibele capaciteit. Deze aanpak heeft zich de afgelopen twee jaar bewezen als een effectieve manier om voldoende capaciteit te bieden en niet onnodig star veel ritten te rijden. Vooralsnog verwachten we dat de flexcapaciteit die momenteel beschikbaar is voor lijn 28, door de verhuizing van de HU naar De Uithof, kan worden toegevoegd aan lijn 12. Op die manier zijn op het drukste moment 12 bussen beschikbaar om lijn 12 te versterken. Op die manier kunnen we maximaal 15 ritten per uur bieden, bovenop de 14 dienstregelingritten per uur: gemiddeld elke twee minuten een bus.



Figuur 3.1 Gewijzigde route lijn 12 en 41 via de Albatrosstraat en Vondellaan, als een alternatieve haltelocatie ter hoogte van de Bleekstraat uitblijft. De huidige route via het Ledig Erf met de halte Bleekstraat, die dan komt te vervallen, is gestippeld weergegeven.

3.1.2 Uitbreiden spitscapaciteit De Uithof – Binnenstad

De relatie De Uithof – Binnenstad wordt momenteel geboden door lijn 28, 128 en 228. Afhankelijk van het moment en de richting, varieert het aanbod:

- ✦ In de spits rijden acht ritten per uur tussen de binnenstad en De Uithof. In de spitsrichting rijden vier ritten van lijn 128 en vier ritten van lijn 228; in de tegenrichting acht ritten van lijn 28.
- ✦ In de daluren op maandag tot en met vrijdag rijden twaalf ritten per uur in beide richtingen: acht ritten van lijn 28 en vier van lijn 128.
- ✦ 's Avonds en in het weekend rijdt alleen lijn 28, vier tot acht ritten per uur.

In de spits vinden regelmatig capaciteitsproblemen plaats op deze relatie. Bovendien levert de ingewikkelde lijnvoering, waarbij lijn 28 in de spits maar tot Rijsweerd rijdt, verwarring en irritatie op. Nu de Hogeschool Utrecht naar De Uithof verhuist, kunnen we het aanbod op de relatie De Uithof – Binnenstad vereenvoudigen en beter laten aansluiten op de vraag. Voortaan is het aanbod de gehele dag in twee richtingen gelijk:

- ✦ Lijn 28 rijdt 8x per uur van en naar De Uithof
- ✦ Lijn 228 rijdt 4x per uur van en naar De Uithof

Met het doortrekken van lijn 28 van Rijsweerd naar De Uithof bieden we ook in de spits twaalf ritten per uur tussen De Uithof en de binnenstad. Dat zijn er vier extra ten opzichte van de huidige dienstregeling. Bovendien zetten we op de drukste ritten in de middagspits, rond 17:00 uur, dubbelgelede bussen in op lijn 28.

3.1.3 Extra spitsversterking tussen Utrecht CS en Rijsweerd

Ook als de hogeschool verhuist, blijft de vraag naar Rijsweerd groeien. Zeker rond 9:00 en 17:00 zijn er grote pieken, veroorzaakt door de forensen die werken in Rijsweerd. Omdat het in de praktijk niet mogelijk is om reizigers optimaal te spreiden, is het niet te voorkomen dat ritten op lijn 28 in de spits regelmatig vol zullen zitten.

Met lijn 128 voorkomen we dat klanten op het traject Utrecht CS – Rijnsweerd meer dan tien minuten moeten wachten om vervoerd te worden.

Vanaf de dienstregeling 2016-2 bieden we 14 ritten per uur tussen Utrecht CS en Rijnsweerd Zuid. Lijn 28 wordt aangevuld met spitslijn 128, die elke tien minuten met gelede bussen rijdt. Daarmee bieden we twee ritten extra ten opzichte van de huidige dienstregeling en komt de flexibele versterking op dit traject te vervallen. Bovendien is de communicatie eenvoudiger: lijn 28 rijdt voortaan altijd door naar De Uithof; de ritten die tot Rijnsweerd rijden hebben een eigen lijnnummer.

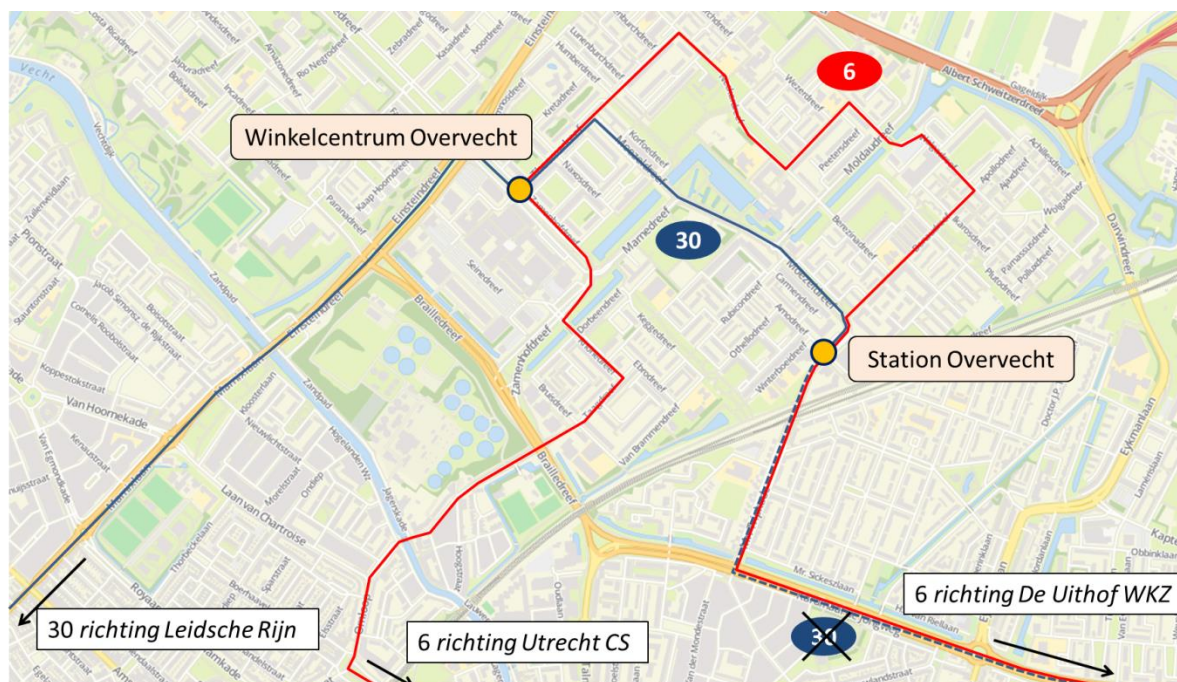
3.2 Overvecht en Zuilen: dagdekkend meer capaciteit

De vraag naar een dagdekkende verbinding met Zuilen groeit. Dagelijks reizen al zo'n 400 klanten van Zuilen naar De Uithof en zo'n 350 in tegengestelde richting; in de meeste gevallen met een overstap bij gebrek aan een rechtstreekse verbinding. Van Overvecht naar Rijnsweerd en De Uithof reizen momenteel 950 klanten per dag; in de tegengestelde richting is dit aantal ongeveer 800. De treinaansluiting op station Overvecht van en naar Hilversum speelt een grote rol, die naar verwachting verder toeneemt als de plannen om snelweglijn 150 naar Almere op te heffen doorgaan.

Het huidige aanbod op de verbinding met Overvecht en Zuilen bestaat uit lijn 30 en 32. Lijn 30 biedt een dagdekkende verbinding De Uithof – Overvecht – Zuilen (– Leidsche Rijn). In de spits vult lijn 32 deze lijn aan met enkele rechtstreekse ritten De Uithof – Zuilen (– Maarssen). Beide lijnen worden goed gebruikt en op beide lijnen is sprake van groei. Een uitbreiding van de verbindingen tussen De Uithof en Overvecht en Zuilen is een onderdeel van het Streefbeeld. In hoofdstuk 6 geven we, conform het uitgangspunt van de provincie Utrecht, een gedetailleerde uitwerking van dit Streefbeeld.

De wijzigingen die we als onderdeel van de uitwerking van het Streefbeeld in paragraaf 6.4 toelichten, resulteren in een toename van de capaciteit op de verbinding met Overvecht met 50%. Voortaan zetten we op alle ritten gelede bussen in. Om te voorkomen dat deze bussen helemaal naar Leidsche Rijn door moeten rijden, waar de vraag heel beperkt is, knippen we lijn 30 in tweeën ter hoogte van station Overvecht. Lijn 30 blijft rijden tussen Leidsche Rijn en Station Overvecht; het drukste gedeelte tussen Overvecht NS en De Uithof wordt overgenomen door lijn 6. Lijn 6 gaat elk kwartier met gelede bussen rijden tussen De Uithof, Overvecht NS en Overvecht Zuid. Dankzij deze maatregel hebben vertragingen op de Marnixlaan niet langer negatieve gevolgen voor klanten die op station Overvecht overstappen van de trein op de bus naar De Uithof. Ook zijn er geen ritten op een deeltraject nodig, zoals nu het geval op lijn 30 en is het mogelijk om gelede bussen alleen in te zetten op het traject waar ze nodig zijn (Overvecht – De Uithof v.v.). De nieuwe routes zijn weergegeven in figuur 3.2.

Op het traject tussen station Overvecht en De Uithof volgt lijn 6 de huidige route van lijn 30, via de Kardinaal de Jongweg en Sartreweg. Deze route, die de lijn sinds enkele jaren rijdt, heeft gezorgd voor een groeiend gebruik in twee richtingen, doordat de onderwijsinstellingen in Tuindorp-Oost en bij de Sartreweg ook aangedaan worden. Een toenemend knelpunt vormt echter de verkeerssituatie rondom het Kardinaal Alfrinkplein. Er is beperkte OV-infrastructuur beschikbaar en bovendien biedt het gemeentelijk verkeers- en vervoerplan weinig hoop op verbetering, waardoor we de situatie een punt van zorg vinden, die extra aandacht vraagt in de dialoog met de gemeente Utrecht.

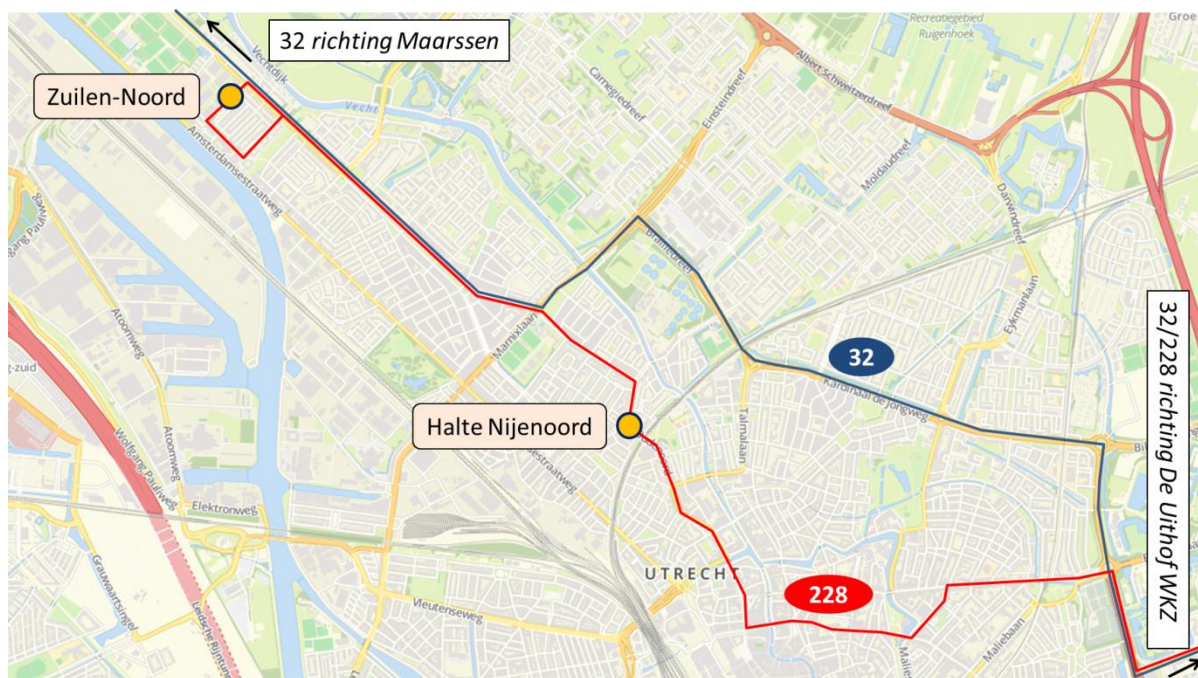


Figuur 3.2 Routewijziging lijn 30 in Overvecht. Lijn 30 wordt ingekort tot station Overvecht. Het gestippelde gedeelte komt te vervallen en wordt overgenomen door de nieuwe lijn 6.

Voor klanten die naar De Uithof reizen en momenteel in Zuilen opstappen in lijn 30, bieden we een beter alternatief met lijn 228. Deze lijn gaat dagdekkend tussen Zuilen-Noord, de binnenstad en De Uithof rijden, in aanvulling op lijn 32, die er ook enkele ritten bij krijgt.

- ✦ In de spits neemt het aantal ritten tussen Zuilen en De Uithof toe van 4 ritten (2x lijn 30 en 2x lijn 32) naar 6 ritten per uur (4x lijn 228 en 2x lijn 32)
- ✦ De reistijd in de spits blijft gelijk, doordat lijn 32 ongewijzigd blijft
- ✦ In de daluren rijden 4 ritten per uur (4x lijn 228), tegen 2 ritten per uur nu (2x lijn 30) met een kortere reistijd, doordat de route via de binnenstad twee minuten korter is dan de route van lijn 30 via station Overvecht
- ✦ Veel meer haltes in de wijk Noordwest krijgen een rechtstreekse verbinding met De Uithof, zonder de OV-terminal te belasten, door de nieuwe haltes van lijn 228 in Zuilen, Ondiep en Pijlsweerd.

Figuur 3.3 toont de nieuwe route van lijn 228 naar Zuilen-Noord, in paragraaf 6.4 leest u meer over de afwegingen voor deze uitbreiding en routewijziging. Het aantal ritten door de binnenstad bijvoorbeeld wijzigt als gevolg van deze maatregel minimaal, doordat we slim gebruik maken van de al beschikbare capaciteit op de binnenstadas en bestemmingen van bestaande ritten herverdelen.



Figuur 3.3 Routeverlenging lijn 228 van Nijenoord naar Zuilen-Noord.

3.3 Bilthoven: inzet gelede bussen tussen Bilthoven NS en De Uithof

Lijn 72, die van station Bilthoven naar De Uithof rijdt, is een groot succes. Zo groot, dat er helaas nog te vaak klanten bij de halte achterblijven. Ook bij vertraging van de trein komt het voor dat klanten achterblijven, omdat het passagiersaanbod van twee treinen dan door één rit opgevangen moet worden. Om dit structureel op te lossen, gaan alle ritten op deze lijn met gelede bussen rijden. Dat doen we door lijn 228 vanaf De Uithof door te trekken naar Bilthoven, in plaats van lijn 72 en 265.

In het drukste uur (tussen 8:00 en 9:00 uur) reizen gemiddeld 285 klanten vanaf station Bilthoven, met een piek van gemiddeld 118 passagiers om 8:30 uur. Dit is met één gelede bus niet op te vangen, dus zorgen we voor versterkingsritten voor de drukste ritten in de ochtend, om 8:00 uur, 8:30 uur en 9:00 uur. Bovendien vergroten we de betrouwbaarheid van de aansluiting door te zorgen voor een ruime buffertijd tussen aankomst en vertrek van de opvolgende ritten, zodat de chauffeur de tijd heeft om op een eventueel vertraagde trein te wachten.

3.4 IJsselstein: meer ritten en snellere route lijn 283 naar De Uithof

Lijn 283 biedt een snelle verbinding tussen IJsselstein en De Uithof. In de spits kampt deze lijn met een capaciteitsprobleem: de drukste rit heeft een gemiddelde bezetting van 59, wat betekent dat er structureel staanplaatsen voorkomen. Dit geldt ook voor de twee ritten er na en de drukste ritten in de middagspits. Ook de meeste ritten buiten de spits zijn gemiddeld goed bezet. In de onderstaande tabel hebben we de gemiddelde ritbezetting bij de eerste en de laatste halte in IJsselstein weergegeven, op basis van alle dinsdagen en donderdagen in september 2015.

Lijn 283	Starttijd rit													
Bezetting t.h.v.	6:45	7:00	7:15	7:30	7:45	8:00	8:15	8:30	8:45	9:15	9:45	10:15	12:15	13:45
Halte Binnenstad	6	14	11	9	26	14	11	3	5	10	1	13	8	2
Halte Europalaan	21	29	31	27	59	40	43	11	18	24	12	31	25	7

Wat opvalt is dat ongeveer een derde van het aantal passagiers op lijn 283 instapt bij de halte Binnenstad en dus de hele lus door IJsselstein in lijn 283 zit. Op deze halte sluit lijn 283 aan op lijn 195 en 295 uit Schoonhoven.

Om de grootste groep klanten van lijn 283 een snellere verbinding met De Uithof te bieden, stellen we voor om de route door IJsselstein om te draaien (zie figuur 3.4). De ritten beginnen en eindigen voortaan bij de halte Europalaan en rijden vervolgens via alle bestaande haltes van lijn 283 naar het busstation Binnenstad. Daar is een aansluiting voor passagiers uit de richting van Lopik en Schoonhoven. Vanaf daar vervolgt lijn 283 zijn weg langs de route van lijn 195 en 295 en rijdt via de haltes Ewoud/Boerhaaveweg en Overwaard naar De Uithof.



Figuur 3.4 Nieuwe route lijn 283 door IJsselstein. Het begin- en eindpunt ligt voortaan bij de halte Europalaan, om bij het busstation Binnenstad een snelle aansluiting te kunnen bieden op lijn 195 en 295 van en naar Schoonhoven. De haltes Overwaard en Ewoud/Boerhaaveweg zijn nieuw; de andere haltes bedient lijn 283 voortaan in de tegengestelde richting.

Het omdraaien van de route heeft de volgende effecten:

- De gemiddeld 210 instappers van de haltes Binnenstad, Lagebiezen, Goudplevier en Achtersloot zijn 0 tot 5 minuten sneller op De Uithof.
- Dankzij een betere aansluiting en de snellere route, zijn overstappers uit de richting Schoonhoven, met lijn 283 acht minuten sneller op De Uithof.
- De gemiddeld 50 instappers van de halte Europalaan behouden vanaf de nabijgelegen halte Overwaard (100 meter) een snelle verbinding met De Uithof.
- De dekking van lijn 283 in IJsselstein verbetert, doordat ook de halte Ewoud/Boerhaaveweg wordt aangedaan.
- De gemiddeld 50 instappers bij de halte Mandenmaker zijn ongeveer 4 minuten langer onderweg naar De Uithof.

- ✦ De gemiddeld 60 instappers bij de haltes Oranje Nassaulaan en Televisiebaan zijn ongeveer 10 minuten langer onderweg naar De Uithof.

Behalve deze routewijziging, voegen we in de spitsuren extra ritten toe, voor meer (zitplaats)capaciteit en ruimte voor verdere groei. In de ochtendspits bieden we zes ritten per uur in een kwartierdienst: de huidige vier ritten per uur, waarbij de ritten die rond 8:30 en 9:00 uur op De Uithof aankomen versterkt worden. In de middagspits gaat lijn 283 elk kwartier rijden in plaats van elke 20 minuten. Daarmee neemt de zitplaatscapaciteit toe en verbetert de aansluiting richting Schoonhoven.

De routewijziging van lijn 283 heeft tot gevolg dat de in- en uitstaphaltes in IJsselstein omwisselen. Daardoor moeten klanten instappen aan de zijde van de weg waar momenteel geen abri's bij de haltes staan. In overleg met de provincie Utrecht en gemeente IJsselstein bekijken we hoe deze abri's zo gunstig mogelijk herplaatst kunnen worden.

3.5 Driebergen-Zeist NS: extra spitssneldienst naar De Uithof

Om de grote drukte in de ochtendspits op te vangen en beter te beheersen, vervangen we de huidige versterkingsritten op lijn 71 door een sneldienst die vanaf station Driebergen-Zeist non-stop naar De Uithof en Rijnsweerd rijdt. In de ochtendspits reist ruim tweederde van de instappers in lijn 71 op station Driebergen-Zeist naar De Uithof of Rijnsweerd. Door de reizigersstromen zoveel mogelijk te scheiden, hebben instappers van lijn 71 in Zeist een grotere kans op een zitplaats en zijn doorgaande reizigers vanaf station Driebergen-Zeist sneller op De Uithof, omdat de bus niet hoeft te stoppen bij haltes onderweg. Lijn 71 blijft gewoon de bestaande kwartierdienst rijden.

Deze sneldienst rijdt onder lijnnummer 371 vanaf 7:15 tot 10:45 elk halfuur met gelede bussen, in aansluiting op de trein uit Arnhem en Ede-Wageningen. Ook als deze trein vertraagd is, wacht lijn 371 om de aansluiting over te nemen. In de dienstregeling zorgen we voor een buffer, zodat de bus maximaal 10 minuten kan wachten.

3.6 Vianen: hogere spitsfrequentie lijn 287 naar De Uithof

In de ochtendspits kampt lijn 287 met capaciteitsproblemen. De ritten die 7:55, 8:10 en 8:25 uur vertrekken vanaf de Lekbrug in Vianen, zijn overvol. De gemiddelde ritbezetting van deze ritten ligt tussen 65 en 75, wat betekent dat er structureel klanten moeten staan of zelfs achterblijven. Om die reden verdubbelen we de frequentie en rijden er extra ritten om 8:02, 8:17 en 8:32 vanaf de Lekbrug. De ritten van 9:10 en 9:40 uur zijn daarentegen slecht bezet (gemiddeld 9, respectievelijk 5 passagiers). Deze ritten komen daarom te vervallen.

3.7 Versterking voor de drukste ritten naar De Uithof

Zoals al in de eerdere paragrafen genoemd, zetten we op diverse lijnen op de drukke momenten extra versterkingsritten in, als aanvulling op de reguliere dienstregelingritten. Naar De Uithof betreft dit op drukke dagen tenminste de volgende ritten:

- ✦ Lijn 6
 - 8:30 uur vanaf Overvecht NS naar De Uithof WKZ

✚ Lijn 228

- 8:05 vanaf Bilthoven NS naar De Uithof Botanische Tuinen
- 8:35 vanaf Bilthoven NS naar De Uithof Botanische Tuinen
- 9:05 vanaf Bilthoven NS naar De Uithof Botanische Tuinen
- 10:35 vanaf Bilthoven NS naar De Uithof Botanische Tuinen

✚ Lijn 283

- 7:45 vanaf IJsselstein naar De Uithof WKZ
- 8:15 vanaf IJsselstein naar De Uithof WKZ

Daarnaast rijdt de drukste ochtendrit op lijn 72 (vertrek 8:15 vanaf Nieuwegein Stadscentrum naar De Uithof) voortaan met een gelede bus

4 OV-bereikbaarheid Papendorp optimaliseren

Papendorp ontwikkelt zich en het aantal OV-reizigers dat naar dit economische kerngebied reist, blijft groeien. De lijnen van en naar Utrecht Centraal kennen enorme bezettingspieken in de spitsen. Dit komt deels doordat het aantal tangentverbindingen beperkt is. Conform het streefbeeld breiden we het aantal directe verbindingen van en naar Papendorp uit, waardoor het aantal reizigers dat gedwongen via Utrecht Centraal reist afneemt. Vanaf de tweede helft 2016 bieden we verbeteringen in de dienstregeling rondom Papendorp door de dienstregelingen van lijn 48 en 77 aan te passen.

4.1 Lijn 77 via Papendorp, in plaats van lijn 29

De vervoervraag van en naar Papendorp en Oudenrijn kent een sterke piek in de spits. Dit is logisch te verklaren, gezien de grote concentratie aan kantoren. Dit heeft tot gevolg dat lijn 24 en 29, de beide stadslijnen die het gebied ontsluiten, een sterke eenzijdige piekbelasting hebben. Dit levert in de ene richting overvolle bussen op; in de andere richting zijn de bussen nagenoeg leeg. In het streefbeeld is de lijnvoering om die reden gewijzigd, om te zorgen dat de piekbelasting beter gespreid wordt. Het streefbeeld gaat uit van een gewijzigde route van lijn 77 naar Nieuwegein-West, via Papendorp in plaats van via de Europalaan en Kanaleneiland-Zuid. Deze routewijziging heeft een tweeledig doel: het structureel verbeteren van de bereikbaarheid van het zuidelijke deel van Papendorp (1) en het mogelijk maken van een efficiëntere ontsluiting van het gebied (2). De spitsrichtingen van de huidige lijn 29 is tegenovergesteld aan die van lijn 77: lijn 29 vervoert klanten vanaf het centraal station naar Papendorp, waar lijn 77 juist vooral klanten vanaf Nieuwegein naar het centraal station vervoert. De onderstaande bezettingscijfers van lijn 77 laten dit beeld zien. Om reizigers op het traject Utrecht CS – Westraven, waar lijn 77 met zijn nieuwe route niet meer langs rijdt, te filteren hebben we naar de bezetting gekeken ter hoogte van de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal bij de tramremise. Op dit punt kunnen we de capaciteit van lijn 77 vergelijken met het aantal reizigers dat nu met lijn 29 naar Papendorp reist. De onderstaande tabellen tonen de gemiddelde bezettingen van lijn 77 en gemiddelde reizigersaantallen op lijn 29 per werkdag, op basis van de OV-chipkaarttransacties van de dinsdagen en donderdagen in september 2015.

Gemiddelde ritbezetting ochtendspits				
Lijn 77 t.h.v. brug Amsterdam-Rijnkanaal	7:00-7:59	8:00-8:59	9:00-9:59	drukste rit
richting Utrecht CS	24	24,5	18,5	34
richting Nieuwegein	19,3	4,2	3	29

Aantal reizigers per uur ochtendspits				
Lijn 29 t.h.v. Anne Frankplein	7:00-7:59	8:00-8:59	9:00-9:59	drukste rit
richting Utrecht CS	19	10	11	8
richting Papendorp	64	116	59	43

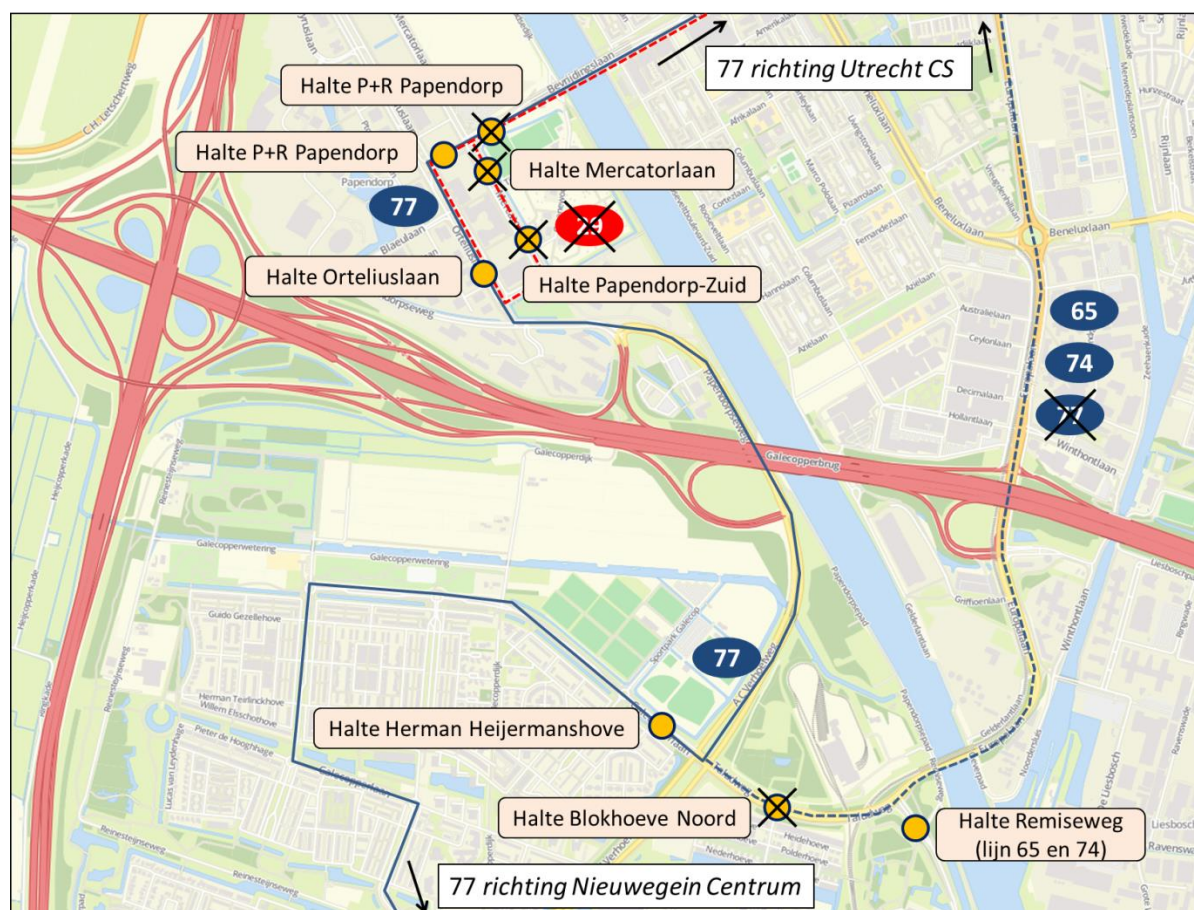
In de ochtendspits is de bezetting van lijn 77 geen probleem. Lijn 77 rijdt dan zes ritten per uur, die gemiddeld maximaal 43 extra reizigers krijgen. De drukste rit richting Nieuwegein vertrekt rond 7:45 vanaf Utrecht CS, ruim voor de grote piek in het vervoer naar Papendorp. De drukste rit van lijn 29 naar Papendorp vertrekt ongeveer een uur later.

De middagspits (zie onderstaande tabellen), geeft een zelfde beeld. Het aantal reizigers dat nu gebruik maakt van lijn 29, kan zonder grote problemen gebruik maken van de zes ritten per uur die lijn 77 in de middagspits biedt.

Gemiddelde ritbezetting middagspits				
Lijn 77 t.h.v. brug Amsterdam-Rijnkanaal	15:00-15:59	16:00-16:59	17:00-17:59	drukste rit
richting Utrecht CS	11,8	11	8	19
richting Nieuwegein	16,6	18	19,3	25

Aantal reizigers per uur middagspits				
Lijn 29 t.h.v. Anne Frankplein	15:00-15:59	16:00-16:59	17:00-17:59	drukste rit
richting Utrecht CS	41	78	86	32
richting Papendorp	12	8	7	5

Op basis van de bezettingsanalyse, stellen we voor om met ingang van 2 juli 2016 de route van lijn 77 te wijzigen conform het streefbeeld. Lijn 77 gaat via Papendorp rijden in plaats van via de Europalaan. Figuur 4.1 geeft de nieuwe route van lijn 77 weer. Daarmee ontstaan hoogfrequente verbindingen tussen Nieuwegein, Bilthoven en Papendorp. Samen met lijn 24 biedt lijn 77 in de spits 14 ritten per uur tussen Utrecht CS en Papendorp, aangevuld met de ritten op de streeklijnen 102, 103, 107, 195 en 295.



Figuur 4.1 Routewijziging lijn 77 via Papendorp. De huidige route is gestippeld weergegeven. Lijn 65 en 74 blijven de haltes die lijn 77 niet meer aandoet bedienen, behalve de halte Blokhoeve Noord. Vanaf deze halte is het ongeveer 500 meter lopen naar de halte Remiseweg van lijn 65 en 74, of de halte Herman Heijermanshove van lijn 77. Lijn 48 en 72 blijven de halte Blokhoeve Noord wel bedienen, maar deze lijnen rijden niet naar Utrecht CS.

Deze routewijziging van lijn 77 levert een verbetering op voor reizigers naar Papendorp en maakt de exploitatie efficiënter: er ontstaat een dagdekkende goede verbinding tussen De Bilt, Utrecht Centraal, Papendorp en Nieuwegein en er komen ongeveer 3.000 DRU vrij om elders effectiever ingezet te worden. Het aantal reismogelijkheden neemt aanzienlijk toe: van de kwartierdienst in de spits van lijn 29 naar een tienminutendienst met lijn 77; van een halfuurdienst overdag naar een kwartierdienst en bovendien ook 's avonds en in het weekend. Daarmee krijgt de P+R, zolang die nog bestaat, een volwaardige verbinding met de binnenstad.

Voor de meeste bestaande klanten van lijn 77 heeft de wijziging geen effect, alleen gebruikers van de halte Blokhoeve Noord moeten hun reispatroon aanpassen.

- ✦ Voor de ongeveer 600 dagelijkse reizigers die lijn 77 heeft tussen Nieuwegein en Utrecht, blijft het aantal ritten tussen Galecop en Utrecht Centraal gelijk. Ook de reistijd neemt niet toe.
- ✦ De ongeveer 50 klanten die dagelijks bij de halte Blokhoeve Noord instappen, moeten voor een directe verbinding met Utrecht CS voortaan gebruik maken van lijn 74 bij de halte Remiseweg. Dit betekent een extra loopafstand van maximaal 500 meter. Klanten voor wie dit te ver is, kunnen op werkdagen overdag gebruik maken van lijn 48 of 72 en overstappen op een lijn die wel naar Utrecht CS rijdt.

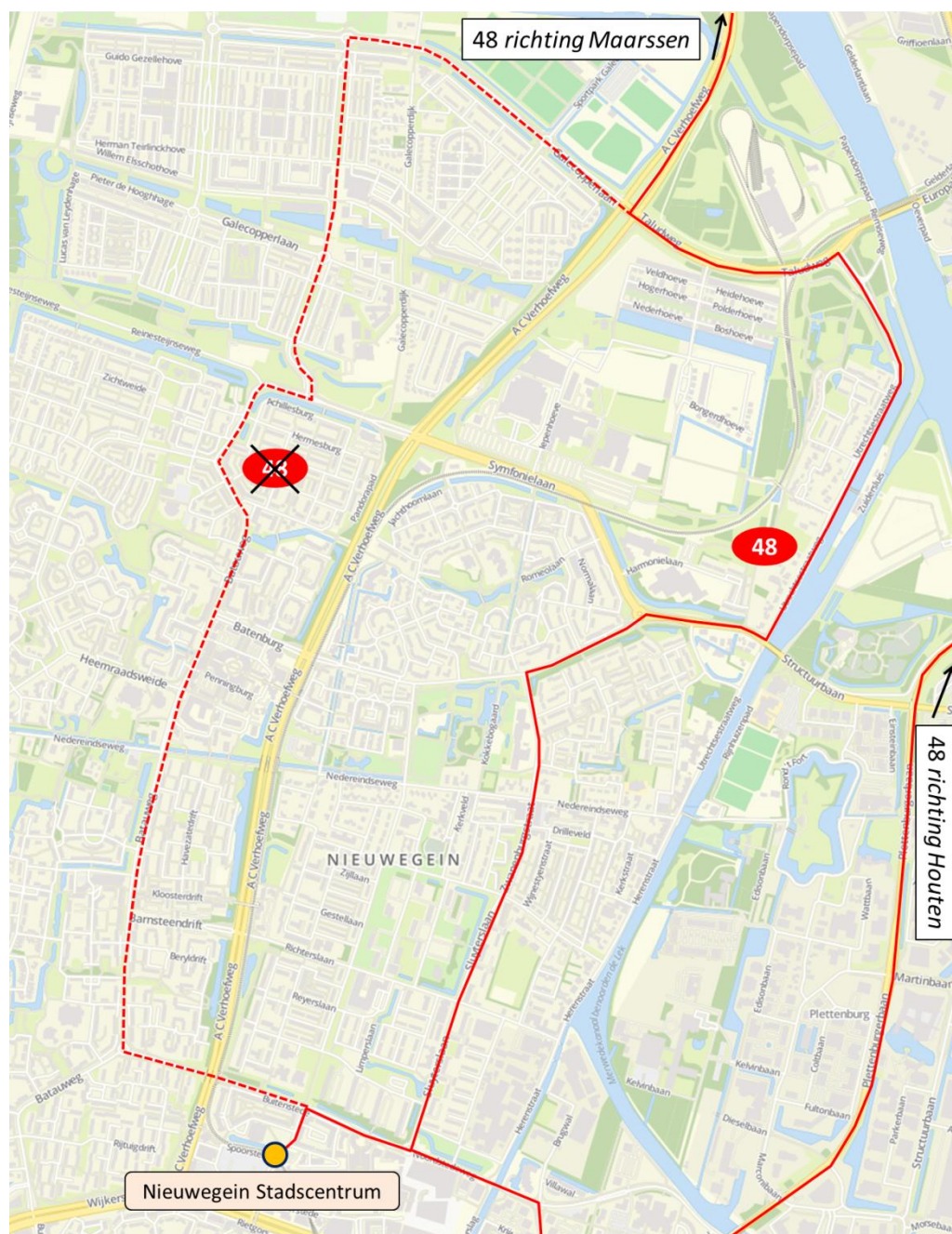
De maatregel heeft als infrastructurele consequentie dat de tijdelijke haltes Papendorp Zuid, Mercatorlaan en P+R Papendorp richting UtrechtCS worden opgeheven en de haltes aan de HOV-baan voor alle lijnen definitief in gebruik genomen kunnen worden. Voor beide vervallen haltes is op minder dan 200 meter afstand al een vervangende halte aan de HOV-baan gerealiseerd (zie figuur 4.1).

Een punt van aandacht dat voortvloeit uit de routewijziging van lijn 77, is de spitscapaciteit van de overblijvende buslijnen op de Europalaan. Tussen 8:00 uur en 9:00 uur reizen dagelijks ongeveer 100 klanten vanaf Utrecht CS met lijn 77 naar een halte op de Europalaan. De lijnen 63, 65, 66 en 74 hebben onvoldoende restcapaciteit om dit aantal te kunnen vervoeren. Om die reden verhogen we de spitsfrequentie van lijn 65. Hierover leest u meer in paragraaf 7.6.2.

4.2 Lijn 48 via Jutphaas-Wijkersloot

Doordat lijn 77, die Batau en Galecop ontsluit, via Papendorp gaat rijden, neemt hij de functie van lijn 48 in dit deel van Nieuwegein over. Lijn 48 heeft daarom een grotere toegevoegde waarde, als deze de oostelijke helft van Nieuwegein met Papendorp verbindt. Daarmee hebben beide delen van Nieuwegein een rechtstreekse verbinding met Papendorp. De nieuwe route van lijn 48 is gelijk aan de route van lijn 74 tussen de haltes Stadscentrum en Remiseweg (zie figuur 4.2); lijn 48 rijdt op werkdagen overdag elk halfuur.

De routewijziging van lijn 48 heeft voor de meeste van de ongeveer 1.200 bestaande dagelijkse gebruikers van lijn 48 geen negatieve gevolgen. Ongeveer 150 instappers van deze lijn raken als gevolg de wijziging hun rechtstreekse verbinding kwijt, doordat de bus niet meer door Batau en Galecop rijdt. Klanten die tussen deze wijken en Houten, Maarssen of Leidsche Rijn reizen hebben met lijn 77 immers geen rechtstreeks alternatief. Voor deze groep zijn er goede alternatieve reismogelijkheden met een overstap op de regionale OV-knooppunten Papendorp en Nieuwegein Stadscentrum voor een verbinding richting Leidsche Rijn, Lage Weide, Maarssen of Houten.



Figuur 4.2 Gewijzigde route lijn 48 in Nieuwegein. De stippellijn geeft de huidige route weer. Deze komt te vervallen als lijn 48 via Jutphaas-Wijkersloot gaat rijden. Lijn 72 en 77 blijven tussen het Stadscentrum en Batau rijden; lijn 77 neemt de verbinding Batau – Papendorp over.

5 OV-aanbod Leidsche Rijn beter afstemmen op de vraag

In Leidsche Rijn voeren we eveneens een aantal grotere aanpassingen in de dienstregeling door. Voor deze wijzigingen is een aantal aanleidingen, waarvan de realisatie van het lijnennet uit het Streefbeeld de belangrijkste is. Dit komt tegemoet aan wensen voor betere rechtstreekse interne verbindingen in Leidsche Rijn, aangevuld met betere overstapmogelijkheden tussen lijnen. Speerpunten zijn een betere bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen als De Uithof, Papendorp en het St. Antoniusziekenhuis in Leidsche Rijn Centrum. Daarnaast zorgt de onevenwichtige verdeling van de capaciteit op het huidige lijnennet in Leidsche Rijn dat dat delen van lijn 19, 26, 39 en 126 in Leidsche Rijn en Vleuten slecht bezet zijn, wat de kostendekkingsgraad van het netwerk onder druk zet.

5.1 OV-Streefbeeld 2020

Leidsche Rijn is een belangrijk hoofdstuk in het OV-Streefbeeld 2020. Het stadsdeel ontwikkelt zich nog steeds, wat een aanleiding is om het aanbod van openbaar vervoer mee te ontwikkelen. Het streefbeeld gaat uit van de twee bestaande basislijnen door de wijk:

- ✦ de trein aan de noordkant, met de stations Vleuten, Terwijde en Leidsche Rijn
- ✦ lijn 28 aan de zuidkant, met haltes in Vleuterweide, Veldhuizen, De Meern en Parkwijk

Het bestaande, in de loop der jaren steeds uitgebreider geworden aanvullende netwerk van buslijnen wordt enigszins beperkt. In het huidige netwerk is veel paralleliteit ontstaan, waardoor lijnen elkaar beconcurreren in plaats van aanvullen. Tegelijkertijd zijn er behoeften naar verbindingen, die ondanks het fijnmazige netwerk, (nog) niet geboden worden. De belangrijkste daarvan zijn:

- ✦ een betere verbinding met De Uithof
- ✦ betere interne reis- en overstapmogelijkheden binnen Leidsche Rijn, bijvoorbeeld om gemakkelijker Papendorp, Graadt van Roggenweg of de Vleutenseweg te bereiken
- ✦ een betere verbinding met Leidsche Rijn Centrum

Het aanvullende netwerk in Leidsche Rijn bestaat uit zes lijnen:

- ✦ Lijn 22 De Uithof – Vaartsche Rijn NS – Papendorp – De Meern – Veldhuizen – Vleuterweide – Vleuten NS
- ✦ Lijn 24 Utrecht CS – Papendorp – De Meern-O – Burg. Middelweerdbaan – Rivierkom – Vleuten NS
- ✦ Lijn 26 Utrecht CS – Graadt van Roggenweg – Hoge Weide – Langerak – 't Zand – Terwijde NS
- ✦ Lijn 39 Utrecht CS – Vleutenseweg – Leidsche Rijn NS – Terwijde – De Wetering – Maarssen NS
- ✦ Lijn 126 Vleuten NS – Maarssen NS
- ✦ Lijn 127 Vleuten NS – Haarzuilens – Kockengen

In de dienstregeling van juli 2016 zetten we een eerste stap in de uitwerking van dit netwerk. Op enkele punten wijken we af en bovendien realiseren we nog niet het gehele aanbod van het Streefbeeld, aangezien de vraag zich nog niet volledig heeft ontwikkeld en de budgettaire ruimte beperkt is.

5.2 Tweede verbinding Leidsche Rijn – De Uithof voorlopig uitstellen

Een van de uitgangspunten van het Streefbeeld 2020 is een tweede oost-westverbinding tussen Vleuten-De Meern en De Uithof, via Papendorp en het nieuwe station Vaartsche Rijn. Deze nieuwe lijn 22 biedt een snellere verbinding dan lijn 28 en bedient tussen Kanaleneiland en De Uithof belangrijke bestemmingsgebieden, zoals de onderwijslocaties rond de Vondellaan en Ina Boudier Bakkerlaan en de werkgelegenheid rond het Herculesplein, zoals de Kromhoutkazerne.

5.2.1 Succesfactoren

Omdat het een nieuwe lijn is, die bovendien een tangentiële verbinding (buiten het centrum van Utrecht om) biedt, zal de kostendekkingsgraad voorlopig nog onder het gemiddelde liggen. Het succes van de lijn hangt af van de ontwikkeling van verschillende factoren:

- ✦ **Demografische ontwikkeling van de woongebieden die lijn 22 primair ontsluit.** Deze wijken, Vleuterweide, Veldhuizen en De Meern, hebben een relatief jonge bevolking met veel jonge kinderen. In de loop van de tijd, als deze generatie middelbaar en hoger onderwijs gaat volgen, biedt dit goede kansen voor lijn 22, aanvullend op de kwaliteit die de lijn voor forensen toevoegt. In Kanaleneiland, waar relatief veel studenten wonen, bedient lijn 22 twee haltes. Daardoor is het invloedgebied in deze wijk redelijk beperkt.
- ✦ **De ontwikkeling van de knooppunten waar klanten kunnen overstappen op lijn 22.** Een ander deel van de gebruikers zal lijn 22 gebruiken om van een knooppunt naar een bestemming te reizen. De knooppunten die de lijn bedient, zijn deels nog in ontwikkeling. Station Vaartsche Rijn is daarvan het belangrijkste voorbeeld. Zolang de Sprinters naar Veenendaal en Houten hier nog niet stoppen, is van een knooppunt nog weinig sprake. Ook de knooppuntfunctie van Papendorp bevindt zich nog in de kinderschoenen.
- ✦ **De beschikbaarheid en aantrekkelijkheid van alternatieve verbindingen.** Zodra de tram naar De Uithof rijdt en lijn 12 is opgeheven, vormt lijn 22 een belangrijke schakel in de bereikbaarheid van de bestemmingen in de omgeving van de Rubenslaan, aanvullend op lijn 41. Tot die tijd rijdt lijn 22 grote delen parallel aan bestaande verbindingen. Dit geldt ook voor het traject Leidsche Rijn – De Uithof, waar klanten ook aan lijn 28 een goede verbinding hebben. Als de vervoergroei in deze wijken toeneemt en de capaciteit van lijn 28 op dit traject ontoereikend wordt, is het bieden van lijn 22 een effectievere maatregel dan het verder verhogen van het aantal ritten op lijn 28. Tot die tijd is de verbinding ook hier op grote delen parallel aan bestaand aanbod.

Als de bovenstaande punten bij elkaar voldoende zorgen voor een redelijke vervoerbehoefte, vormt lijn 22 een nuttige toevoeging aan het bestaande aanbod in het regionale OV-netwerk.

5.2.2 Afweging succeskans in 2016

Om in te schatten in welke mate lijn 22 in 2016 al een verantwoorde uitbreiding van het netwerk is, hebben we een raming gemaakt van de verwachte effecten die het instellen van deze lijn in 2016 globaal zal hebben. Daarvoor vergelijken we de onderstaande globale calculatie met het verwachte gebruik. De uitgangspunten voor lijn 22 zijn:

- ✦ Dagdekkende kwartierdienst tussen 7:00 en 19:00 uur;
- ✦ 6 (extra) bussen noodzakelijk;
- ✦ 80 dienstregelinguren per dag, exploitatiekosten globaal € 8.000 per dag;
- ✦ Gemiddelde opbrengst per instapper (inclusief vaste opbrengsten studentenkaart): € 1,50.

Op basis van deze kengetallen, kunnen we indicatie geven van het aantal benodigde instappers om een van de onderstaande kostendeckingsgraden te realiseren:

- ✦ Minimaal aantal instappers per dag bij kostendeckingsgraad 75%: 4.000
- ✦ Minimaal aantal instappers per dag bij kostendeckingsgraad 50%: 2.675
- ✦ Minimaal aantal instappers per dag bij kostendeckingsgraad 10%: 525

Om een goede inschatting van het gebruik in 2016 te maken, hebben we als basis het huidig aantal reizigers op de verbinding die lijn 22 biedt genomen. Daarvoor hebben we reizen tussen de herkomst- en bestemmingsgebieden die lijn 22 gaat verbinden bekeken. Deze reizen vinden momenteel grotendeels plaats met een overstap op Utrecht CS, doordat de rechtstreekse verbinding nog ontbreekt. Reizen met een overstap op een andere vervoerder dan U-OV hebben we niet kunnen analyseren; deze hebben we alleen meegenomen op het met U-OV afgelegde traject. Globaal betreft dit aantal instappers op een werkdag:

✦ van Vleuterweide en De Meern naar De Uithof v.v.:	275
✦ <u>van Kanaleneiland naar De Uithof v.v.:</u>	<u>275 +</u>
✦ Totaal:	550

Als alle reizigers die momenteel al met het OV-reizen, gebruik gaan maken van lijn 22, behaalt deze lijn een magere kostendeckingsgraad van 10% (indicatief). Bovendien gaat dit ten koste van de kostendeckingsgraad van overige lijnen; het zijn immers bestaande reizigers en het aantal is niet dusdanig groot dat de afname leidt tot een besparingspotentieel van de exploitiekosten op die lijnen. Er is dus groei noodzakelijk. Gezien de route, is die te verwachten op een aantal relaties.

- ✦ Vleuterweide – Papendorp – Kanaleneiland – Rubenslaan – De Uithof
- ✦ Kanaleneiland – Vondellaan – Rubenslaan – De Uithof
- ✦ Knooppunt Papendorp / Knooppunt Vaartsche Rijn – De Uithof

Om een kostendeckingsgraad van 50% te behalen, wat voor een nieuwe stadslijn wat ons betreft de ondergrens is, is op deze relaties een toename van gemiddeld 2.675 nieuwe reizigers per dag noodzakelijk, een groei van zo'n 500%. Dit achten we niet realistisch, gezien de nog niet volledig ontwikkelde potentie van het woongebied dat lijn 22 bedient, de uitgestelde ontwikkeling van het knooppunt Vaartsche Rijn tot 2017 en het parallelle bestaande OV-aanbod.

Zodra station Vaartsche Rijn geopend is (dienstregeling 2017), kan lijn 22 bijdragen aan een beperking van de inzet op lijn 12, doordat er vanuit het oosten en zuiden een goede overstapmogelijkheid richting De Uithof en Rijsweerd ontstaat. Klanten kunnen vast wennen aan het uitgebreidere aanbod en hun reispatroon aanpassen. Het is een voordeel als alle alternatieven al beschikbaar zijn voordat lijn 12 wordt opgeheven, of lijn 28 de kritische capaciteitsgrens overschrijdt. Echter, ook in een dergelijke 'ingroeiperiode' verwachten we dat lijn 22, vanwege de nog niet ontwikkelde vraag op de overige trajecten, nog lang niet bovengemiddeld kostendeckend zal zijn.

5.2.3 Introductie lijn 22 uitstellen tot na 2016

Op grond van het bovenstaande, besluiten we om lijn 22 nog niet in te voeren in de dienstregeling per 2 juli 2016. De kostendeckingsgraad is laag en er is bovendien geen aanvullend budget voor deze lijn beschikbaar, waardoor

de introductie ten koste gaat van capaciteit en kwaliteit op andere lijnen. Gezien de omvang van de capaciteitsproblemen en algemene negatieve ontwikkeling van de reissnelheid in de regio, vinden we het niet verantwoord om een grote uitbreiding te doen op een weinig kansrijke verbinding. We stellen daarom voor om de introductie uit te stellen tot 2017 of later, afhankelijk van de ontwikkeling van de onderstaande aspecten:

- ✦ De mate waarin de opening station Vaartsche Rijn daadwerkelijk leidt tot afname van de vraag op lijn 12, waardoor we op deze lijn kunnen besparen c.q. niet hoeven uitbreiden totdat de tram naar De Uithof rijdt.
- ✦ De mate van groei van vervoer in Vleuterweide en De Meern. Zodra de bestaande lijnen de vraag niet aankunnen, ligt het voor de hand om lijn 28 op dit traject niet verder uit te breiden, maar lijn 22 te introduceren.
- ✦ Beschikbaarheid van extra exploitatiebudsubsidie, om een lage kostendekkingsgraad te compenseren.

Om de uitgestelde implementatie van lijn 22 te compenseren, nemen we in 2016 wel alvast enkele maatregelen die bijdragen aan een deel van de toekomstige functie van lijn 22. Lijn 28 biedt een verbeterde verbinding, zonder overstap, tussen Leidsche Rijn en De Uithof (zie paragraaf 5.3). Vanwege de opening van de Leidseveertunnel is deze reisroute weer sneller en betrouwbaarder. Op de Rubenslaan bieden we extra capaciteit door op de grootste piekmomenten meer ritten van lijn 12 toe te voegen. Alleen de verbinding Kanaleneiland – Balijelaan is daarmee voorlopig nog niet hersteld. Dat betekent dat deze verbinding ook in 2016 alleen met een overstap geboden blijft.

5.3 Lijn 28 in de spits weer naar De Uithof

Lijn 28 is samen met de trein de belangrijkste drager in het OV-netwerk in Leidsche Rijn. Lijn 28 biedt bijna alle verbindingen in de wijk en rijdt na Utrecht Centraal verder naar de binnenstad, Rijsweerd en De Uithof. Om de capaciteit op het traject Utrecht CS – Rijsweerd – De Uithof te kunnen managen, rijdt lijn 28 vanaf september 2014 in de spits niet verder dan Rijsweerd. Vanwege een tijdelijke forse toename van de vervoervraag naar Rijsweerd, is een grote extra druk op dit traject ontstaan. Immers, sinds december 2014 zijn 5.000 studenten van de HU tijdelijk gehuisvest in Rijsweerd; in september 2015 is dit aantal verdubbeld tot 10.000. Het inkorten van lijn 28 was een reizigersonvriendelijke, maar noodzakelijke maatregel om de reizigersstromen van Utrecht Centraal naar De Uithof en van Utrecht Centraal naar Rijsweerd te kunnen scheiden. Wanneer reizigers naar De Uithof ook gebruik zouden maken van lijn 28, zou dit een volledig onbeheersbare situatie hebben opgeleverd.

Per september 2016 sluit de HU de tijdelijke locatie in Rijsweerd en verplaatst de activiteiten naar De Uithof. De vervoervraag naar Rijsweerd neemt daarmee aanzienlijk af. Daardoor is de harde knip van lijn 28, die tot verwarring en frustratie leidt, niet langer noodzakelijk. Reizigers uit Leidsche Rijn hebben daarmee ook in de spits weer een directe verbinding met De Uithof. In combinatie met de reistijdwinst dankzij de ingebruikname van de Leidseveertunnel, is dit een grote verbetering van de verbinding Leidsche Rijn – De Uithof, die het uitstellen van de lijn 22 compenseert. Uiteraard heeft de bovengenoemde verschuiving gevolgen voor de capaciteit van lijn 12 en de andere lijnen tussen Utrecht CS en De Uithof. In paragraaf 3.1 gaan we daarop in.

5.4 Lijn 27 naar CS Jaarbeurszijde

Spitslijn 27 rijdt als aanvulling op lijn 28 op het drukste traject, tussen De Meern en Utrecht CS. Lijn 28 rijdt acht ritten per uur naar de centrumzijde van Utrecht CS, terwijl de meeste aansluitende verbindingen van en naar de

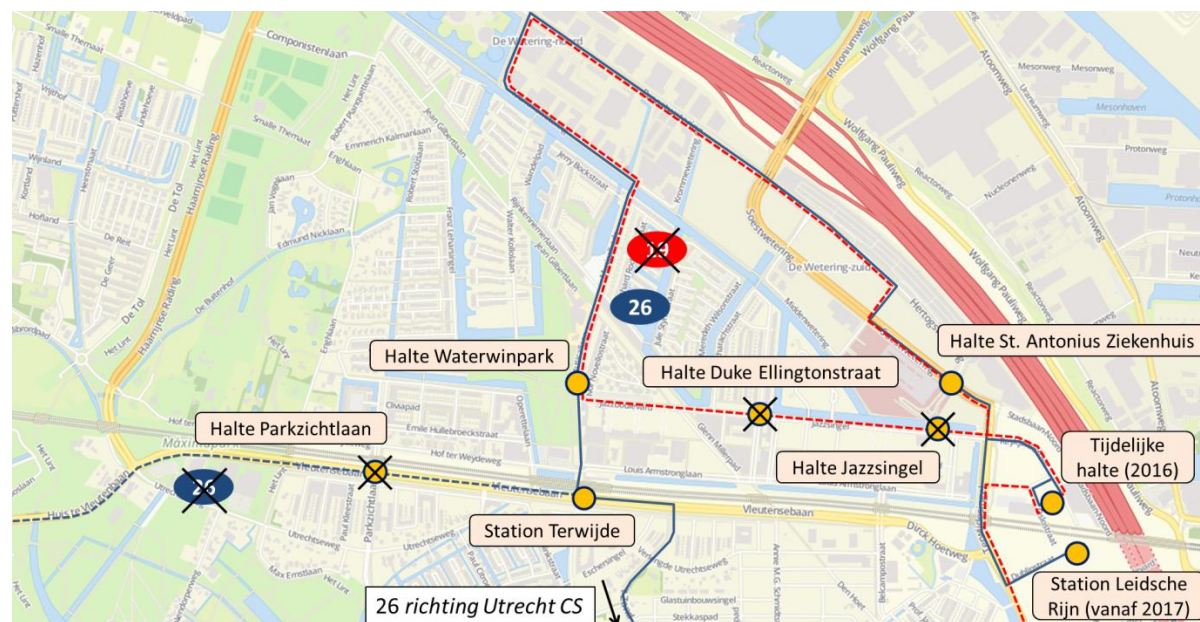
Jaabeurszijde rijden. Om in de spits betere aansluitingen op andere buslijnen (en treinen die op de westelijke sporen vertrekken en aankomen) te bieden, vertrekt lijn 27 voortaan vanaf het busstation aan de Jaarbeurszijde. Voor voldoende capaciteit en een grotere aantrekkelijkheid, verhogen we de frequentie van lijn 27 van een kwartierdienst naar een tienminutendienst. Op die manier hopen we dat reizigers zich beter spreiden over lijn 27 en 28.

5.5 Lijn 26 inkorten en combineren met lijn 19

Conform het Streefbeeld, korten we lijn 26 in tot station Terwijde. Voor de wijken Hoge Weide en Langerak vervult lijn 26 een belangrijke ontsluitende functie richting Utrecht CS en kent op dit traject een redelijke bezetting. Het traject voorbij 't Zand en station Terwijde wordt echter slecht gebruikt. Deze lage bezetting is logisch te verklaren door de goede alternatieve verbindingen die de trein en lijn 28 bieden. Een reis vanaf Vleuterweide naar Utrecht CS met lijn 26 duurt nu meer dan een half uur en is daarmee niet echt aantrekkelijk. De onderstaande tabel toont de bezetting op van lijn 26 op de Vleutensebaan tussen de haltes Station Terwijde en Parkzichtlaan, op basis van de OV-chipkaarttransacties van de dinsdagen en donderdagen in september 2015.

	gemiddelde ritbezetting	hoogste gemiddelde
Lijn 26 t.h.v. Vleutensebaan	per werkdag	ritbezetting
richting Utrecht CS	2,4	9
richting Vleuterweide	2,3	9

Om aan de wens voor een betere bereikbaarheid van Leidsche Rijn Centrum en het St. Antoniusziekenhuis, alsmede de wens voor betere interne verbindingen binnen Leidsche Rijn tegemoet te komen, combineren we lijn 26 met een deel van de route van lijn 19. Daarmee slaan we twee vliegen in één klap, omdat we met deze maatregel eveneens een besparing realiseren. De nieuwe route van lijn 26 is weergegeven in figuur 5.1.



Figuur 5.1 Nieuwe route lijn 26 in Leidsche Rijn. Het traject Vleuterweide - Station Terwijde (gestippeld) vervalt. In plaats daarvan neemt lijn 26 het laatste deel van de route van lijn 19 (rood gestippeld) over, die daardoor vervalt. De trein vormt de primaire OV-ontsluiting van Terwijde; lijn 26 vult deze verbinding aan met een goede dwarsverbinding richting het OV-knooppunt Leidsche Rijn Centrum, waar overstapmogelijkheden in alle richtingen zijn.

Lijn 26 biedt in deze vorm een kwartierdienst tussen verschillende woongebieden en bestemmingen in Leidsche Rijn en Utrecht-West. Met de toevoeging van het traject in Terwijde, verwachten we een lichte toename van de bezetting van deze lijn, waardoor de kostendeckingsgraad stijgt. Ook wordt lijn 26 voor meer mensen interessant als interne verbinding binnen Leidsche Rijn, zeker als Leidsche Rijn Centrum zich de komende tijd verder ontwikkelt. Na Utrecht CS gaat lijn 26 bovendien verder rijden naar het centrum, omdat de lijnkoppeling met lijn 16 naar Zuilen weer hersteld wordt, nu de Leidseveertunnel weer beschikbaar is.

Op de halte Parkzichtlaan na, worden de haltes die komen te vervallen door het inkorten van lijn 26 overgenomen door een snellere verbinding in de vorm van lijn 29. In paragraaf 5.6 gaan we dieper in op deze versnelde variant van lijn 24 uit het streefbeeld. De halte Parkzichtlaan komt te vervallen. Dat betekent dat de ongeveer 50 reizigers die hier dagelijks instappen, voor de dichtstbijzijnde alternatieve halte zo'n 600 meter moeten lopen naar station Terwijde, zie figuur 5.1.

De routewijziging van lijn 26 maakt lijn 19 en 39 op grote delen van hun huidige traject niet langer noodzakelijk. Lijn 19 heffen we daarom in zijn geheel op; lijn 39 korten we in tot het traject Utrecht CS – St. Antoniusziekenhuis. Meer over deze maatregelen is te vinden in paragraaf 5.8.

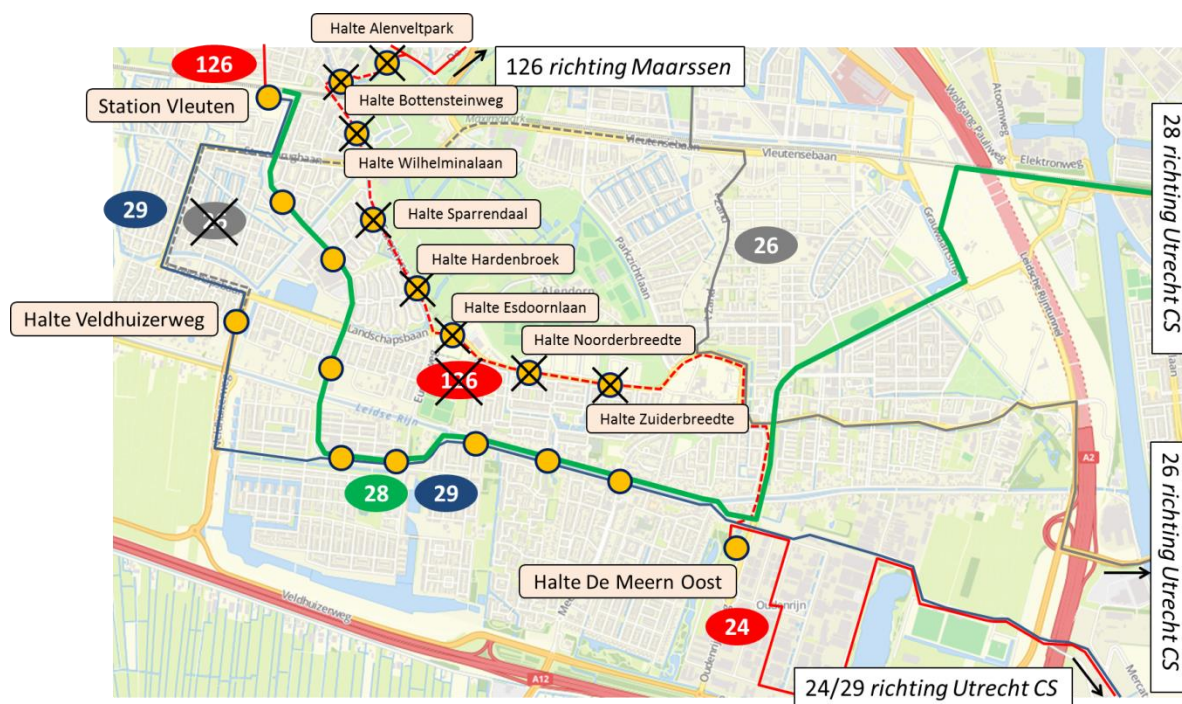
5.6 Lijn 24/126 verlengen naar Vleuterweide als lijn 29

Met het wegvallen van lijn 26 in Vleuterweide, valt er een gat in de ontsluiting van dit gebied. Vanwege de soms grote loopafstanden naar een halte van lijn 28, is deze lijn in het verleden geïntroduceerd in het westelijk deel van Vleuterweide. Een belangrijk minpunt van die vorm van bediening, was het gemis van een directe verbinding met station Vleuten en de lange slingeroute naar Utrecht CS. In het streefbeeld is daarom lijn 24 als alternatieve verbinding doorgetrokken naar Vleuterweide en Vleuten NS. In de dienstregeling 2016-2, voeren we dit model in een enigszins aangepaste vorm in.

Niet lijn 24, maar een nieuwe en snellere lijn 29 neemt de verbinding over van lijn 26. De nieuwe lijn 29 wijkt op twee belangrijke punten af van lijn 24 in het Streefbeeld:

- ✚ De omweg over bedrijventerrein Oudenrijn vervalt. Dit levert een reistijdwinst van ongeveer vijf minuten op. Het bedrijventerrein blijft goed bereikbaar met lijn 24 (zie paragraaf 7.2.5)
- ✚ Tussen De Meern-Oost en de Veldhuizerweg rijdt lijn 29 volgens de route van lijn 28, in plaats van via de Burgemeester Middelweerdbaan. Dit levert nog eens een reistijdwinst op van tenminste een minuut op.

De voorgestelde route van lijn 29 is niet alleen sneller voor inwoners van Vleuterweide die naar het centrum reizen, het zorgt ook voor extra capaciteit op de HOV-baan in De Meern, ter ontlasting van lijn 28. Met een halfuurdienst op de Burgemeester Middelweerdbaan bereiken we dit niet, getuigt de lage bezetting van lijn 126 (zie paragraaf 5.7) en de hoge bezetting van lijn 28. De nieuwe route van lijn 29 is weergegeven in figuur 5.2.



Figuur 5.2 Lijn 29 vervangt lijn 26 en 126 in Vleuterweide voor een snellere verbinding met Utrecht CS. De haltes van lijn 126 in De Meern Oost en Vleuten vervallen (zie paragraaf 5.7). De haltes op de HOV-baan van lijn 28 en 29 liggen op loopafstand van de vervallen haltes.

Lijn 29 rijdt op werkdagen overdag elk halfuur tussen Vleuten NS en Utrecht CS. 's Avonds en in het weekend rijdt lijn 29 alleen tussen De Meern en Vleuten NS, met kleinschalig materieel vanwege de beperkte vraag. In Vleuten sluit lijn 29 aan op de Sprinter van en naar Utrecht; in De Meern op lijn 28, waarmee snelle verbindingen tussen Vleuterweide en Utrecht ook op de rustige momenten verzekerd zijn.

De route van lijn 29 heeft een tweetal infrastructurele randvoorwaarden.

- ◆ De kruising Stroomrugbaan (West) / Busbaan Vleuterweide dient geschikt te zijn voor busverkeer
- ◆ Ter hoogte van de huidige eindhalte Veldhuizerweg dient een halte aan de westzijde van de weg te komen, voor instappers richting Utrecht CS.

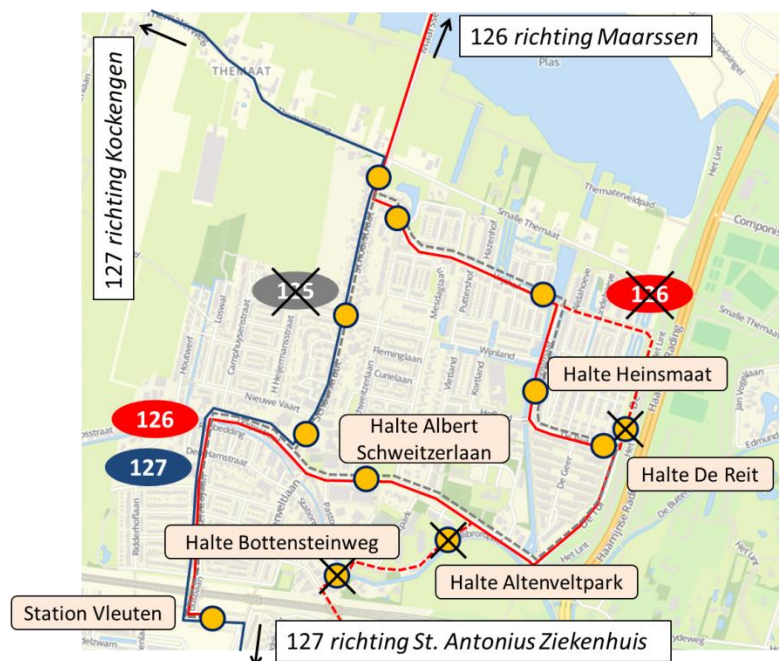
De infrastructurele consequenties zijn daarmee gunstiger dan in het Streefbeeld, aangezien volgens die variant in beide richtingen een nieuwe halte zou moeten worden gerealiseerd op de Landschapsbaan.

5.7 Lijn 126 inkorten en lijn 125 opheffen

Lijn 126 rijdt op werkdagen overdag elk halfuur van De Meern naar Vleuten en Maarssen, waarbij het traject tussen De Meern en Vleuten nagenoeg parallel loopt aan lijn 28, over de Burgemeester Middelweerdbaan. De bezetting is laag, omdat klanten richting Utrecht kiezen voor de veel hogere frequentie, die lijn 28 en de streeklijnen op de HOV-baan bieden. Richting Maarssen is de vraag beperkt, voornamelijk scholieren uit Leidsche Rijn gebruiken lijn 126 om op school in Maarssenbroek te komen. De bezetting van lijn 126 op het drukste punt tussen De Meern en Vleuten, ter hoogte van de Esdoornlaan, is in de onderstaande tabel weergegeven.

Lijn 126 t.h.v. Esdoornlaan	gemiddelde ritbezetting per werkdag	hoogste gemiddelde ritbezetting
richting De Meern Oost en Utrecht CS	1,3	4
richting Vleuten en Maarssen	1,7	6

Lijn 126 heeft dagelijks in totaal gemiddeld 110 instappers, terwijl de exploitatiekosten met standaardbussen ongeveer € 400.000 per jaar bedragen. Dit geeft wel aan dat de kostendekkingsgraad zeer slecht is: per instapper kost deze lijn bijna € 20, terwijl op het traject De Meern – Vleuten een hoogwaardig alternatief beschikbaar is in de vorm van lijn 28. We stellen daarom ook voor om lijn 126 conform het Streefbeeld in te korten tot het traject Maarssen NS – Vleuten NS. Gezien de beperkte vraag, gaat lijn 126 rijden met kleinschalig, achtpersoonsmaterieel. In Vleuten neemt lijn 126 daarmee de route van lijn 125 over, die daarmee komt te vervallen. De nieuwe route in Vleuten is weergegeven in figuur 5.3.



Figuur 5.3 In rood de nieuwe route van lijn 126. Het traject tussen Vleuten en Leidsche Rijn valt, evenals de route in het noordoosten van Vleuten. Daarmee neemt In Vleuten neemt deze lijn de functie over van lijn 125. De vervallen delen zijn gestippeld weergegeven.

De routewijziging heeft de volgende consequenties voor huidige klanten:

- De gemiddeld 50 dagelijkse instappers bij de acht haltes tussen De Meern Oost en het spoorviaduct in Vleuten, moeten voortaan gebruik maken van lijn 28 of 29. Klanten die naar Maarssen reizen, kunnen op station Vleuten elk halfuur overstappen op lijn 126 naar Maarssen.
- De gemiddeld 2 dagelijkse instappers bij de haltes Alenveltpark en Bottensteinweg in Vleuten, kunnen gebruik maken van de halte Albert Schweitzerlaan op de Hindersteinlaan.

Deze maatregel heeft daarnaast een aantal consequenties op (het gebruik van) de infrastructuur:

- De haltes Zuiderbreedte, Noorderbreedte, Esdoornlaan, Hardenbroek, Sparrendaal, Wilhelminalaan, Bottensteinlaan en Alenveltpark komen te vervallen en worden alleen nog aangedaan door nachtbus 420. Daarmee worden ze alleen nog gebruikt als uitstaphalte.
- De halte Albert Schweitzerlaan aan de zuidzijde van de Hindersteinlaan in Vleuten nemen we opnieuw in gebruik. Hiervoor zijn geen aanpassingen noodzakelijk, aangezien alle infrastructuur nog aanwezig is.

- ✦ De halte Heinsmaat in Vleuten bestaat momenteel slechts in één richting, aangezien lijn 125 in één richting rijdt. Lijn 126 gaat in twee richtingen rijden, dus een halte aan de overzijde van de weg is wenselijk.
- ✦ Doordat lijn 126 via de Heinsmaat gaat rijden, komt deze niet meer langs de halte De Reit richting Maarssen. Deze halte wordt idealiter verplaatst worden naar De Reit, ter hoogte van de Aagjesboomgaard

5.8 Lijn 39 inkorten en lijn 19 opheffen

Naar verwachting is begin 2017 de nieuwe OV-infrastructuur rondom Leidsche Rijn Centrum gereed. Daarmee komt een einde aan de huidige ingewikkelde routevoering en is het aanbod effectiever toe te spitsen op de vraag. Momenteel bedient lijn 28 Leidsche Rijn Centrum niet en hebben de lijnen die dat wel doen, lijn 19 en 39, een relatief trage route over de Grauwaartsingel. Dit is een tamelijk kostbare ontsluiting, die vanaf 2017 hopelijk verbetert. Als het busstation en de bijbehorende toeleidende infrastructuur gereed is, kan Leidsche Rijn Centrum gaan functioneren als een lokaal knooppunt. We zien kansen om behalve lijn 28, ook lijn 37 langs dit knooppunt te laten rijden, waarna die zijn weg via het St. Antoniusziekenhuis richting Lage Weide en Maarssenbroek vervolgt. Daarmee verbetert de bereikbaarheid van dit gebied flink.

Zolang de infrastructuur nog niet gereed is, betekent een route via Leidsche Rijn Centrum een te grote omweg voor doorgaande reizigers in lijn 37 tussen Maarssenbroek en Utrecht. Tegelijkertijd is het aanbod van lijn 19 en 39 momenteel erg hoog vergeleken bij de vraag. Op de Vleutenseweg rijdt deze lijncombinatie parallel aan andere lijnen (27, 28, 37, 38) en in Terwijde is het gebruik ook al beperkt vanwege de belangrijke functie, die de treinstations Terwijde en Leidsche Rijn vervullen. Alleen voor het noordelijk deel van Terwijde en bedrijventerrein De Wetering zijn de lijnen 19 en 39 de enige verbinding met het centrum van Utrecht. De onderstaande tabellen met bezettingen laten zien dat het aantal klanten op de relatie Terwijde - Utrecht CS beperkt is, maar dat de verbinding wel in een behoefte voorziet.

Lijn 19 t.h.v. gele brug Amsterdam-Rijnkanaal	gemiddelde ritbezetting per werkdag	hoogste gemiddelde ritbezetting
richting Utrecht CS	5,7	11
richting Terwijde	5,3	17

Lijn 39 t.h.v. gele brug Amsterdam-Rijnkanaal	gemiddelde ritbezetting per werkdag	hoogste gemiddelde ritbezetting
richting Utrecht CS	6,4	16
richting Maarssen	7,5	20

Vanwege deze beperkte vraag, heffen we lijn 19 op tussen Utrecht CS en station Terwijde. Op dit traject rijdt deze lijn volledig parallel aan lijn 39 en de trein, waardoor de huidige bediening te hoog is. Het traject tussen het Waterwinpark en Leidsche Rijn Centrum behouden we en koppelen we aan lijn 26, zoals beschreven staat in paragraaf 5.5.

Voor klanten van lijn 19 heeft dit de volgende consequenties:

- ✦ In de spitsuren neemt de reistijd met de bus van/naar De Wetering en Terwijde toe met ongeveer vier minuten, doordat lijn 26 op die momenten enige vertraging ondervindt als gevolg van de

verkeerslichten op de Langerakbaan en de verkeerssituatie op de Graadt van Roggenweg. Op de overige momenten blijft de reistijd en de frequentie vergelijkbaar.

- ✦ De ongeveer 75 klanten die dagelijks instappen bij de halte Duke Ellingtonstraat, moeten 500 meter verder lopen naar de halte Waterwinpark van lijn 26, of 650 meter naar station Terwijde.
- ✦ De ongeveer 90 klanten die dagelijks instappen bij de halte Jazzsingel/St. Antoniusziekenhuis, moeten ongeveer 250 meter lopen naar de halte Soestwetering/St. Antoniusziekenhuis van lijn 39 en 26, of ongeveer 600 meter naar station Leidsche Rijn.
- ✦ De ongeveer 30 klanten die dagelijks instappen bij de haltes Madridstraat en Jan Wolkerssingel op de Grauwaartsingel, behouden eens per halfuur een bus in de vorm van lijn 39. Na 21:00 uur zijn station Leidsche Rijn en de halte Korianderstraat van lijn 28 de enige beschikbare alternatieven.

Met deze aanpassing behoudt een groot deel van Terwijde een kwartierdienst met Utrecht CS met een vergelijkbare reistijd en kan lijn 19 vervallen. Op Utrecht Centraal koppelen we lijn 26 aan de huidige lijn 16 naar Zuilen, waardoor klanten een rechtstreekse verbinding krijgen met Utrecht-Centrum.

Na Terwijde rijdt lijn 39 nog verder richting Maarssen, maar het gebruik op deze verbinding is nihil. De vraag is beperkt en er is bovendien veel paralleliteit in het aanbod. Vanaf Maarssen rijden immers behalve lijn 39, ook nog lijn 126 en 48 naar Leidsche Rijn, waarbij lijn 48 nagenoeg parallel rijdt met de route van lijn 39. De onderstaande tabel toont de bezetting van lijn 39 tussen Leidsche Rijn en Maarssen, gebaseerd op de OV-chipkaartdata van de dinsdagen en donderdagen in september 2015.

Lijn 39 t.h.v. Haarrijn, viaduct A2	gemiddelde ritbezetting per werkdag	hoogste gemiddelde ritbezetting
richting Utrecht CS	1,0	4
richting Maarssen	1,3	3

Op basis van de bovenstaande aantallen, stellen we voor om dit traject in zijn geheel te laten vervallen en lijn 39 in te korten tot het traject Utrecht CS – St. Antoniusziekenhuis. Zodra de nieuwe infrastructuur bij Leidsche Rijn Centrum gereed is, naar verwachting in 2017, kan lijn 37 het traject van lijn 39 overnemen en kan lijn 39 in zijn geheel vervallen.

De beperking van het aanbod op lijn 39 vanaf 2 juli, heeft consequenties voor de volgende groepen klanten:

- ✦ De gemiddeld 50 klanten die dagelijks met lijn 39 naar Maarssen reizen, moeten gebruik maken van een alternatieve verbinding. Vanaf de Vleutenseweg is dat lijn 37 of 38, vanaf Leidsche Rijn is lijn 48 beschikbaar.
- ✦ De gemiddeld 20 klanten die dagelijks met lijn 39 naar de halte Meijewetering reizen, kunnen gebruik maken van lijn 26 bij de halte Riolwaterzuivering, 600 meter verderop.

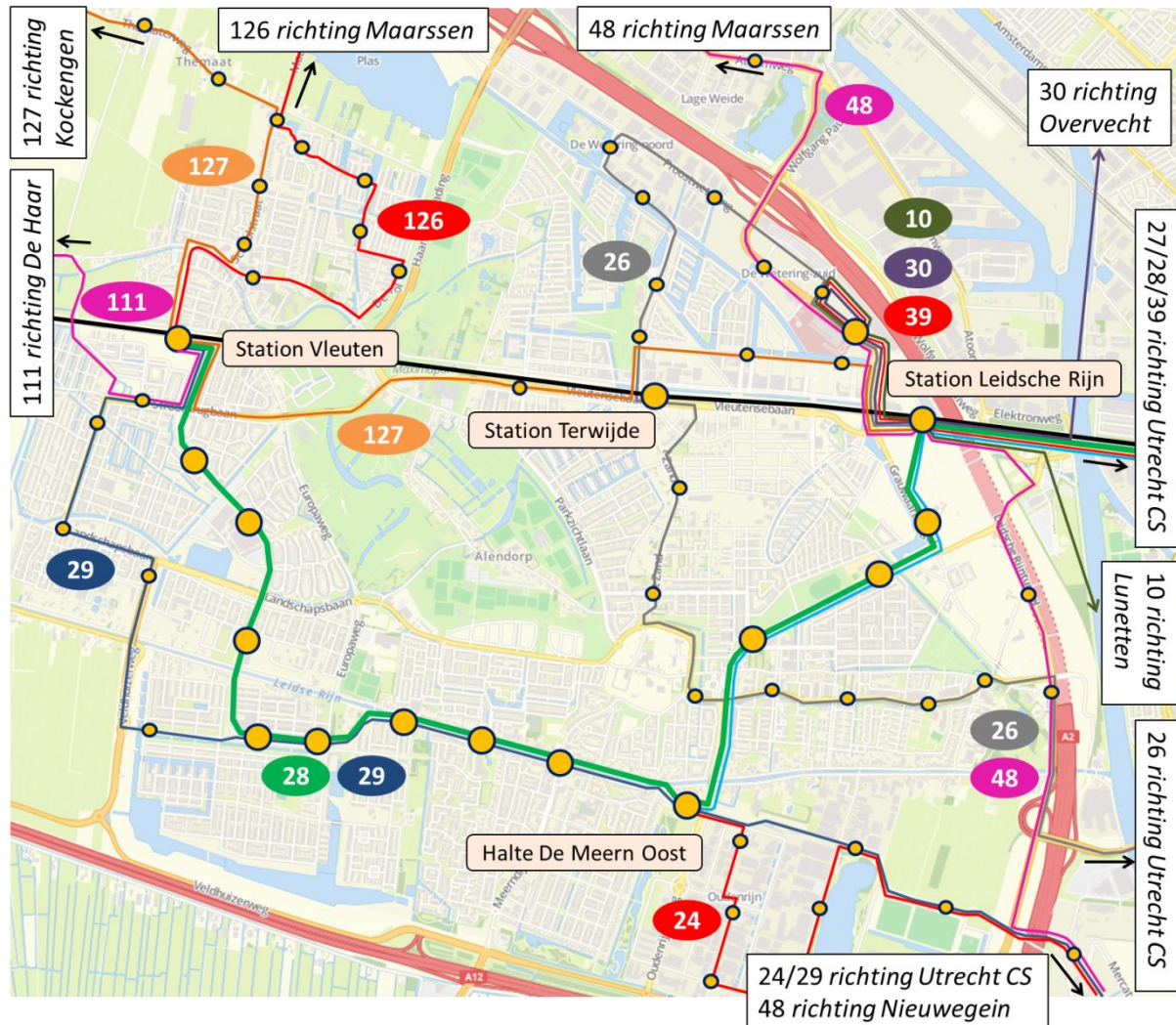
Voor klanten die 's avonds na 20:00 uur van het St. Antoniusziekenhuis nog richting Maarssen reizen, verschuiven we de laatste rit van lijn 48 met een halfuur, waardoor om 20:07 uur de laatste rit naar Maarssen vertrekt, aansluitend op het aflopen van het bezoekuur.

5.9 Lijn 127 verlengen naar Leidsche Rijn Centrum

Om tegemoet te komen aan de wens naar een rechtstreekse verbinding van Vleuten naar het St. Antoniusziekenhuis, verlengen we lijn 127 naar Leidsche Rijn Centrum. Vanaf station Vleuten rijdt deze lijn met kleinschalig materieel eens per uur via de Vleutensebaan en Jazzsingel naar station Leidsche Rijn.

5.10 Totaaloverzicht OV-aanbod Leidsche Rijn

Alle wijzigingen die we in dit hoofdstuk beschrijven, zorgen bij elkaar voor een ingrijpende wijziging van het netwerk en rittenaanbod in Leidsche Rijn. De onderstaande figuur 5.4 geeft een overzicht van het lijnennet per 2 juli 2016.



Figuur 5.4 Lijnennet U-OV in Leidsche Rijn per 2 juli 2016.

6 Lijnennetoptimalisatie Zuilen en Overvecht

In het noordwestelijk deel van Utrecht voeren we een aantal grotere aanpassingen in de dienstregeling door. Voor deze wijzigingen is een aantal aanleidingen, waarbij de realisatie van het OV-streefbeeld de belangrijkste is. Met de maatregelen spelen we tevens in op de actuele ontwikkeling van het OV-gebruik.

De onderstaande zaken zijn een directe of indirecte aanleiding om in het vervoerplan 2016-2 aandacht te besteden aan de lijnennetoptimalisatie in Utrecht-Noordwest:

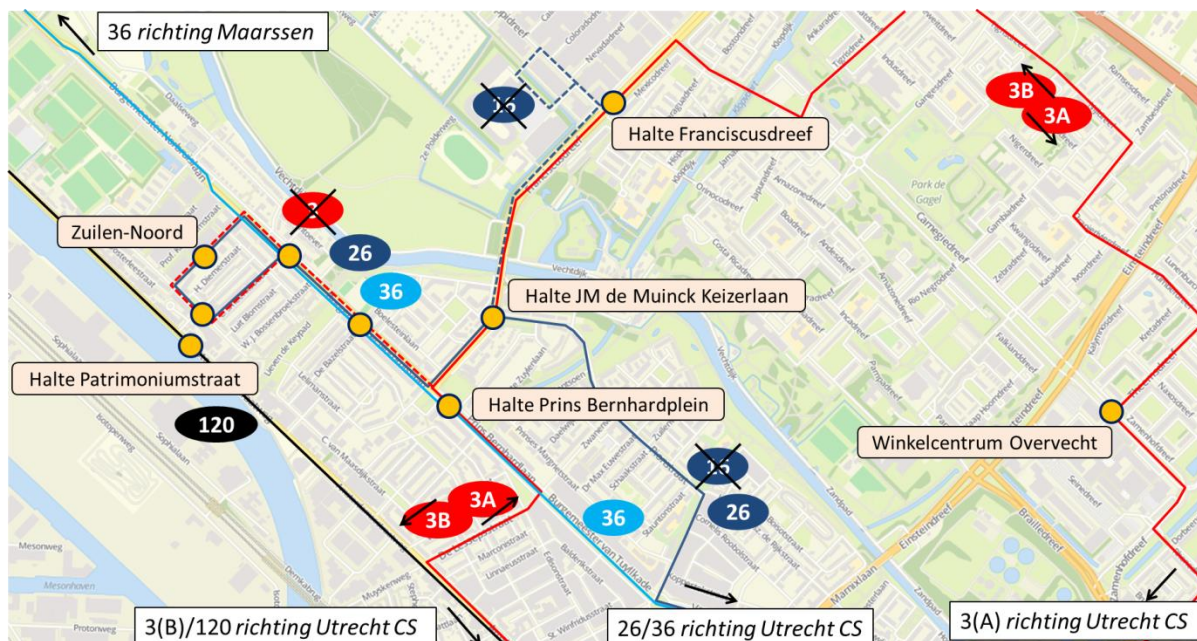
- ✦ Realisatie lijnennet Streefbeeld
 - Verbinding Zuilen – winkelcentrum Overvecht gewenst
 - Dagdekkende verbinding Zuilen – De Uithof gewenst
 - Verbinding station Overvecht – Bedrijventerrein Overvecht gewenst
- ✦ Capaciteitstekort op lijn 30 tussen station Overvecht en De Uithof. Lijn 30 is veel drukker geworden door een sterke groei van het aantal overstappers van/naar Hilversum en Almere.
- ✦ Punctualiteitsproblemen lijn 30 als gevolg van congestie op de Marnixlaan, waardoor de aansluitkwaliteit op station Overvecht verslechtert.
- ✦ Lage ritbezetting op lijn 30 tussen Leidsche Rijn en Overvecht: (nog) weinig vraag naar deze verbinding; van de weinige passagiers op dit traject, reist bovendien een groot deel tussen Leidsche Rijn en De Uithof of tussen Zuilen en De Uithof.
- ✦ Verplaatsing Hogeschool Utrecht van locatie Nijenoord naar De Uithof.
- ✦ Verwarrende lijnnummering lijn 34/36.

6.1 Koppelen lijn 3 en 9 voor betere verbinding Zuilen – wkc. Overvecht

Sinds lijn 6 niet meer rijdt tussen Overvecht en het Prins Bernhardplein in Zuilen, bestaat de wens voor het herstellen van deze verbinding. Met de lijnwijziging naar het nieuwe eindpunt Vechtsebanen enkele jaren geleden, is deze verbinding vervallen. In het streefbeeld is tegemoet gekomen aan de wens om de verbinding te herstellen, door lijn 3 en lijn 9 aan elkaar te koppelen. Lijn 3 rijdt vanaf het Prins Bernhardplein niet over de Burgemeester Norbruislaan naar Zuilen-Noord, maar slaat rechtsaf de J.M. de Muinck Keizerlaan en rijdt via de Franciscusdreef naar Overvecht-Noord. Zo ontstaat een doorgaande ringlijn Utrecht CS – Amsterdamsestraatweg – Prins Bernhardplein – Franciscusdreef – Overvecht Noord – Winkelcentrum Overvecht – Talmalaan – Utrecht CS vice versa, zie figuur 6.1. De lijn krijgt het lijnnummer 3; het lijnnummer 9 komt als gevolg van deze koppeling te vervallen. Om verwarring op Utrecht CS te voorkomen, voegen we tevens de richting toe aan het lijnnummer.

- ✦ Lijn 3A rijdt de route met de klok mee: CS – Amsterdamsestraatweg – Zuilen – Overvecht – CS
- ✦ Lijn 3B rijdt de route tegen de klok in: CS – Talmalaan – Overvecht – Zuilen – CS

Deze wijziging heeft tot gevolg dat er een extra halte aan de Franciscusdreef moet worden aangelegd richting Zuilen. Voor reizigers die nu gebruik maken van lijn 16 tussen de halte Vechtsebanen en Utrecht CS, is dit een goed alternatief. Dit is een eenvoudige aanpassing, aangezien er nog infrastructuur aanwezig is van een halte die daar vroeger gelegen heeft. Ten tweede vervalt als gevolg van deze koppeling het huidige eindpunt van lijn 9 ter hoogte van de Klopvaart.



Figuur 6.1 Nieuwe ringlijn 3 door Zuilen en Overvecht. Klanten die tussen Zuilen-Noord en de Amsterdamsestraatweg reizen, kunnen gebruik maken van lijn 120 bij de halte Patrimoniumstraat. Lijn 26 neemt het traject Zuilen Noord – JM de Muinck Keizerlaan over.

Deze wijziging heeft gevolgen voor de klanten die momenteel met lijn 3 van en naar Zuilen-Noord reizen. Op basis van de OV-chipkaart op de dinsdagen en donderdagen in week 2 tot en met 6 van 2015, reizen dagelijks ongeveer 450 klanten naar Utrecht CS en 50 naar haltes langs de Amsterdamsestraatweg. In de andere richting zijn deze aantallen gelijk.

Lijn 36 heeft onvoldoende capaciteit om de groep klanten van en naar Utrecht CS een alternatief te bieden. Dit blijkt ook uit de klachten die we hebben ontvangen over de huidige omleiding, nu het eindpunt van lijn 3 in Zuilen Noord tijdelijk onbereikbaar is. Om die reden neemt lijn 26 het laatste gedeelte van de route van lijn 3 over. Lijn 26 gaat van Leidsche Rijn en Utrecht CS, weer via de Leidseveertunnel naar Zuilen rijden. Lijn 16 komt daardoor te vervallen. Samen met lijn 36, bieden we daarmee acht ritten per uur tussen Zuilen Noord en Utrecht CS.

Omdat lijn 26 via de Schaakwijk rijdt en niet via de Amsterdamsestraatweg, hebben de 50 reizigers van en 50 reizigers naar de Amsterdamsestraatweg met deze aanpassing geen alternatief. Deze groep kan het beste gebruik maken van lijn 120, die aan de zuidwestkant van Zuilen stopt, bij de halte Patrimoniumstraat, of van lijn 3 op het Prins Bernhardplein. Deze haltes liggen allemaal maximaal 400 meter verwijderd van een van de haltes die voor lijn 3 komen te vervallen.

6.2 Lijn 34 vervangen door lijn 36 voor eenduidig aanbod

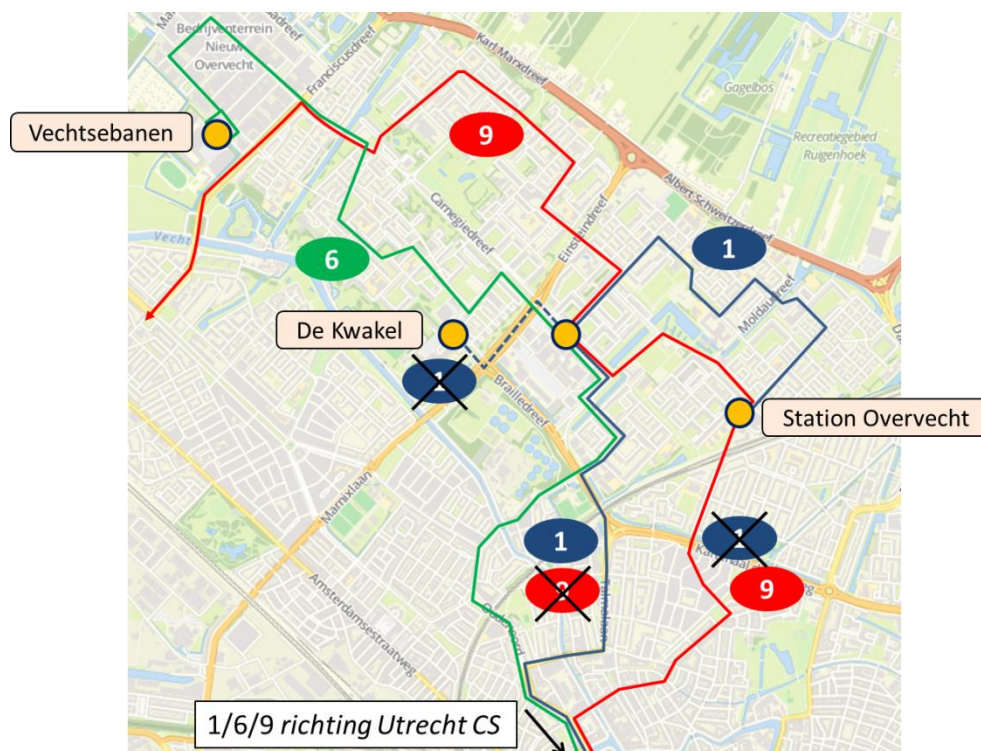
In de huidige dienstregeling rijdt lijn 36 (Utrecht CS – Prins Bernhardlaan – Maarssen) alleen op maandag tot en met zaterdag overdag. Op de overige momenten rijdt lijn 34. Deze lijn heeft nagenoeg dezelfde route, maar rijdt in Zuilen niet via de prins Bernhardlaan, maar via de Schaakwijk. We stellen voor om een einde te maken aan deze enigszins verwarrende situatie, waarbij klanten overdag met een andere buslijn reizen dan 's avonds en op zondag. We stellen voor om lijn 34 op te heffen en lijn 36 altijd te laten rijden.

Momenteel reizen op een werkdag ongeveer 60 van de 325 klanten op lijn 34 naar de haltes Pionstraat en Niftarlakeplantsoen, gemiddeld 4 per rit. In de tegengestelde richting stappen dagelijks ongeveer 20 van de 225 klanten op, gemiddeld 1 per rit. De 80 klanten die nu van en naar de Schaakwijk reizen, kunnen in het vervolg gebruik maken van de haltes Burgemeester van Tuyllkade en Prins Bernhardlaan. Die liggen ongeveer 350 meter verwijderd van de haltes in de Schaakwijk. Natuurlijk blijft ook lijn 26 (de huidige lijn 16) de Schaakwijk elk halfuur bedienen. De nieuwe ringlijn 3 blijft de halte JM de Muinck Keizerlaan bovendien elk kwartier aandoen. Voor alle overige 470 klanten verdwijnt de uitzondering in de dienstregeling en/of wordt de reistijd ongeveer 2 minuten korter.

6.3 Directe verbinding tussen Overvecht Noord en station Overvecht

Een regelmatig terugkerende vraag is die naar een rechtstreekse verbinding tussen Overvecht Noord en het bedrijventerrein naar station Overvecht. Momenteel wordt die alleen geboden door lijn 35 en 122, die met kleinschalig materieel rijden. Daardoor komt het wel eens voor dat klanten die richting Westbroek of de Gageldijk reizen geconfronteerd worden met een vol busje, doordat klanten die binnen Overvecht reizen ook gebruik maken van deze lijnen.

Om een betere verbinding te bieden, zijn de routes van lijn 1 en 9 in het Streefbeeld omgewisseld. Zoals in figuur 6.2 te zien, gaat lijn 9 daarin in plaats van lijn 1 via de Adelaarstraat, Willem van Noortstraat en Antonius Matthaeuslaan naar Overvecht NS gaan rijden en vervolgens via het winkelcentrum weer naar Overvecht Noord. Lijn 1 neemt de route van lijn 9 via de Talmalaan over en gaat vervolgens via het winkelcentrum naar Overvecht Zuid rijden en heeft zijn eindpunt bij station Overvecht. Het traject van lijn 1 tussen het winkelcentrum en De Kwakel vervalt.



Figuur 6.2 Lijnennet in Overvecht volgens het Streefbeeld, met omgewisselde routes van lijn 1 en 9. Lijn 6 blijft ongewijzigd.

Met deze routewijziging ontstaat met lijn 9 een verbinding tussen het station Overvecht en Overvecht Noord, maar is het bedrijventerrein maar zijdelings bediend, met een halte op de Franciscusdreef. Ook zou de kruising Marnedreef/Zamenhofdreef aangepast moeten worden, om de (gelede) bussen van lijn 9 te kunnen laten afslaan.

De belangrijkste reden om deze wijziging niet door te voeren, zit echter in de reistijdtoename voor klanten naar Overvecht Noord en de ongunstige spreiding van het aantal instappers per lijn. De onderstaande tabel toont het gebruik van de drie lijnen tussen Utrecht CS en Overvecht, met het gemiddelde aantal in- en uitstappers met de OV-chipkaart in september 2015 (dinsdagen en donderdagen). Daarvoor kijken we naar de trajecten waar deze lijnen de enige verbinding zijn en hebben we de trajecten gesplitst in een zuidelijk deel en een noordelijk deel.

Gemiddeld gebruik per dag	Instappers	Uitstappers
Lijn 1 Zuid Adelaarstraat – Overvecht NS	575	625
Lijn 6 Zuid Anton Geesinkstraat – Zamenhofdreef	545	545
Lijn 9 Zuid Draaiweg – Zamenhofdreef	945	880
Lijn 1 Noord Berezinaadreef – De Kwakel	1220	1275
Lijn 6 Noord Kaap Hoordreef – Vechtsebanen	830	770
Lijn 9 Noord Theemsdreef – Klopvaart	1425	1340
Lijn 1 Totaal Adelaarstraat – De Kwakel	1795	1900
Lijn 6 Totaal Anton Geesinkstr – Vechtsebanen	1375	1315
Lijn 9 Totaal Draaiweg – Klopvaart	2370	2220

Uit de bovenstaande cijfers blijkt dat het zwaartepunt van alle lijnen op het noordelijk deel ligt. Het noordelijk traject lijn 9 is het drukste; dit is te verklaren door de dichte bebouwing in dit deel van Overvecht en de locatie van enkele ROC's. Voor lijn 1 geldt dit in mindere mate, maar ook deze route is druk. De haltes Neckardreef en Landskroondreef zijn de drukste.

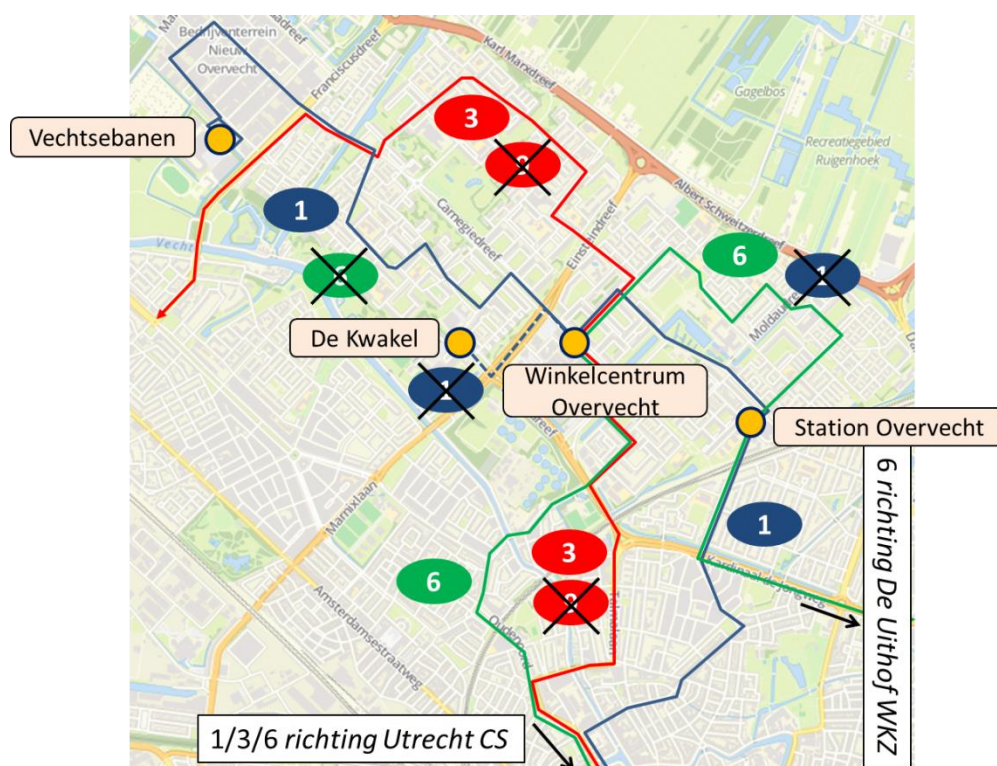
Als we deze aantallen herverdelen over lijn 1 en 9, volgens de lijnvoering in het streefbeeld, heeft dit gevolgen voor de reistijd voor klanten naar Overvecht Noord (de grootste groep) en de materieelinzet op het traject Overvecht.

- ✦ De ongeveer 2.750 reizigers tussen Overvecht Noord en Utrecht CS zijn ongeveer 2 minuten langer onderweg omdat de route via de Antonius Matthaesuslaan en Adelaarstraat langer is dan de huidige route over de Talmalaan.
- ✦ De toename van het aantal reizigers op de route via de Adelaarstraat, doordat het aantal reizigers naar Overvecht Noord groter is dan naar Overvecht Zuid, maakt de inzet van geleed materieel noodzakelijk op zowel lijn 9 als lijn 1 noodzakelijk, terwijl die nu alleen op lijn 9 nodig is:
 - Op de drukste ritten van lijn 9 is de bezetting bij aankomst op de Zamenhofdreef momenteel hoger dan 40 gemiddeld; ter hoogte van de Draaiweg is die ongeveer 55.
 - De maximale gemiddelde bezetting van lijn 1 bij aankomst op station Overvecht is momenteel ongeveer 30; ter hoogte van de Adelaarstraat is die ongeveer 40.
 - In de nieuwe situatie wordt de maximale gemiddelde ritbezetting in de spits op lijn 1 ter hoogte van de Draaiweg ongeveer 45 en op lijn 9 ter hoogte van de Adelaarstraat ongeveer 50. Dit is te hoog om met standaardbussen voldoende capaciteit te kunnen garanderen.

	Instappers	Uitstappers
Lijn 1 Streefbeeld Draaiweg – Overvecht NS	2165	2155
Lijn 9 Streefbeeld Adelaarstraat – Klopvaart	2000	1965

Lijn 1 en 9 worden beide ongeveer even druk, waardoor het niet langer mogelijk is om op slechts een van de lijnen gelede bussen in te zetten. Hoewel het voor de spreiding uiteraard goed is, betekent dit dat we meer gelede bussen nodig hebben en dat er standaardbussen overblijven. Los van het bovenstaande, is de inzet van geleed materieel uit het oogpunt van overlast voor omwonenden op de Antonius Mattheuslaan ongewenst.

Om toch aan de wensen in het Streefbeeld te voldoen, stellen we voor de route van lijn 6 te wijzigen om de verbinding tussen station Overvecht en het bedrijventerrein te bieden en lijn 9 ongewijzigd te laten. Klanten van de drukste lijn behouden daarom hun verbinding en worden niet geconfronteerd met wijzigingen. De onderstaande figuur 6.3 toont de nieuwe routes van lijn 1 en 6 in Overvecht, waarbij lijn 1 de nieuwe verbinding Overvecht Noord – Overvecht NS biedt.



Figuur 6.3 Routewijziging lijn 1 en lijn 6, waardoor een rechtstreekse verbinding ontstaat tussen station Overvecht en bedrijventerrein Nieuw Overvecht met lijn 1. Lijn 6 ontsluit Overvecht-Zuid. Het traject van lijn 1 tussen winkelcentrum Overvecht en De Kwakel (gestippeld) vervalt.

Als gevolg van deze routewijziging, zijn de ongeveer 1.600 reizigers naar de haltes van lijn 6 in Overvecht-Noord ongeveer 2 minuten langer onderweg. Dat zijn er aanzienlijk minder dan de ongeveer 2.750 die een routewijziging van lijn 9 zou treffen. Bovendien staat daar tegenover dat de 1.500 reizigers naar de drukste haltes van lijn 1 in Overvecht Zuid (Zamenhofdreef, Theemsdreef, Landskroondreef en Neckardreef) als gevolg van de routewijziging ongeveer twee tot vier minuten sneller op hun bestemming zijn. Klanten die van en naar de Oderdreef reizen zijn net zo lang onderweg en de ongeveer 500 klanten die dagelijks van naar de haltes Atlasdreef en Donaudreef reizen, zijn een tot twee minuten langer onderweg.

De verwisseling van de routes een algemeen effect op het gebruik van beide lijnen, zoals blijkt uit de onderstaande tabellen:

- ✦ Het aantal reizigers op lijn 1 zal enigszins dalen, doordat de noordelijke route van lijn 6 minder druk is dan de huidige noordelijke route van lijn 1. Naar verwachting bedraagt de maximale gemiddelde bezetting van lijn 1 ter hoogte van de Adelaarstraat ongeveer 40, gelijk aan de huidige bezetting, waardoor de inzet van standaardbussen bij een frequentie van zes ritten per uur voldoende is.
- ✦ Het totale aantal reizigers op lijn 6 neemt enigszins toe. Voor de bezettingen van de drukste ritten blijft het effect beperkt.
 - De drukste rit in de ochtendspits van Overvecht naar Utrecht CS zal ter hoogte van de Anton Geesinkstraat naar verwachting een gemiddelde bezetting hebben van ongeveer 55 tot 60, gelijk aan de huidige situatie.
 - Ook in de tegengestelde richting verandert de bezetting niet, doordat het aantal klanten dat naar Overvecht Zuid reist, gelijk is aan het aantal dat naar Overvecht Noord en het bedrijventerrein reist. De drukste ritten in de tegenrichting hebben daarmee ook een gemiddelde bezetting van ongeveer 55.

	Instappers	Uitstappers
Lijn 1 Huidig Adelaarstraat – De Kwakel	1795	1900
Lijn 6 Huidig Anton Geesinkstraat – Vechtsebanen	1375	1315
Lijn 1 Nieuw Adelaarstraat – Vechtsebanen	1405	1395
Lijn 6 Nieuw Anton Geesinkstraat – Overvecht NS	1765	1820

Lijn 6 blijft een kwartierdienst rijden, met gelede bussen; lijn 1 behoudt zijn tienminutendienst met standaardbussen, waardoor de capaciteit op beide lijnen gelijk blijft. Het omwisselen van deze bedieningspatronen heeft bovendien een aantal gunstige effecten:

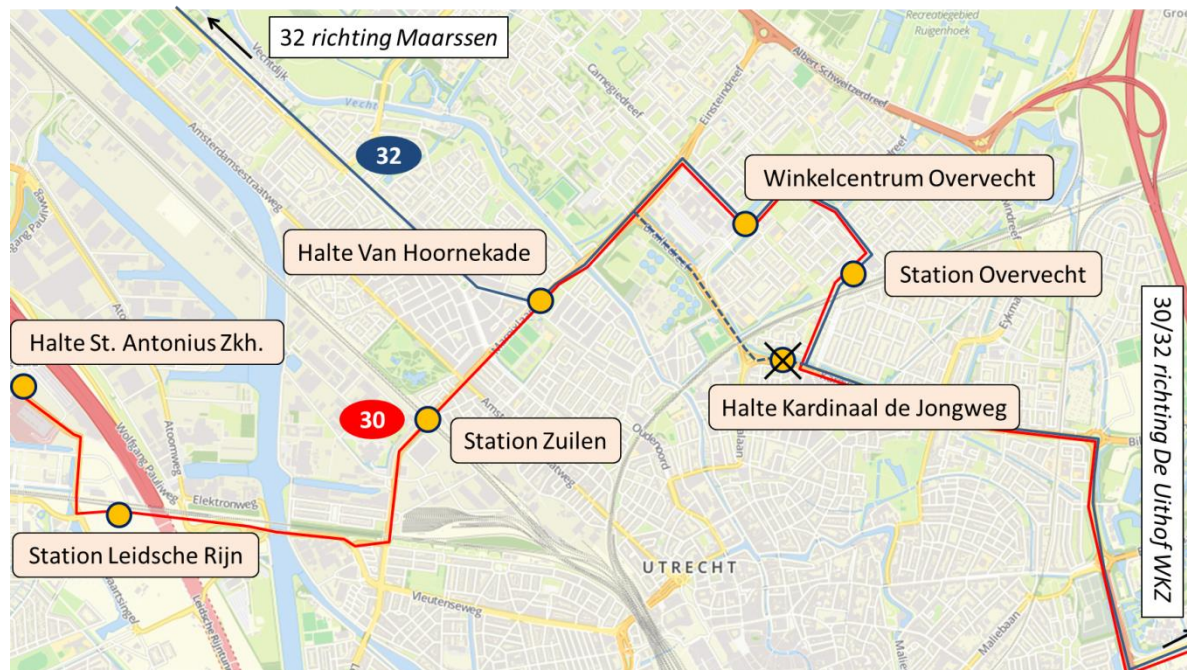
- ✦ Het zuidwestelijk gebied van Overvecht-Noord (Vechtzoom) krijgt een tienminutendienst in plaats van de huidige kwartierdienst. Daarmee wordt het aanbod aantrekkelijker, wat kan leiden tot een beperkte groei. Voor Overvecht-Zuid is de frequentiedaling minder ingrijpend, aangezien van het nabijgelegen treinstation acht treinen per uur naar Utrecht CS rijden.
- ✦ De kwartierdienst met gelede bussen op lijn 6 in Overvecht-Zuid is op werkdagen gemakkelijk door te trekken naar De Uithof (zie paragraaf 6.4). Lijn 30 kampt op dit moment met capaciteitsproblemen, doordat de capaciteit van de standaardbussen onvoldoende is. De capaciteit op deze verbinding stijgt daardoor met 50%. Een frequentieverhoging op dit traject is niet wenselijk, aangezien we dan niet elk kwartier kunnen aansluiten op de trein van en naar Hilversum.

6.4 Meer capaciteit van en naar De Uithof met lijn 6 en lijn 228

Lijn 30 biedt een dagdekkende verbinding De Uithof – Overvecht – Zuilen (– Leidsche Rijn). In de spits vult lijn 32 deze lijn aan met enkele rechtstreekse ritten De Uithof – Zuilen (– Maarssen). Beide lijnen worden goed gebruikt en op beide lijnen is sprake van groei. Lijn 30 kampt sinds dit jaar met een capaciteitsprobleem door een sterke groei van het aantal reizigers tussen station Overvecht en De Uithof. Van Overvecht naar Rijnsweerd en De Uithof reizen momenteel 950 klanten per dag; in de tegengestelde richting is dit aantal ongeveer 800. Ook de vraag naar een

dagdekkende verbinding met Zuilen groeit. Dagelijks reizen al zo'n 400 klanten van Zuilen naar De Uithof en zo'n 350 in tegengestelde richting; in de meeste gevallen met een overstap bij gebrek aan een rechtstreekse lijn.

Een uitbreiding van de verbindingen tussen De Uithof en Overvecht en Zuilen is een onderdeel van het Streefbeeld. Dat gaat uit van een vrijwel ongewijzigde opzet van de lijnvoering van lijn 30 en lijn 32. Ten opzichte van de huidige routes wijkt alleen de route van lijn 32 in Overvecht af. Momenteel rijdt deze lijn via de Brailledreef en de halte Kardinaal de Jongweg; in het Streefbeeld gaat lijn 32 vanaf de halte Van Hoornekade volgens de route van lijn 30 naar De Uithof rijden met een dagdekkend bedieningspatroon. Daardoor wordt de route omgelegd via het winkelcentrum aan de Zamenhofdreef en station Overvecht, zie figuur 6.4.



Figuur 6.4 Conceptroutes lijn 30 en 32 volgens het Streefbeeld. Lijn 32 krijgt een omweg via Overvecht waarbij de route via de Brailledreef vervalt (gestippeld weergegeven). Lijn 30 blijft volgens de huidige route rijden. Met deze routevoering blijven de huidige knelpunten in de exploitatie van lijn 30 bestaan. Klanten van lijn 32 krijgen in de spits een langere reistijd.

Deze keuze voor de routes tussen De Uithof, Overvecht en Zuilen heeft als consequentie dat reizigers in lijn 32 er een extra lusje via station Overvecht bij krijgen, waardoor de reistijd in de spits toeneemt. Daar tegenover staat dat er een dagdekkende verbinding naar een groter deel van Zuilen geboden wordt. Voor klanten van lijn 30 verandert er niets. Om een drietal redenen, zien we aanleiding om in het aanbod van de dienstregeling 2016-2 op deze relatie af te wijken van het Streefbeeld:

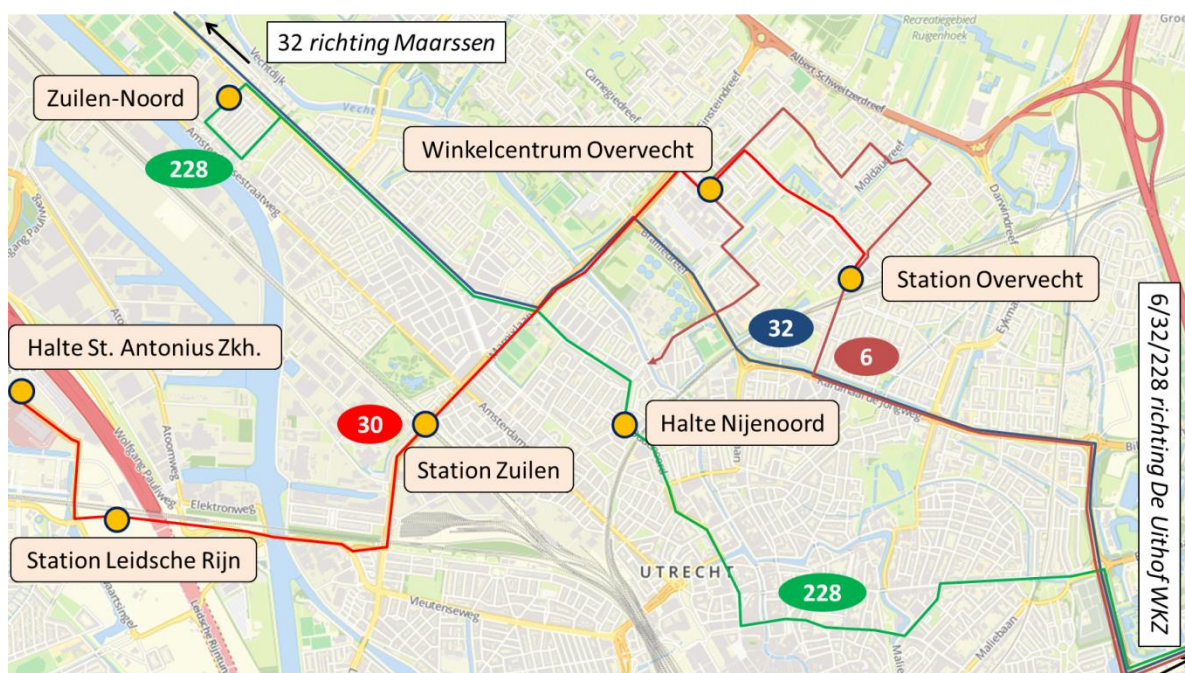
- ✦ Lijn 30 kampt met capaciteitstekort op het traject De Uithof – Overvecht NS, terwijl het traject tussen Leidsche Rijn en Overvecht slecht gebruikt wordt. Op het eerste gedeelte is de inzet van geleed materieel noodzakelijk, terwijl op het tweede gedeelte de inzet van standaardbussen al aan de royale kant is.
- ✦ Lijn 30 kampt met een punctualiteitsprobleem op de Cartesiusweg en Marnixlaan, waardoor de aansluitkwaliteit op station Overvecht te wensen overlaat. Vertragingen op het weinig gebruikte traject hebben een grote impact op het drukke traject. Dat is ongewenst.
- ✦ Er is geen extra budget voor uitbreidingen ten opzichte van de dienstregeling 2015. Dit maakt het extra belangrijk om naar oplossingen te zoeken die met zo weinig mogelijk uitbreiding van dienstregelingen een maximaal resultaat bewerkstelligen.

50% meer capaciteit tussen Overvecht en De Uithof

Lijn 30 is tussen De Uithof en Overvecht ruim vier maal zo druk als tussen Overvecht en Leidsche Rijn. Het grote verschil in bezetting op de lijndelen van lijn 30 en de vertragsgevoeligheid van het traject maken de huidige lijnvoering ongewenst. Om die reden wijken we af van het Streefbeeld en knippen we lijn 30 in twee lijnen:

- ✦ Het traject Overvecht NS – De Uithof wordt overgenomen door lijn 6. Lijn 6 rijdt met gelede bussen elk kwartier rijden tussen De Uithof, Overvecht NS en Overvecht Zuid.
- ✦ Het traject Overvecht NS – Leidsche Rijn blijft lijn 30. Lijn 30 blijft elk halfuur rijden.

Dankzij deze maatregel hebben vertragingen op de Marnixlaan geen negatieve gevolgen voor klanten die op station Overvecht overstappen van de trein op de bus naar De Uithof. Ook zijn er geen ritten op een deeltraject nodig, zoals nu het geval op lijn 30 en is het mogelijk om gelede bussen alleen in te zetten op het traject waar ze nodig zijn (Overvecht – De Uithof v.v.). Voor klanten die momenteel in Zuilen opstappen in lijn 30 bieden we een beter alternatief door lijn 228 van de halte Nijenoord door te trekken naar Zuilen. Figuur 6.5 toont de nieuwe routes.



Figuur 6.5 Verlengde route lijn 228 van Nijenoord naar Zuilen-Noord. Lijn 32 blijft ongewijzigd. Lijn 6 neemt het traject De Uithof – Station Overvecht over van lijn 30, die wordt ingekort tot het traject Leidsche Rijn – Station Overvecht.

Aanvullende dagdekkende verbinding Zuilen – De Uithof met lijn 228

Het knippen van lijn 30 betekent dat de enige dagdekkende directe verbinding tussen Zuilen en De Uithof verdwijnt. Lijn 32 rijdt immers alleen in de spits. Om dit te compenseren en het aanbod tegelijk uit te breiden, trekken we lijn 228 dagdekkend door vanaf de binnenstad naar Zuilen-Noord. Dit heeft de volgende effecten voor klanten die reizen tussen Zuilen en De Uithof:

- ✦ In de spits neemt het aantal ritten tussen Zuilen en De Uithof toe van 4 ritten (2x lijn 30 en 2x lijn 32) naar 6 ritten per uur (4x lijn 228 en 2x lijn 32)
- ✦ De reistijd in de spits blijft gelijk, doordat lijn 32 ongewijzigd blijft
- ✦ In de daluren rijden 4 ritten per uur (4x lijn 228), tegen 2 ritten per uur nu (2x lijn 30) met een kortere reistijd, doordat de route via de binnenstad twee minuten korter is dan de route van lijn 30 via station Overvecht

- ✦ Veel meer haltes in de wijk Noordwest krijgen een rechtstreekse verbinding met De Uithof, zonder de OV-terminal te belasten, door de nieuwe haltes van lijn 228 in Zuilen, Ondiep en Pijlsweerd.

Hoewel het wellicht voor de hand liggender lijkt om lijn 32 uit te breiden tot een daglijn, is het doortrekken van lijn 228 een stuk kosteneffectiever. De reistijd via de binnenstad is ongeveer drie minuten langer dan via de Kardinaal de Jongweg, maar voor de extra dienstregelingen die nodig zijn om lijn 32 dagdekkend een halfuurdienst te bieden, rijdt lijn 228 dagdekkend een kwartierdienst. Bovendien kunnen de bestaande spitsritten van lijn 32 ook blijven rijden.

Het doortrekken van lijn 228 kost aanzienlijk minder omdat het parallelle traject over de Kardinaal de Jongweg komt te vervallen. De verbinding De Uithof – Neude bieden we sowieso al om te zorgen voor voldoende capaciteit op dit traject, als aanvulling op lijn 28. In de huidige dienstregeling zijn dit de ritten van lijn 128, waardoor het aantal ritten over de binnenstadsas niet toeneemt als gevolg van deze wijziging (zie hoofdstuk 9). Op basis van het huidige aantal reizigers van Zuilen naar De Uithof in de daluren is de vraag naar lijn 32 in de daluren onvoldoende om een bus te vullen. Door de aanwezige capaciteit op de binnenstadsas beter te benutten, kunnen we de extra DRU's gebruiken om een aantrekkelijkere frequentie te bieden en zorgen we bovendien voor een aantrekkelijkere verbinding tussen Zuilen Noord en het oostelijk deel van de binnenstad.

Lijn 32 blijft in de spits rijden en krijgt een beperkte uitbreiding. In de ochtend rijdt lijn 32 een half uur langer door; 's middags vertrekt de eerste rit al om 15:00 uur vanaf de Uithof in plaats van 16:30 uur, voor een betere verbinding met Maarssen.

6.5 Lijn 30 behouden tussen Leidsche Rijn en Overvecht NS

Momenteel reizen gemiddeld 4 klanten per rit met lijn 30 tussen een halte Leidsche Rijn of Zuilen en een halte in Overvecht. In de drukste ritten is dit gemiddeld 7. Daarmee is de inzet van standaardbussen in een halfuurdienst op deze verbinding een kostbare aangelegenheid. Aan de andere kant is de lijn wel van belang voor de netwerkkwaliteit, aangezien er geen goed alternatief bestaat voor een reis tussen Leidsche Rijn en het noordelijk deel van de stad, anders dan via Utrecht Centraal. Een redelijk oplossing voor deze slechte kostendekkingsgraad, zou de inzet van kleinschalig materieel zijn. Dit levert echter het risico op dat er klanten achterblijven op de drukste ritten, gezien de maximale gemiddelde bezetting van 7 passagiers. Ook is er daarmee geen ruimte voor groei, die we juist willen faciliteren op deze verbinding. Omdat ook een uurdienst met grote bussen niet aan de kwaliteitsbasis van een tangentiële stadsverbinding voldoet, blijft het aanbod op lijn 30 tussen Leidsche Rijn en Overvecht NS gehandhaafd. De enige wijziging in de materieelinzet betreft de ritten van lijn 30 na 18:30 uur. De gemiddelde bezetting ligt op deze ritten is maximaal 4, waardoor de inzet van achtpersoonsmaterieel passend is.

7 Overige dienstregelingsoptimalisaties per deelgebied

Behalve de eerder genoemde verbeteringen in het netwerk, vinden er in de verschillende deelgebieden verschillende optimalisaties plaats. De aanleiding daarvan kan per geval verschillen van een (politieke) wens naar een ontbrekende verbinding, tot een capaciteitsprobleem of de noodzaak om het ritaanbod te beperken als de vraag gering is. Het budget aan dienstregelinguren is immers gelimiteerd op 900.000 DRU per jaar, aangevuld met 8.000 extra uren uit Beter Benutten Vervolg en het wagenpark om de ritten uit te voeren verandert ook niet.

7.1.1 Beoordelingscriteria lijngebruik en ritbezetting

Het afgelopen jaar hebben we het gebruik van het openbaar vervoer in de regio geëvalueerd. Daarvoor hebben we gebruik gemaakt van bezettingstellingen op basis van de OV-chipkaart: herkomst- en bestemmingsgegevens, overstapgegevens en de dagelijkse rapportages van de klantenservice en verkeersleiding. Het doel is uiteindelijk om te zorgen dat het openbaar vervoer in de regio zo goed mogelijk aansluit bij de vraag: voldoende (zitplaats)capaciteit en geen onnodig lege bussen.

De vraag naar vervoer en de gewenste kwalitatieve ondergrens bepaalt de uiteindelijke exacte frequentie die we bieden, waarbij we de kostendekkingsgraad van een lijn niet uit het oog verliezen. De kosten moeten redelijkerwijs wel aansluiten bij het gebruik van een verbinding. Grofweg hanteren we de onderstaande normen voor het bepalen van de frequenties van lijnen in de spits. Daarbij meten we in beide richtingen op het maatgevende punt in het drukste uur in de ochtendspits en het drukste uur in de middagspits. In veel gevallen is dat het drukste punt, of het drukste punt van de route van een lijn waar de lijn niet samenloopt met andere lijnen.

- Bezetting < 20: (te) laag
- Bezetting >20 <40: goed
- Bezetting >40 <60: (te) hoog
- Bezetting >60: structureel capaciteitstekort

Op trajecten korter dan 15 minuten hanteren we de vuistregel aan de hand van standaardbusequivalent:

- 12m = 1
- 18m = 1,5
- 24m = 2

Buiten de spits zijn de bezettingen uiteraard lager. Afhankelijk van de kenmerken van de lijn en de gewenste ondergrens aan de kwaliteit van het aanbod, bepalen we of we de inzet eventueel beperken of uitbreiden. Globaal hanteren we daar dat een gemiddelde bezetting onder 10 reden is om een frequentieverlaging te overwegen; bij gemiddelde bezettingen boven 30 is een uitbreiding op zijn plek.

7.2 Utrecht

Binnen de stad passen we het aanbod, los van de eerder beschreven aanpassingen rondom De Uithof, Leidsche Rijn en Zuilen en Overvecht, op enkele lijnen aan. De vraag en het aanbod zijn daar niet met elkaar in lijn.

7.2.1 Frequentie lijn 2 Museumkwartier beperken op rustige momenten

Lijn 2 rijdt momenteel in de ochtend- en middagspits een tienminutendienst en de rest van de dag een kwartierdienst. Kijkend naar het gebruik van lijn 2, is de tienminutendienst in de spits niet nodig, aangezien deze lijn vooral na de spits wordt gebruikt. In de onderstaande tabel is de gemiddelde en maximale ritbezetting van lijn 2 op het drukste punt in de spits en daluren weergegeven.

Lijn 2 t.h.v. Domplein		
Werkdagen ochtendspits 7:00 – 9:00 uur	gemiddelde ritbezetting	hoogste gem. ritbezetting
richting Utrecht CS	6,2	13

Lijn 2 t.h.v. Domplein		
Werkdagen dagdal 9:00 – 13:00 uur	gemiddelde ritbezetting	hoogste gem. ritbezetting
richting Utrecht CS	8,1	11

Lijn 2 t.h.v. Nicolaas Beetsstraat		
Werkdagen dagdal 12:00 – 15:00 uur	gemiddelde ritbezetting	hoogste gem. ritbezetting
richting Utrecht CS	8,9	13

Lijn 2 t.h.v. Nicolaas Beetsstraat		
Werkdagen avondspits 15:00 – 18:30 uur	gemiddelde ritbezetting	hoogste gem. ritbezetting
richting Utrecht CS	8,5	16

Op grond van bovenstaande gegevens, concluderen we dat ook in de spitsuren een kwartierdienst op deze lijn tegemoet komt aan de vraag. De elektrische voertuigen hebben een zitplaatscapaciteit van 30 en 21 staanplaatsen, waardoor ook bij een incidentele groter reizigersaanbod, voldoende capaciteit is. Alleen op zaterdag blijven we uit kwaliteitsoogpunt tussen 10:00 en 17:00 uur elke tien minuten rijden met lijn 2.

's Avonds daalt het gebruik van lijn 2 sterk ten opzichte van de periode overdag. De kwartierdienst die we dan bieden is erg ruim. Om die reden stellen we voor het aanbod op alle dagen van de week na 19:00 uur te beperken tot een basisaanbod van een rit per half uur. De onderstaande tabel toont de bezetting in lijn 2 na 18:30 uur.

Lijn 2 t.h.v. Nicolaas Beetsstraat		
Werkdagen avond na 18:30 uur	gemiddelde ritbezetting	hoogste gem. ritbezetting
richting Utrecht CS	3,9	9

7.2.2 Spitsritten lijn 6 van/naar Nijenoord vervallen

Na de zomervakantie verhuizen de laatste studenten van de Hogeschool Utrecht van de Nijenoord naar De Uithof. De gebouwen zijn verkocht en worden herontwikkeld tot appartementen. Aan de Oudenoord is inmiddels de HKU gevestigd. De huidige spitsritten op lijn 6 zijn daardoor niet langer noodzakelijk. Bij elkaar rijden lijn 26 en 36 acht ritten per uur tussen Nijenoord en Utrecht CS Jaarbeurszijde en biedt lijn 6 daar bovenop nog een kwartierdienst vanaf de centrumzijde. Lijn 6 vertrekt vanaf de centrumzijde, zodat lijn 3B en 6 naar Overvecht beide vanaf dezelfde halte kunnen vertrekken. Daarmee rijden er vanaf de centrumzijde 12 ritten per uur naar de Oudenoord, bovenop de 8 ritten van lijn 26 en 36 vanaf de Jaarbeurszijde.

7.2.3 Lijn 8 hele dag tienminutendienst

Lijn 8 rijdt momenteel in de spits elke zeven tot acht minuten. Als we naar de spitsbezetting van deze lijn kijken bij de drukste punten aan beide zijden van Utrecht CS, ontstaan de onderstaande tabellen.

Lijn 8 t.h.v. Nachtegaalstraat	gemiddelde ritbezetting		hoogste gem. ritbezetting	
	ochtendspits	middagspits	ochtendspits	middagspits
Werkdagen 7:30 – 9:00 en 15:30 – 17:30 uur				
richting Utrecht CS	20,3	21,8	34	41
richting Wilhelminapark	21,3	15,2	33	20

Lijn 8 t.h.v. Baden Powellweg	gemiddelde ritbezetting		hoogste gem. ritbezetting	
	ochtendspits	middagspits	ochtendspits	middagspits
Werkdagen 7:30 – 9:00 en 15:30 – 17:30 uur				
richting Utrecht CS	29,8	14,6	44	19
richting Lunetten	14,1	26,3	28	48

Tussen de haltes Stadsschouwburg, Utrecht CS en Bleekstraat rijdt lijn 8 parallel aan andere lijnen. Voor de zuiverheid hebben we daarom de bezetting op de drukste punten van de trajecten genomen waar lijn 8 de enige verbinding is. Voor een stadslijn, die bovendien met gelede bussen rijdt, is de gemiddelde bezetting en zelfs de maximale gemiddelde bezetting in de spits niet hoog. Met een tienminutendienst met gelede bussen ontstaan geen capaciteitsproblemen. Een gemiddelde bezetting van rond 60 personen in een gelede bus in de spits op de drukste rit is voor veel stadslijnen gebruikelijk en acceptabel. Dit zal tussen Lunetten en Utrecht CS gaan voorkomen: 's ochtends naar Utrecht CS en 's middags richting Lunetten.

7.2.4 Opheffen lijn 15

Lijn 15 verbindt overdag Hoograven-Zuid met het winkelcentrum Smaragdplein 1,5 kilometer verderop en rijdt 's avonds nog naar station Lunetten. De lijn is in 2013 geïntroduceerd om het vervallen van lijn 6 op dit traject te compenseren. Sinds lijn 47 in 2014 via Tolsteeg en Hoograven naar Houten is gaan rijden, grotendeels parallel aan lijn 15, is de noodzaak voor deze lijn sterk afgenomen. Conform het OV-beleid, heffen we de lijn 15 daarom met ingang van de zomerdienstregeling op. Deze lijn kost per jaar ongeveer 5.000 dienstregelinguren (ongeveer €250.000). Dagelijks maken gemiddeld 175 (waarvan 150 voor 19:00 uur) klanten met de OV-chipkaart gebruik van deze lijn. De exploitatiekosten worden voor minder dan 10% gedekt door opbrengsten uit kaartverkoop en OV-chipkaart, waarmee dit een hele kostbare oplossing is voor het verbinden van Hoograven Noord en Hoograven Zuid.

Door deze lijn op te heffen, kunnen we de schaarse dienstregelinguren inzetten op plaatsen waar de vraag groter is en/of de ritten bijdragen aan het realiseren van een groei van het gebruik. Aangezien lijn 15 geen halte aandoet die niet door andere lijnen bediend wordt, blijft de bereikbaarheid van Hoograven met het openbaar vervoer gegarandeerd. Om de verbinding Hoograven-Zuid – Smaragdplein te vereenvoudigen en tegelijk de bereikbaarheid van de wijk per OV te verbeteren, is een extra halte voor lijn 1 ter hoogte van de kruising Hooft Graaflandstraat/'t Goylaan wenselijk. Omdat de gemeente binnenkort begint met de herinrichting van de 't Goylaan, is dit een goede kans om deze halte gelijktijdig te realiseren, dus we het dit verzoek ter overweging meegeven. Daarmee zou het winkelcentrum aan de 't Goylaan beter te bereiken worden met lijn 1 en is tevens een betere overstap tussen lijn 1 naar Hoograven en lijn 47 naar het Smaragdplein mogelijk.

7.2.5 Lijn 24 spitslijn Oudenrijn

Lijn 24 bedient zowel Papendorp als Oudenrijn en eindigt bij de halte De Meern Oost, waar een overstapmogelijkheid is op de andere lijnen in Leidsche Rijn. Hoewel de lijn de hele dag in twee richtingen rijdt, is de vraag zeer sterk eenzijdig. De grootste pieken zijn daarnaast heel smal, de verspitsing is erg groot op deze lijnen. 9:00 uur en 17:00 uur zijn beruchte tijdstippen. De onderstaande tabellen geven een indruk van de verschillen tussen de momenten en de richtingen.

Lijn 24 t.h.v. brug Amsterdam-Rijnkanaal	gemiddelde ritbezetting	hoogste gemiddelde
Ochtendspits tot 10:00 uur	per werkdag	ritbezetting
richting Utrecht CS	3,3	5
richting De Meern	20,7	35

Lijn 24 t.h.v. brug Amsterdam-Rijnkanaal	gemiddelde ritbezetting	hoogste gemiddelde
Dagdal 10:00 – 15:00 uur	per werkdag	ritbezetting
richting Utrecht CS	6,1	9
richting De Meern	5,4	9

Lijn 24 t.h.v. brug Amsterdam-Rijnkanaal	gemiddelde ritbezetting	hoogste gemiddelde
Middagspits 15:00 – 19:00 uur	per werkdag	ritbezetting
richting Utrecht CS	14,6	32
richting De Meern	2,6	4

De uitkomsten van de bezettingsanalyse van lijn 24 vormen een aanleiding om ook de opzet van deze lijn te wijzigen. Deze lijn voorziet alleen in de spits en bovendien in één richting in een behoefte. Op de overige momenten is de lijn niet noodzakelijk en bieden de streeklijnen die grotendeels parallel rijden een voldoende aanbod. Alleen op het bedrijventerrein Oudenrijn vervult lijn 24 als enige lijn een ontsluitende rol. Een beperking van het rittenaanbod heeft daarom voor dit gebied een grotere impact dan voor de overige haltes die lijn 24 aandoet.

Om die reden kijken we in het bijzonder naar het gebruik van lijn 24 op het bedrijventerrein Oudenrijn. Dit beperkt zich vooral tot de haltes KPMG en Rijnzathe. De onderstaande tabel toont het gemiddelde aantal in- en uitstappers op lijn 24 op de zes haltes op het bedrijventerrein, gemeten op alle dinsdagen en donderdagen in september 2015.

Hieruit kunnen we concluderen dat een spitslijn in een richting feitelijk voldoende is voor een goede ontsluiting van het bedrijventerrein.

Gemiddeld gebruik lijn 24	van Utrecht CS naar De Meern		van De Meern naar Utrecht CS	
	Instappers	Uitstappers	Instappers	Uitstappers
Ochtendspits tot 10:00	0	173	1	6
Dagdal 9:00 tot 14:00	1	12	10	0
Middagspits 14:00 tot 19:00	4	3	160	1

Met de wijziging van lijn 24 naaar een eenzijdige spitslijn, verliezen per dag minder dan 20 klanten hun reismogelijkheid. Deze klanten hebben een alternatief in de vorm van de halte Strijkviertel op de HOV-baan. De loopafstand neemt toe met ruim een kilometer. Een tweede halte op de HOV-baan, ter hoogte van Veldzicht zou daarom een goede aanvulling zijn voor de ontsluiting van Oudenrijn. De loopafstand naar de kantoren aan de zuidrand zou dan ongeveer 300 meter afnemen.

In de nieuwe opzet rijdt lijn 24 in de spits een tienminutendienst in één richting. Tussen globaal 7:00 en 10:00 uur rijdt lijn 24 vanaf Utrecht CS naar De Meern; tussen globaal 14:30 en 18:30 rijdt lijn 24 in de tegengestelde richting. Daarmee vormt lijn 24 een aanvulling op de capaciteit die de nieuwe lijn 29 naar Vleuterweide (zie paragraaf 5.6) en de streeklijnen 102, 103 en 107 bieden tussen Utrecht CS en De Meern.

7.2.6 's Avonds en in het weekend halfuurdienst in Oog in Al

Lijn 25, die tussen Utrecht CS, Oog in Al en het bedrijventerrein Cartesiusweg pendelt, wordt weinig gebruikt. Op maandag tot en met zondag van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat rijdt lijn 25 elk kwartier, wat vooral 's avonds en in het weekend aan de hoge kant is. De onderstaande tabellen tonen de bezetting van lijn 25.

Lijn 25 t.h.v. Overste den Oudenlaan			
Werkdagen avond na 19:00 uur		gemiddelde ritbezetting	hoogste gem. ritbezetting
richting Utrecht CS		3,3	6
richting Cartesiusweg		5,0	8

Lijn 25 t.h.v. Overste den Oudenlaan			
Zaterdag		gemiddelde ritbezetting	hoogste gem. ritbezetting
		dag	avond
richting Utrecht CS		5,9	3,2
richting Cartesiusweg		4,7	6,4

Lijn 25 t.h.v. Overste den Oudenlaan			
Zondag		gemiddelde ritbezetting	hoogste gem. ritbezetting
		dag	avond
richting Utrecht CS		4,5	3,1
richting Cartesiusweg		4,6	3,6

De drukste ritten van lijn 25 op zaterdag zijn laat in de avond, op dagen dat er een feest is in Central Studios op het bedrijventerrein Cartesiusweg. Wat verder opvalt is dat op zondag de drukste ritten in de ochtend zijn. Dit zijn

kerkgangers die rond 10:00 naar de halte Racinelaan reizen en rond 12:00 uur weer terug gaan. De overige ritten hebben een gemiddelde bezetting onder de 10.

Op basis van deze gegevens stellen we voor om het aantal ritten tussen Utrecht CS en de Cartesiusweg te halveren. Lijn 36, die de verbinding overneemt van lijn 25, gaat 's avonds en in het weekend eens in het half uur rijden, zoveel mogelijk afgestemd op de drukste ritten. Met een halfuurdienst blijft Oog in Al in de rustige uren met een voldoende basisniveau bereikbaar en kunnen we dienstregelingen elders besteden om in te zetten op plaatsen en momenten waar de toegevoegde waarde groter is.

7.2.7 Bereikbaarheid St. Antonius Ziekenhuis Leidsche Rijn

Ten behoeve van het bezoek van het St. Antoniusziekenhuis in Leidsche Rijn rijden 's avonds op verschillende lijnen nog extra late ritten. Het gebruik van deze ritten ligt laag, maar gezien het maatschappelijk belang handhaven we deze ritten in de dienstregeling ondanks de lage bezetting. Voortaan zetten we echter kleinschalig materieel in op het merendeel van deze ritten, wat beter past bij de vervoervraag. Rond 20:00 uur vertrekken op werkdagen de onderstaande ritten vanaf het St. Antoniusziekenhuis, aansluitend op het aflopen van het bezoek:

- ✦ Lijn 10 naar Kanaleneiland en Lunetten
- ✦ Lijn 26 naar Terwijde en Langerak
- ✦ Lijn 30 naar Zuilen en Overvecht
- ✦ Lijn 39 naar Utrecht CS
- ✦ Lijn 48 naar Maarssen
- ✦ Lijn 48 naar Nieuwegein
- ✦ Lijn 127 naar Vleuten en Kockengen

Van bovengenoemde ritten rijden lijn 26 en 39 met een standaardbus, de overige ritten worden uitgevoerd met kleinschalig taximaterieel.

7.3 Maarssen en Lage Weide

In Maarssen en het bedrijfsgebied Lage Weide brengen we het aanbod beter in lijn met de vraag, om voldoende capaciteit te bieden, maar onnodig lege bussen te voorkomen.

7.3.1 Lijn 36 tussen Maarssen en Zuilen op zaterdag halfuurdienst

Lijn 36 rijdt op zaterdag elk kwartier, terwijl de vraag naar deze lijn beperkt is. De onderstaande tabel toont de bezetting van lijn 36 tussen Maarssen en Zuilen. Die laat zien dat de vraag achter blijft bij het aanbod op deze verbinding. Op basis van deze cijfers stellen we voor om de frequentie van lijn 36 op zaterdag te verlagen tot een halfuurdienst, gelijk aan de zondag en de vrijkomende dienstregelingen elders in te zetten waar de vraag groter is.

Lijn 36 t.h.v. Oud Zuilen	gemiddelde ritbezetting	hoogste gemiddelde ritbezetting
Zaterdag tot 18:00 uur		
richting Utrecht CS	6,3	11
richting Maarssen	5,3	10

Tussen Utrecht CS en Zuilen-Noord blijven de acht ritten per uur gehandhaafd. De gaten in de dienstregeling die vallen als gevolg van het wegvallen van de helft van de ritten op lijn 36, worden opgevuld met extra ritten van lijn 26 tussen Utrecht CS en Zuilen.

7.3.2 Lijn 38 in de daluren beperken

Lijn 38 kent in de spits een hoog gebruik in één richting. De overige ritten van de dagdekkende kwartierdienst in twee richtingen wordt weinig gebruikt. De bezettingsgegevens in de onderstaande twee tabellen illustreren dit.

Lijn 38 t.h.v. Gele Brug Amsterdam-Rijnkanaal	gemiddelde ritbezetting	hoogste gemiddelde ritbezetting
Ochtendspits tot 9:00 uur		
richting Utrecht CS	3	6
richting Maarssen	25,1	51

Lijn 38 t.h.v. Gele Brug Amsterdam-Rijnkanaal	gemiddelde ritbezetting	hoogste gemiddelde ritbezetting
Dagdal 9:00 – 14:00 uur		
richting Utrecht CS	5	20
richting Maarssen	5,2	9

Lijn 38 t.h.v. Gele Brug Amsterdam-Rijnkanaal	gemiddelde ritbezetting	hoogste gemiddelde ritbezetting
Middagspits na 14:00 uur		
richting Utrecht CS	19,5	60
richting Maarssen	4,4	10

De bezettingscijfers bewijzen dat een kwartierdienst buiten de spitsuren niet nodig is; een halfuurdienst volstaat. Om die reden stellen we het aantal ritten op lijn 38 per 2 juli 2016 bij. Voortaan rijdt lijn 38 alleen nog een kwartierdienst in de spits: 's ochtends vanaf Utrecht CS naar Lage Weide en Maarssen; 's middags andersom.

7.3.3 Lijn 48 hele dag halfuurdienst

Momenteel rijdt lijn 48 (Maarssen NS – Lage Weide – Papendorp – Nieuwegein – Houten) in de spitsuren een kwartierdienst in één richting. Deze spitscapaciteit is erg hoog in verhouding tot het gebruik: op het drukste punt tussen Nieuwegein en Maarssen, is de ritbezetting te laag om een kwartierdienst te verantwoorden. De onderstaande tabellen geven de spitsbezettingen op het drukste punt weer.

Lijn 48 t.h.v. viaduct A12 Papendorp	gemiddelde ritbezetting	hoogste gemiddelde ritbezetting
Ochtendspits tot 9:00 uur		
richting Nieuwegein (halfuurdienst)	7,2	22
richting Maarssen (kwartierdienst)	8,5	17

Lijn 48 t.h.v. viaduct A12 Papendorp	gemiddelde ritbezetting	hoogste gemiddelde ritbezetting
Middagspits 15:00 – 18:00 uur		
richting Nieuwegein (kwartierdienst)	8,7	13
richting Maarssen (halfuurdienst)	5,3	10

Op basis van de bezettingen concluderen we dat we de kostbare spitscapaciteit van lijn 48 elders effectiever kunnen inzetten. De hoogste gemiddelde bezetting in het drukste uurblok bedraagt 44 passagiers. Voor dit aantal reizigers is een halfuurdienst een goed reisaanbod. Voor klanten die van Nieuwegein naar Lage Weide reizen, betekent deze wijziging dat het kan voorkomen dat ze hun reis alleen een kwartier vroeger of later kunnen maken.

7.4 Bilthoven: lijn 77 altijd naar Bilthoven NS

Momenteel rijden niet alle ritten van lijn 77 naar station Bilthoven; een deel eindigt bij de halte Duivenlaan. Voor voldoende capaciteit is een uitbreiding niet noodzakelijk, maar het maakt de situatie voor klanten wel duidelijker als alle ritten hetzelfde eindpunt hebben. Aangezien het slechts vijf minuten scheelt, kiezen we ervoor om de verwarrende situatie te beëindigen en trekken we alle ritten door naar station Bilthoven. Daarmee ontstaan betere overstapmogelijkheden op de trein en komt het in het vervolg niet meer voor dat we klanten teleur moeten stellen dat de bus niet verder rijdt dan de Duivenlaan en ze moeten wachten tot de volgende rit.

7.5 Zeist, Heuvelrug en Amersfoort

De verbindingen tussen Utrecht, Zeist en Amersfoort functioneren over het algemeen goed. Met een aantal kleine aanpassingen, brengen we het aanbod nog beter in lijn met de vraag.

7.5.1 Lijn 72 neemt verbinding Amersfoort – De Uithof over van lijn 252

Vanwege de capaciteitsproblemen in Bilthoven, knippen we lijn 72 om de inzet van geleed materieel tussen Bilthoven en De Uithof mogelijk te maken. Daarmee ontstaat de mogelijkheid om vanuit Amersfoort en Zeist een directe verbinding met Utrecht-Zuid te creëren, in aanvulling op lijn 71. Dit doen we door de ritten van lijn 252 te koppelen aan de ritten van lijn 72 tussen De Uithof en Nieuwegein.

Net als lijn 252 nu, rijdt lijn 72 in de ochtendspits elk kwartier van Amersfoort naar De Uithof. Daarna rijdt lijn 72 verder richting Kanaleneiland en Nieuwegein; in de middagspits rijdt lijn 72 elk kwartier naar Amersfoort. In de andere richting rijdt lijn 72 een halfuurdienst tussen De Uithof, Zeist en Amersfoort. Op die manier ontstaat in de spits een kwartierdienst tussen Vollenhove en Amersfoort, in combinatie met lijn 52. Deze lijn kampt nu met capaciteitsproblemen. Bij de haltes in Vollenhove blijven in de ochtendspits geregeld klanten richting Amersfoort achter, die niet mee kunnen omdat de bus al vol zit. Dit blijkt ook uit de OV-chipkaartdata van september 2015. De gemiddelde ritbezetting van de drukste ritten op lijn 52 ligt ter hoogte van Huis ter Heide tussen de 45 en de 50.

Met de extra spitsritten van lijn 72 bieden we in Vollenhove en Soesterberg voldoende capaciteit richting Amersfoort en vice versa.

7.5.2 Lijn 75 Driebergen Wildbaan kleinschalig met versterking op piekmomenten

Lijn 75 (Driebergen Wildbaan – Station Driebergen-Zeist) rijdt in de spits met grote bussen, omdat de vraag op die momenten te groot is om te vervoeren met een achtpersoons taxibusje, dat de overige ritten rijdt. De bezetting van deze ritten is echter nog steeds erg laag voor de capaciteit die dit voertuigtype heeft. De onderstaande tabel toont de maximale gemiddelde bezetting van de ritten die momenteel in de spits met een grote bus gereden worden.

Lijn 75	Starttijd rit													
Bezetting t.h.v.	6:50	7:20	7:50	8:20	8:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	18:20	18:50	
Loolaan/A12	5	13	7	4	5	5	3	4	6	10	4	4	3	

Om de capaciteit die deze bus heeft effectiever in te zetten, kiezen we ervoor om de bovengenoemde ritten voortaan te rijden met een achtpersoons taxibusje. Op de ritten met een gemiddelde bezetting van hoger dan 4, zetten we een tweede taxibusje als versterking in. Dit betreft de ritten van 6:50 t/m 8:50 en van 15:50 t/m 17:20.

7.6 Nieuwegein en Houten

Om het aanbod in de regio Nieuwegein en Houten beter in lijn te brengen met de vraag, wijzigen we de inzet op een aantal verbindingen enigszins.

7.6.1 Extra ochtendspitsritten op lijn 74 en 77

Lijn 74 van Vianen en Nieuwegein naar Utrecht kampt in de ochtendspits op twee ritten met een capaciteitsprobleem. De ritten die om 7:13 en 7:28 uit Vianen vertrekken, hebben op het drukste punt een gemiddelde bezetting van boven de 40, op de drukste rit is dat 51. Om dit te verhelpen, rijden in de ochtendspits twee extra ritten op lijn 74 naar Utrecht Centraal, waarmee lijn 74 op het drukste moment van de dag in een 7/8 minuten frequentie tussen Nieuwegein en Utrecht rijdt:

- ✦ Vianen Lekbrug 7:32 uur; Nieuwegein Stadscentrum 7:45 uur; Utrecht CS 8:09 uur
- ✦ Nieuwegein Stadscentrum 8:00 uur; Utrecht CS 8:24 uur

Ook lijn 77 krijgt in de ochtendspits extra capaciteit in de vorm van twee extra spitsritten, waardoor op het drukste moment van de dag een vijfminutendienst geboden wordt:

- ✦ Nieuwegein Stadscentrum 7:39 uur; Utrecht CS 8:08 uur
- ✦ Nieuwegein Stadscentrum 7:49 uur; Utrecht CS 8:18 uur

7.6.2 Extra spitsritten op lijn 65

Lijn 65 rijdt in het drukste uur momenteel elke 7/8 minuten en heeft een hoge bezetting. Ondanks deze hoge frequentie en de inzet van gelede bussen, blijft het voorkomen dat er klanten achter blijven of met overvolle bussen vervoerd worden. Met het wegvallen van lijn 77 op de Europalaan, neemt de spitsdruk verder toe. In de

ochtendspits verwachten we op het drukste moment ongeveer 100 extra reizigers die momenteel nog gebruik maken van lijn 77. Om deze toename op te vangen en de druk op lijn 65 wat te verlichten, breiden we het aantal ritten op deze lijn verder uit. Daarmee voorkomen we dat er ook capaciteitsproblemen ontstaan op de overige lijnen die de Europalaan bedienen. Ook deze hebben weinig restcapaciteit op het drukste moment. De onderstaande tabel toont de gemiddelde ochtendspitsbezettingen van de lijnen op de Europalaan op basis van de OV-chipkaartgegevens van de dinsdagen en donderdagen in september 2015.

t.h.v. Anne Frankplein richting Nieuwegein	gemiddelde ritbezetting	hoogste gemiddelde ritbezetting
Werkdagen ochtendspits 7:30 – 9:00 uur		
Lijn 65	43	69
Lijn 63	25	29
Lijn 66	28	37
Lijn 74	25	36

We breiden lijn 65 zowel in de ochtendspits als in de middagspits op de piekmomenten uit met vier ritten per uur tussen Utrecht Centraal en de Marconibaan in Nieuwegein (Plettenburg). Zodoende ontstaat 's ochtends een vijfminutendienstregeling; 's middags rijdt lijn 65 elke zes minuten. Daarmee bieden we voldoende extra capaciteit om ook de klanten die nu nog met lijn 77 over de Europalaan reizen te vervoeren.

7.6.3 Lijn 265 opheffen en extra ritten op lijn 72

Omdat lijn 77 via Papendorp gaat rijden (zie paragraaf 4.1), is lijn 72 de enige verbinding tussen Nieuwegein-West en Kanaleneiland. Om te zorgen dat in de spits op deze verbinding een kwartierdienst blijft bestaan, rijden de ritten van lijn 265 voortaan als lijn 72 naar Nieuwegein. Spitslijn 265 wordt tussen Kanaleneiland en Nieuwegein-Zuid slecht gebruikt, waardoor het aantal klanten dat deze maatregel treft, beperkt is. Dagelijks reizen gemiddeld 22 klanten met lijn 265 voorbij de Remiseweg; gemiddeld 4,4 per rit. Voor deze klanten is lijn 65 het alternatief. Eventueel kunnen klanten uit Hoograven richting Plettenburg bij de halte Kanaleneiland-Zuid overstappen.

7.6.4 Lijn 48 halfuurdienst

Lijn 48 rijdt in de spits tussen Houten en Nieuwegein een kwartierdienst. De lijn wordt vooral gebruikt door klanten die een bestemming hebben op het bedrijventerrein Plettenburg. De onderstaande tabel toont de bezetting in de ochtendspits tussen Nieuwegein en Houten, ter hoogte van het Amsterdam Rijnkanaal.

Lijn 48 t.h.v. brug over het Amsterdam Rijnkanaal	gemiddelde ritbezetting	hoogste gemiddelde ritbezetting
Werkdagen ochtendspits 7:30 – 9:00 uur		
richting Nieuwegein	12,6	15
richting Houten	14,8	23

De bezettingen van de kwartierdienst in de middagspits liggen nog lager; de maximale gemiddelde bezetting is dan 13. De kwartierdienst op dit traject is daarom een kostbare aangelegenheid, die capaciteit vergt die we elders kunnen gebruiken om capaciteitsknelpunten te verhelpen. Om die reden krijgt lijn 48 de gehele dag een halfuurfrequentie. Dit aanbod past goed bij de vraag en is voor een dergelijke tangentiële verbinding een uitstekend aanbod.

7.6.5 Houten 's avonds en zondag beter ontsloten, Expo ook op zondag bereikbaar

Momenteel rijden 's avonds lijn 45 en 47 beide in een uurdienst van en naar station Houten. Lijn 45 ontsluit een deel van Houten Zuid, lijn 47 rijdt een routevariant langs het oude dorp. Het gebruik van beide lijnen is minimaal, de gemiddelde ritbezetting komt de hele avond niet boven 1 uit op lijn 45 en niet boven de 4 op lijn 47. We wijzigen de avondbediening in Houten om met dezelfde dienstregelinguren een zo groot mogelijke groep klanten te bedienen. De avondritten van lijn 45 en de ritten van lijn 47 die de routevariant langs het oude dorp rijden, heffen we op en vervangen we door twee nieuwe lijnen. Aangezien de trein de basisverbinding is tussen Utrecht en Houten, spelen de bussen 's avonds alleen een rol om klanten van en naar het station te brengen. Dit gaan ze doen volgens twee routes, met een zo groot mogelijke dekking:

- ✦ Lijn 148 rijdt een lusje van station Houten via de noordelijke rondweg
- ✦ Lijn 149 rijdt een lusje van station Houten via de zuidelijke rondweg en Schalkwijk

De routes van beide lijnen staan weergegeven in figuur 7.1.



Figuur 7.1 Routes avondlijnen 148 en 149. Deze lijnen vervangen de avondbediening met lijn 45 en 47 en rijden ook op zondag. Ze doen alle haltes langs de rondweg in Houten aan en sluiten aan op de trein van en naar Utrecht.

Beide lijnen rijden 's avonds elk uur tot 0:30 uur. Lijn 149 naar Houten Zuid sluit elk uur aan op de trein die om .51 aankomt; lijn 148 naar Houten Noord sluit aan op de trein uit Utrecht van .21 en op de laatste trein uit Utrecht van 0:36 uur. Voor bestaande klanten heeft dit beperkte gevolgen:

- ✚ Doordat lijn 45 's avonds niet meer rijdt, komt er voortaan na 19:30 uur geen bus meer in 't Goy. Op basis van het OV-chipkaartgebruik worden daarmee gemiddeld 0 klanten getroffen. De enige reizen met lijn 45 gaan naar Schalkwijk.
- ✚ Doordat de laatste rit van lijn 47 voortaan om 21:10 uur vertrekt uit Houten en om 21:40 uit Utrecht, is er na die tijd geen directe verbinding meer tussen Houten en Hoograven. Daarmee verliezen minder dan 10 klanten per avond hun verbinding.

Op zondag ontsluiten we Houten de gehele dag op deze manier, waardoor alle haltes in Houten alle momenten van de week bediend worden. Lijn 47 rijdt voortaan alleen nog overdag, via het bedrijventerrein om de verbinding met de Expo te verbeteren. Ook in het weekend zorgen beurzen dat er vraag is naar vervoer. Op zaterdag en zondag rijden de laatste ritten van lijn 47 rond 18:00 uur.

7.7 Wijk bij Duurstede

Ondanks de inzet van meer gelede bussen, komt het nog steeds voor dat de bussen van lijn 41 in de ochtendspits van Wijk bij Duurstede richting Utrecht klanten moeten achterlaten. Met een uitbreiding van het aanbod, zorgen we voor voldoende capaciteit.

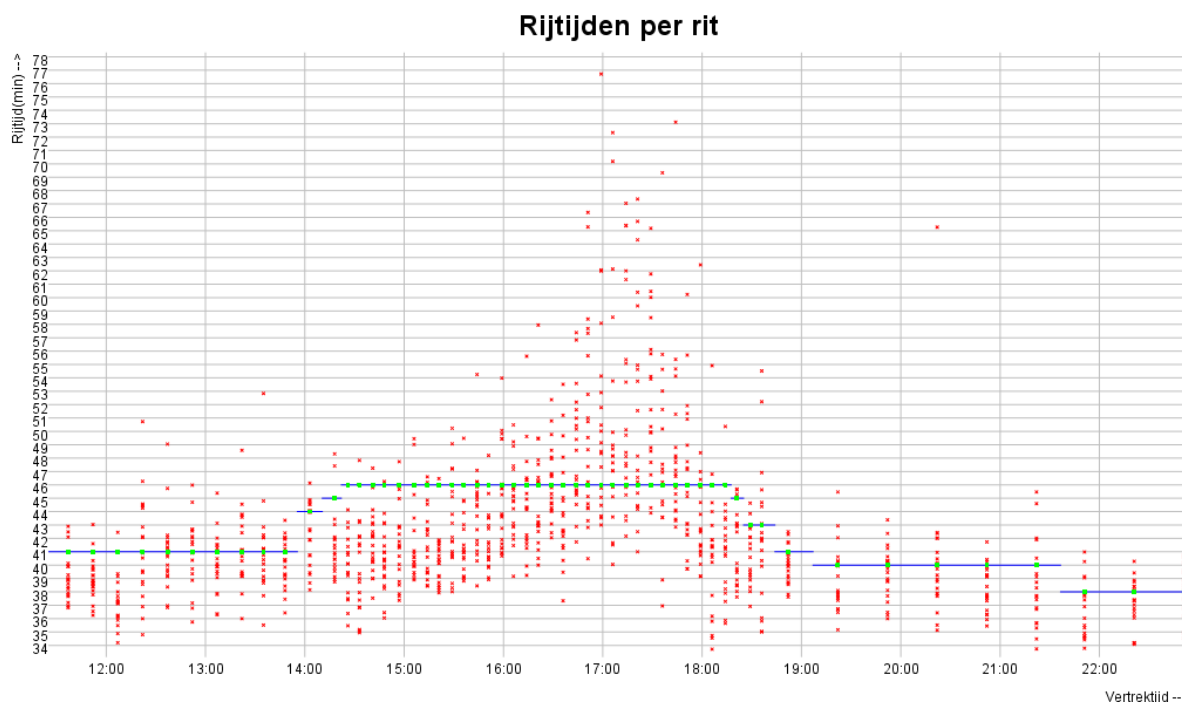
7.7.1 Capaciteit en punctualiteit lijn 41

In het drukste uur, is de gemiddelde ritbezetting op lijn 41 op het drukste punt, tussen Bunnik en Utrecht 40.

Lijn 41 t.h.v. Rhijnauwen	gemiddelde ritbezetting	hoogste gemiddelde ritbezetting
Werkdagen ochtendspits 7:30 – 8:30 uur		
richting Utrecht CS	40,1	48

Op de drukste rit is die gemiddeld 48, op de minst drukke rit dat uur is de gemiddelde bezetting 33. Dit geeft aan dat de spreiding van klanten over de ritten over het algemeen goed is. Van de ruim 350 klanten die gebruik maken van lijn 41 in het drukste uur, reizen er ongeveer 190 naar Utrecht Centraal. De rest heeft bestemmingen langs de Rubenslaan en in de omgeving Vondellaan.

Behalve de capaciteit, speelt op lijn 41 tevens een punctualiteitsprobleem. De route over de Rubenslaan is in de spits weinig betrouwbaar en zal dat naar verwachting ook niet worden, als lijn 41 via de Vondellaan en Albatrosstraat gaat rijden. Verderop, in en bij Bunnik, loopt lijn 41 ook geregeld vertraging op. In de middagspits lopen bussen van Utrecht naar Wijk bij Duurstede geregeld tien minuten vertraging op, uitlopend tot een half uur. Figuur 7.2 toont de gerealiseerde rijtijden van lijn 41 in de eerste vier weken van november 2015. Lijn 41 krijgt daarom op de drukste momenten extra rijtijd. Mogelijk zorgt het gereedkomen van de Baan van Fectio in Bunnik voor verlichting, doordat het doorgaande verkeer het spoor voortaan ongelijkvloers kan kruisen.

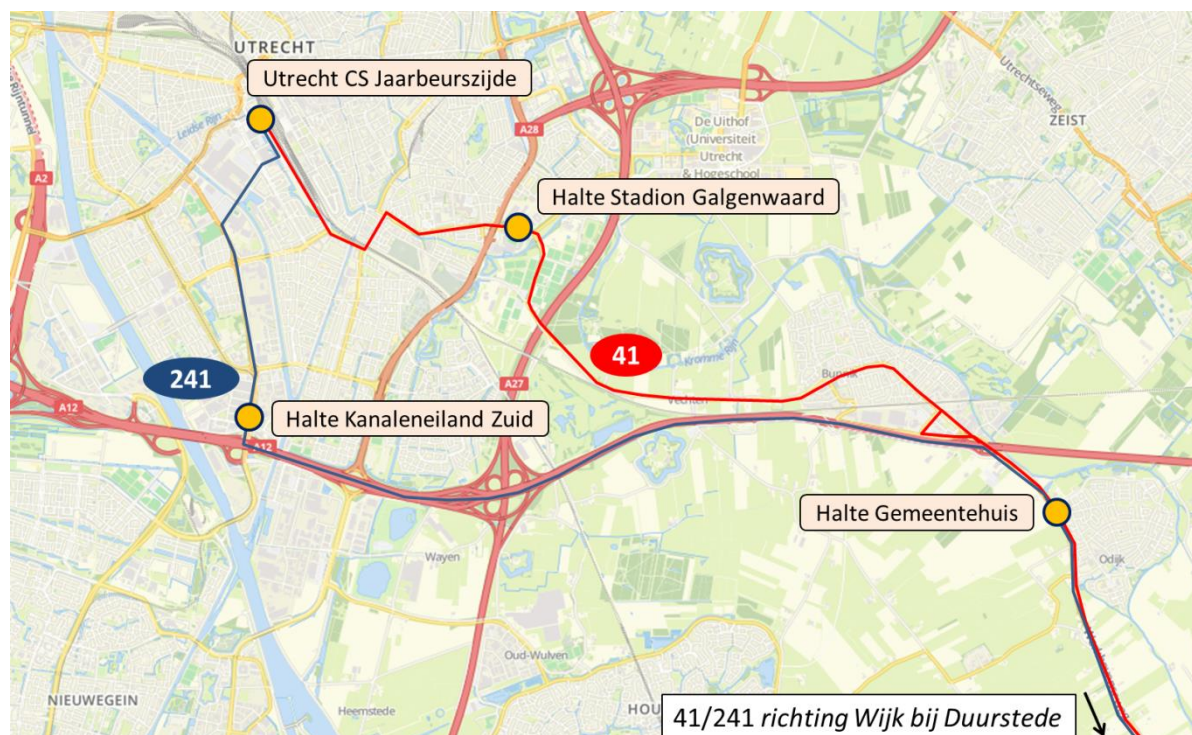


Figuur 7.2 Rijtijden lijn 41 van Utrecht CS naar Wijk bij Duurstede. De blauwe lijnen tonen de dienstregelingstijd, de rode stippen zijn de meetwaarden van de gerealiseerde ritten. Duidelijk zichtbaar is de grote spreiding in ritlengte, met in de middagspits tussen 17:00 en 18:00 grote uitschieters. De rit van 17:00 uur uit Utrecht, heeft bijvoorbeeld in het snelste geval genoeg aan 43 minuten, terwijl het ook is voorgekomen dat deze rit er 77 minuten over heeft gedaan.

7.7.2 Lijn 241: meer capaciteit in de ochtendspits en alternatieve route

In de dienstregeling vanaf de tweede helft van 2016 nemen we maatregelen om beide problemen zoveel mogelijk te beperken. Voor de grote groep doorgaande reizigers, bieden we in de ochtendspits extra capaciteit. Omdat lijn 41 al acht ritten per uur rijdt, heeft het verder verhogen van de frequentie geen toegevoegde waarde voor de kwaliteit van het aanbod. Daarom kiezen we voor een gespreider aanbod, met andere rechtstreekse verbindingen in de vorm van de spitslijn 241. Deze lijn rijdt tot aan de halte Gemeentehuis in Odijk dezelfde route als lijn 41, maar gaat vervolgens net voor Bunnik de A12 op tot Kanaleneiland en rijdt via de Europalaan naar Utrecht CS. Voor klanten met een bestemming aan de zuidkant van Utrecht en Nieuwegein, ontstaat een snellere reisverbinding doordat zij niet via Utrecht CS hoeven te reizen. Figuur 7.3 toont de route van lijn 241 tussen Odijk en Utrecht.

De route via de A12 is naar verwachting niet veel sneller dan de route via Bunnik, doordat de rijtijd op de A12 in de spits net zo min betrouwbaar is als die via Bunnik. In theorie is de route sneller, maar rijtijdmetingen wijzen uit dat de rijtijden van Odijk naar Kanaleneiland en vice versa in de spits variëren van 10 tot ongeveer 20 minuten. Als er geen file staat op de A12, is de route ongeveer 8 minuten sneller. Als er wel file op de A12 staat, is de rijtijd vergelijkbaar met lijn 41. We hebben navraag gedaan naar de mogelijkheden om op dit traject met lijndiensten gebruik te kunnen maken van de vluchtstrook, maar Rijkswaterstaat acht dat niet haalbaar, als gevolg van de vele op- en afritten op het traject Bunnik – Kanaleneiland en het tussenliggende knooppunt Lunetten.



Figuur 7.3 Route lijn 241 tussen Odijk en Utrecht. De nieuwe lijn 241 gaat via Kanaleneiland-Zuid rijden; lijn 41 blijft het stadion bedienen.

Ochtendspits

Met een tienminutendienst op zowel lijn 41 als lijn 241, vertrekken tussen 7:00 en 8:00 uur 's ochtends om de vijf minuten van het busstation in Wijk bij Duurstede. Op die manier bieden we klanten die naar Utrecht CS reizen elke vijf minuten een rit; klanten die naar Utrecht Oost of Kanaleneiland reizen, hebben elke tien minuten een reismogelijkheid. Tussen acht en negen rijden beide lijnen een kwartierdienst, waardoor klanten elke 7/8 minuten een verbinding van Wijk naar Utrecht CS hebben. De eerste rit van lijn 241 is om 7:35 op Utrecht Centraal, de laatste arriveert daar om 9:20 uur.

Middagspits

In de middagspits is de capaciteit op lijn 41 voldoende (de gemiddelde ritbezetting is maximaal 34), dus breiden we het aantal ritten niet uit. Om klanten die 's ochtends met lijn 241 naar Kanaleneiland reizen, ook terug een rechtstreekse verbinding te bieden en bovendien om ervaring op te doen met de alternatieve route via de A12, kiezen we om ook 's middags een deel van de ritten van lijn 41 via de A12 te laten rijden als lijn 241. Beide lijnen rijden dan een kwartierdienst en ze vertrekken om en om vanaf Utrecht CS, voor een optimale verdeling. De eerste rit van lijn 241 vertrekt om 14:30 vanaf Utrecht CS, de laatste om 18:30 uur.

Effecten voor bestaande klanten

In de daluren blijft het aantal ritten op lijn 41 ongewijzigd. Dat geldt ook voor de ritten die tussen Utrecht CS en het stadion rijden. Ook na de zomervakantie blijft lijn 41 's ochtends acht ritten per uur van Utrecht CS naar het stadion rijden en 's middags andersom. Daarmee blijft het gevolg van de verschuiving van ritten van lijn 41 naar de A12 in de ochtendspits beperkt tot de klanten die nu gebruik maken van de ritten 1018 t/m 1048 op lijn 41 en gebruik maken van een halte tussen Bunnik en de Bleekstraat in Utrecht. Dit betreft de volgende aantallen, die in plaats van acht ritten per uur voortaan zes (tussen 7:45 en 8:45) tot vier ritten (tussen 8:45 en 9:45) per uur geboden wordt:

- ✦ Gemiddeld 100 reizigers per dag vanuit Wijk bij Duurstede, Cothen, Werkhoven en Odijk naar de Vondellaan;
- ✦ Gemiddeld 85 reizigers per dag vanuit Wijk bij Duurstede, Cothen, Werkhoven en Odijk naar het stadion en de Rubenslaan;
- ✦ Gemiddeld 40 reizigers per dag vanuit Wijk bij Duurstede, Cothen, Werkhoven en Odijk met een bestemming in Bunnik;
- ✦ Gemiddeld 30 reizigers per dag vanuit Bunnik richting Utrecht.

De overige 430 gebruikers van deze ritten behouden hun reismogelijkheid en gaan er tussen 7:00 en 8:00 uur op vooruit, doordat vier ritten per uur extra geboden worden.

In de middag betreft de wijziging de reizigers van de ritten 1087 t/m 1151. Bij elkaar maken hiervan gemiddeld 1.170 klanten per dag gebruik van, waarvan de onderstaande groepen te maken krijgen met een halvering van het aantal ritten, omdat een deel van de ritten voortaan via de A12 rijdt:

- ✦ Gemiddeld 90 reizigers die instappen bij de Vondellaan richting Wijk bij Duurstede;
- ✦ Gemiddeld 135 reizigers die instappen bij een halte op de Rubenslaan of het stadion richting Wijk bij Duurstede;
- ✦ Gemiddeld 80 reizigers die lijn 41 gebruiken tussen Utrecht CS en Bunnik;
- ✦ Gemiddeld 60 reizigers die lijn 41 gebruiken tussen Bunnik en Wijk bij Duurstede.

Voor de overige 800 klanten van genoemde ritten behouden hun huidige aanbod van acht ritten per uur.

8 Uitbreidingen en besparingen op een rijtje

Met de maatregelen uit dit vervoerplan bieden we fors meer capaciteit op de plaatsen en momenten waar de behoefte daaraan het grootste is. In het drukste uur van de ochtendspits bieden we verspreid over het netwerk ongeveer 50 extra ritten per dag aan, voornamelijk naar De Uithof, Papendorp en Utrecht Centraal. Daarmee lossen we de belangrijkste capaciteitsknelpunten op en dragen we bij aan de realisatie van de regionale beleidsdoelen door te zorgen dat de economische kerngebieden in de spits goed bereikbaar blijven met het openbaar vervoer.

We kunnen echter niet voorkomen dat sommige lijnen een punt van zorg zullen blijven de komende jaren. Op lijn 12 en, in mindere mate, lijn 28 tussen Utrecht CS en De Uithof, is het bijvoorbeeld onmogelijk om op alle momenten van de dag voldoende capaciteit te bieden om iedereen op de grootste piekmomenten comfortabel te vervoeren. Juist ook daarom is het beleid vooral gericht op het bieden van voldoende hoogwaardige alternatieve reismogelijkheden via regionale knooppunten. Om die op korte termijn uit te breiden, zien we onder meer kansen voor een nieuwe, snellere verbinding tussen knooppunt Nieuwegein-Stadscentrum en De Uithof. Een goede doorstroming van de Plettenburgerbaan, Laaggravenseweg en Waterlinieweg is daarvoor echter een belangrijke randvoorwaarde, waarover we de komende tijd met de betreffende wegbeheerders in overleg treden.

Dit hoofdstuk geeft hoogover inzicht in de effecten die de wijzigingen in de dienstregeling hebben op de enerzijds exploitatiekosten en anderzijds de impact die ze gemiddeld hebben voor de gebruikers van de betreffende lijnen.

Voor wat betreft de dienstregelinguren gelden de volgende voorbehouden:

- ✚ Mutaties in de dienstregelinguren zijn weergegeven in aantal uren per jaar, afgerond op 1.000 uren (ongeveer 0,1% van de totale concessie-omvang).
- ✚ Dienstregelinguren van ritten die met kleinschalig materieel uitgevoerd worden, hebben we voor de helft meegerekend, aangezien de exploitatiekosten ongeveer de helft bedragen van de exploitatiekosten met grootschalig materieel.

In de tabellen in de verschillende paragrafen van dit hoofdstuk geven we een kwalitatieve beoordeling van het effect dat een maatregel in totaal gemiddeld heeft voor alle klanten die met de wijziging te maken krijgen. Met een score verdeeld in vijf waarden (-; -; 0; +; ++), geven we een beeld of een maatregel per saldo een verbetering is of een achteruitgang is van het kwaliteitsniveau dat klanten ervaren. Deze scores zijn bepaald aan de hand van het aantal klanten dat een verbeterd aanbod krijgt en het aantal klanten dat erop achteruit gaat. Daarbij hebben we rekening gehouden met de impact die de maatregel heeft voor de verschillende groepen klanten en op welk moment van de dag de wijziging plaatsvindt. Extra ritten in de spits om capaciteitsproblemen op te lossen, zijn bijvoorbeeld een grotere verbetering dan extra ritten in de daluren; een beperking van het aantal ritten is bij een hoge frequentie minder ingrijpend dan wanneer een lijn maar twee of vier ritten per uur rijdt. Ook als er voldoende zitplaatsen zijn, is een halvering van de frequentie tot een halfuurdienst immers een maatregel die een vrij grote impact heeft op het kwaliteitsniveau.

8.1 Noord: Maarssen, Zuilen en Overvecht

In het noordelijk deel van de concessie breiden we het aanbod enigszins uit, voornamelijk op de verbindingen met De Uithof. Dit levert per saldo ook een verbetering van het kwaliteitsniveau van het aanbod voor klanten op.

Wijziging	DRU-uitbreiding (indicatief)	DRU-besparing (indicatief)	Impact maatregel voor klanten
Lijn 3 en 9 koppelen in Zuilen en lijn 26 naar Zuilen-Noord i.p.v. Vechtsebanen		1.000	+
Lijn 34 integreren in lijn 36			+
Lijn 16 en 36 koppelen aan lijn 26 en 25 tot lijn 26 Zuilen – CS – Leidsche Rijn en lijn 36 Maarssen – CS – Cartesiusweg			+
Lijn 36 zaterdag halfuurdienst tussen Maarssen en Zuilen		1.000	-
Lijn 1 en 6 omwisselen ten noorden van Overvecht NS resp. winkelcentrum Overvecht	2.000		+
Spitsritten lijn 6 Nijenoord t.b.v. HU opheffen		1.000	0
Lijn 30 knippen en inzet gelede bussen Overvecht NS – De Uithof		1.000	++
Lijn 228 doortrekken van de binnenstad naar Zuilen	4.000		++
Totaal	0	0	+

8.2 Noordoost: Tuindorp, Voordorp, De Bilt en Bilthoven

In het noordoostelijk deel van de regio is het aantal wijzigingen beperkt. De belangrijkste maatregel is de forse uitbreiding van de capaciteit op de verbinding tussen station Bilthoven en De Uithof. Door groter materieel naar deze verbinding te schuiven, is het resultaat voor klanten groot, terwijl de extra kosten beperkt blijven.

Wijziging	DRU-uitbreiding (indicatief)	DRU-besparing (indicatief)	Impact maatregel voor klanten
Inzet gelede bussen en extra versterkingritten Bilthoven NS – De Uithof			++
Lijn 5 en 7 koppelen tot lijn 7 Voordorp – CS – Kanaleneiland			0
Totaal	0	0	+

8.3 Centrum: Museumkwartier, Wittevrouwen, Wilhelminapark

In de binnenstad wijzigt per saldo weinig aan het aanbod. De wijzigingen compenseren elkaar, maar leveren per saldo wel een verschuiving van capaciteit op naar de plaatsen waar de behoefte daaraan het grootste is. De belangrijkste uitbreiding is het verhogen van het aantal ritten van en naar De Uithof in de spits van acht naar twaalf. In de daluren bieden lijn 28 en 128 deze frequentie momenteel reeds; voortaan is dat ook in de spitsuren het geval.

Wijziging	DRU-uitbreiding (indicatief)	DRU-besparing (indicatief)	Impact maatregel voor klanten
Meer spitsritten binnenstad - Uithof v.v. op lijn 28	2.000		+
Lijn 2 lagere frequentie spits en avond		1.000	-
Lijn 8 lagere frequentie spits		1.000	-
Totaal	2.000	2.000	0

8.4 Oost: De Uithof, Rijnsweerd, Zeist, Amersfoort en Heuvelrug

In het oostelijk deel van de concessie breiden we het aanbod per saldo uit, wat ook resulteert in een positieve ontwikkeling van de dienstregeling voor klanten. We bieden meer ritten van en naar De Uithof, om te zorgen dat het aanbod niet achter blijft bij de vraag. Vanwege de verhuizing van de Hogeschool Utrecht van Rijnsweerd naar De Uithof, verschuiven we de flexibele versterkingsuren van lijn 128 naar lijn 12.

Wijziging	DRU-uitbreiding (indicatief)	DRU-besparing (indicatief)	Impact maatregel voor klanten
Extra spitsritten lijn 128 naar Rijnsweerd i.p.v. flexinzet op lijn 28		2.000	+
Extra flexinzet op lijn 12	3.000		+
Ochtendspitssneldienst 371 Driebergen-Zeist NS - De Uithof	1.000		++
Extra spitsritten Zeist - Amersfoort op lijn 72 (huidige lijn 252)	2.000		+
Lijn 252 en 72 koppelen tot lijn 72 Amersfoort - De Uithof - Kaneleneiland - Nieuwegein			0
Lijn 75 met kleinschalig materieel in de spits			0
Totaal	6.000	2.000	+

8.5 Zuidoost: Hoograven, Lunetten, Houten, Bunnik en Wijk bij Duurstede

Op de verbinding naar Wijk bij Duurstede vindt een grote verbetering van het aanbod plaats, terwijl het aanbod in Hoograven per saldo voor klanten een vermindering van het aanbod betekent. In Houten besparen we en bieden we bovendien een betere bediening in de rustige uren en is de Expo ook op zondag te bereiken voor beursgangers.

Wijziging	DRU-uitbreiding (indicatief)	DRU-besparing (indicatief)	Impact maatregel voor klanten
Lijn 41 uitbreiden met en deels vervangen door lijn 241	1.000		++
Lijn 47 daglijn via Expo Doornkade		2.000	0
Lijn 148 en 149 avond- en zondaglijnen i.p.v. 45	* 1.000		+
Lijn 21 en 1 koppelen tot lijn 1 Hoograven – CS – Overvecht			0
Lijn 15 opheffen		* 2.000	-
Lijn 8 lagere frequentie spits		1.000	-
Totaal	* 2.000	* 5.000	0

* Gewogen dienstregelinguren: ritten uitgevoerd met kleinschalig achtpersoonsmaterieel hebben we voor de helft meegenomen in de berekening.

8.6 Zuid: Nieuwegein, IJsselstein en Vianen

De maatregelen in Nieuwegein en omgeving leveren per saldo een verbetering op van het aanbod, door een betere spreiding van reismogelijkheden en extra capaciteit op de drukste momenten, ten koste van minder gebruikte verbindingen. Voor Vianen en IJsselstein gaat de kwaliteit van de verbindingen aanzienlijk omhoog, door in de spits het aantal ritten van en naar De Uithof uit te breiden.

Wijziging	DRU-uitbreiding (indicatief)	DRU-besparing (indicatief)	Impact maatregel voor klanten
Lijn 287 extra ritten ochtendspits			++
Lijn 283 routewijziging en extra spitsritten	1.000		++
Lijn 77 via Papendorp			0
Lijn 48 via Jutphaas-Wijkersloot			+
Lijn 65 hogere spitsfrequentie	1.000		++
Lijn 74 en 77 extra ritten ochtendspits	1.000		+
Lijn 48 halfuurdienst		4.000	-
Lijn 265 opheffen en 72 uitbreiden			0
Totaal	3.000	4.000	+

8.7 Zuidwest: Kanaleneiland, Papendorp, Oudenrijn, Oog in Al

De wijzigingen leveren per saldo vooral besparingen op het aanbod op in het zuidwestelijk deel van de stad. Deels is dit gelukt met een efficiëntere lijnvoering, zoals lijn 77 die lijn 29 in Papendorp vervangt. Voor het grootste deel is het echter een gevolg van besparingen op weinig gebruikte ritten, zoals lijn 24 in de daluren en op lijn 25 in de avond en het weekend. Doordat weinig klanten erop achteruit gaan, heeft de besparing per saldo weinig impact voor klanten.

Wijziging	DRU-uitbreiding (indicatief)	DRU-besparing (indicatief)	Impact maatregel voor klanten
Lijn 7 en 5 koppelen tot lijn 7 Kanaleneiland – CS – Voordorp			+
Lijn 25 en 36 koppelen tot lijn 36 Oog in Al – CS – Maarssen	1.000		+
Lijn 26 en 16 koppelen tot lijn 26 Leidsche Rijn – CS – Zuilen	1.000		+
Lijn 29 naar Papendorp-Zuid opheffen		3.000	0
Lagere frequentie in Oog in Al 's avonds en in het weekend t.o.v. huidige lijn 25		3.000	-
Lijn 24 beperken tot spitslijn		4.000	0
Totaal	2.000	10.000	0

8.8 West: Lage Weide, Leidsche Rijn en Vleuten

De herziening van het lijnennet in Leidsche Rijn zorgt voor een groot aantal wijzigingen voor klanten. Dit zijn zowel positieve als negatieve, maar per saldo levert het een flinke besparing van de exploitatiekosten op door te besparen op ritten die weinig gebruikt worden.

Wijziging	DRU-uitbreiding (indicatief)	DRU-besparing (indicatief)	Impact maatregel voor klanten
Lijn 28 ook in de spits naar De Uithof			+
Lijn 27 hogere frequentie en ander busstation dan lijn 28	1.000		+
Lijn 127 doortrekken naar Leidsche Rijn Centrum	* 1.000		0
Lijn 26 en 19 integreren		7.000	0
Lijn 29 naar Vleuterweide-West	* 7.000		+
Lijn 39 inkorten CS – Leidsche Rijn Centrum		8.000	-
Lijn 38 lagere frequentie daluren		4.000	0
Lijn 126 inkorten Vleuten - Maarssen		* 3.000	0
Lijn 125 opheffen		* 1.000	0
Totaal	* 9.000	* 23.000	0

* Gewogen dienstregelinguren: ritten uitgevoerd met kleinschalig achtpersoonsmaterieel hebben we voor de helft meegenomen in de berekening.

8.9 Totaaloverzicht wijzigingen per regio

Onderstaande tabel toont de sommatie van de wijzigingen in elke hierboven behandelde regio. Bij elkaar zorgen de wijzigingen per saldo voor een kleine verbetering van het aanbod voor klanten en realiseren we bovendien een besparing van dienstregelinguren. Dit is noodzakelijk, doordat we het afgelopen jaar een forse uitbreiding van de rijtijden op diverse lijnen hebben moeten bekostigen, waardoor het aantal dienstregelinguren in de huidige dienstregeling te hoog is om binnen het jaarlijkse budget te blijven. Tevens hebben we door de uitbreiding van het aantal ritten dat met kleinschalig materieel gereden wordt, kunnen zorgen voor een besparing van exploitatiekosten, zonder dat het ritaanbod voor klanten vermindert.

Regio	DRU-uitbreiding (indicatief)	DRU-besparing (indicatief)	Impact wijzigingen voor klanten
Noord (Maarssen, Zuilen, Overvecht)	6.000	4.000	+
Noordoost (Tuindorp, Voordorp, Bilthoven)	0	0	+
Centrum (Centrum, Wilhelminapark)	2.000	2.000	0
Oost (Rijnsweerd, Uithof, Zeist, Amersfoort)	6.000	2.000	+
Zuidoost (Hoograven, Houten, Wijk bij D.)	* 2.000	* 5.000	0
Zuid (Nieuwegein, IJsselstein, Vianen)	3.000	4.000	+
Zuidwest (Kan'eiland, Oog in Al, Oudenrijn)	2.000	10.000	0
West (Lage Weide, Leidsche Rijn, Vleuten)	* 9.000	* 23.000	0
Totaal	30.000	50.000	0/+

* Gewogen dienstregelinguren: ritten uitgevoerd met kleinschalig achtpersoonsmaterieel hebben we voor de helft meegenomen in de berekening.

9 Infrastructurele consequenties

De wijzigingen in de dienstregeling per juli 2016 hebben, behalve de grote wijzigingen zoals het in gebruik nemen van het nieuwe busstation en de Dichtersbaan, 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 de provincie Utrecht, als concessieverlener en subsidieverlener naar wegbeheerders voor regionale verkeers- en vervoermaatregelen, overleg met de wegbeheerders.

9.1 Nieuwe en vervallen haltes

De meeste infrastructurele aanpassingen betreffen nieuwe en vervallen haltes. De onderstaande nieuwe haltes zijn gewenst:

- ✦ Utrecht Hooft Graaflandstraat ter hoogte van kruising met 't Goylaan (lijn 1, richting Hoograven-Zuid en richting Utrecht CS)
- ✦ Utrecht Franciscusdreef (lijn 3, richting Zuilen)
- ✦ De Meern Veldzicht op de HOV-baan (lijn 24, 29, 102, 103, 107 richting De Meern en richting Papendorp)
- ✦ Utrecht Langerakbaan ter hoogte van kruising met busbaan Parkwijk (lijn 26 richting Terwijde en richting Utrecht CS)
- ✦ Utrecht Busbaan Parkwijk ter hoogte van kruising met Langerakbaan (lijn 28 richting Vleuterweide en richting Utrecht CS)
- ✦ Vleuten Veldhuizerweg (lijn 29, richting Veldhuizen)
- ✦ Vleuten Albert Schweitzerlaan (lijn 126, richting Maarssen)
- ✦ Vleuten Heinsmaat (lijn 126, richting Maarssen)
- ✦ Vleuten De Reit (lijn 126, richting Maarssen)

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

- ✦ Utrecht De Kwakel (beide richtingen)
- ✦ Utrecht Klopvaart (keerlus)
- ✦ Utrecht Bleekstraat (i.v.m. bouwwerkzaamheden Uithoflijn)
- ✦ Utrecht Papendorp-Zuid
- ✦ Utrecht Mercatorlaan
- ✦ Utrecht P+R Papendorp (tijdelijke halte op oprit Prins Clausbrug)
- ✦ Utrecht Meijewetering
- ✦ Utrecht Heldinnenlaan
- ✦ De Meern Zuiderbreedte
- ✦ De Meern Noorderbreedte
- ✦ De Meern Esdoornlaan

- ✦ Vleuten Hardenbroek
- ✦ Vleuten Sparrendaal
- ✦ Vleuten Wilhelminalaan
- ✦ Vleuten Bottensteinweg
- ✦ Vleuten Alenvelpark
- ✦ Vleuten De Reit (op De Tol, richting Maarssen)

In IJsselstein betekent de nieuwe route van lijn 283 dat de in- en uitstaphaltes richting Utrecht omdraaien. Daardoor staan de abri's aan de 'verkeerde' kant van de weg. Dit betreft de volgende haltes:

- ✦ IJsselstein Goudplevier
- ✦ IJsselstein Achtersloot
- ✦ IJsselstein Mandenmaker
- ✦ IJsselstein Oranje Nassaulaan
- ✦ IJsselstein Televisiebaan

De abri bij de halte Europalaan verliest zijn functie, aangezien dit de laatste halte wordt van lijn 283 waar klanten alleen nog uitstappen. Ook de halte aan de oostkant zal geen belangrijke instaphalte zijn, aangezien de halte Overwaard om de hoek op de Utrechtseweg de snelste verbinding met De Uithof gaat bieden.

9.2 Nieuwe en vervallen eindpunten

De routewijzigingen hebben tevens tot gevolg dat een aantal eindpunten van lijnen wijzigt. De onderstaande haltes zijn vanaf juli 2016 het begin- en/of eindpunt van ritten:

- ✦ IJsselstein Europalaan (lijn 283)
- ✦ Utrecht The Wall (lijn 10, 30, 39)
- ✦ Utrecht Station Overvecht (lijn 6, 30)

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

- ✦ Utrecht De Kwakel (lijn 1, deel ritten lijn 30; eindpuntvoorziening aanwezig)
- ✦ Utrecht Klopvaart (lijn 9; eindpuntvoorziening aanwezig)
- ✦ Utrecht Smaragdplein (lijn 15)
- ✦ Vleuten Veldhuizerweg (lijn 26; eindpuntvoorziening aanwezig)
- ✦ Utrecht Nijenoord (228, deel ritten lijn 6)
- ✦ Bilthoven Duivenlaan (deel ritten lijn 77)
- ✦ IJsselstein Binnenstad (lijn 283)

9.3 Gewijzigde bewegingen op kruispunten

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

- ✦ Utrecht, kruispunt Venuslaan/Albatrosstraat
 - Nieuwe beweging Venuslaan Oost – Albatrosstraat v.v. (lijn 12, 41)
 - Vervallen beweging Venuslaan Oost – Venuslaan West v.v. (lijn 12, 41)
- ✦ Utrecht, kruispunt Vondellaan/Bleekstraat
 - Nieuwe beweging Vondellaan NW – Vondellaan ZO v.v. (lijn 8, 12, 41, 47, 247)
 - Vervallen beweging Vondellaan NW – Bleekstraat v.v. (lijn 74, 77)
 - Vervallen beweging Vondellaan ZO – Bleekstraat v.v. (lijn 8, 47, 247)
- ✦ Utrecht, kruispunt Vondellaan/Balijelaan
 - Vervallen beweging Balijelaan – Vondellaan v.v. (lijn 74, 77).
→ Bij ingebruikname van lijn 22 wordt deze beweging opnieuw ingevoerd.
- ✦ Utrecht, kruispunt Baden-Powellweg/Briljantlaan
 - Nieuwe beweging Vondellaan – Albatrosstraat v.v. (lijn 12, 41)
- ✦ Utrecht, kruispunt Hooft Graaflandstraat/'t Goylaan
 - Vervallen beweging Hooft Graaflandstraat – Constant Erzeijstraat v.v. (lijn 15)
- ✦ Utrecht, kruispunt Europalaan/A12
 - Nieuwe beweging Europalaan Noord – A12 Oost v.v. (lijn 241)
- ✦ Utrecht, kruispunt Mercatorlaan/Bevrijdingslaan
 - Vervallen beweging Mercatorlaan – busbaan Bevrijdingslaan (lijn 29)
- ✦ Utrecht, kruispunt Orteliuslaan/Mercatorlaan
 - Vervallen beweging Orteliuslaan – Mercatorlaan (lijn 29)
- ✦ Utrecht, kruispunt Langerakbaan/Busbaan De Woerd
 - Vervallen beweging Busbaan De Woerd – Langerakbaan Oost v.v. (lijn 126)
- ✦ Vleuten, kruispunt Veldhuizerweg/Mostperenlaan
 - Nieuwe beweging Veldhuizerweg Noord – Veldhuizerweg Zuid v.v. (lijn 29)
 - Vervallen keerbeweging Veldhuizerweg Noord – Veldhuizerweg Noord (lijn 26)
- ✦ Vleuten, kruispunt Stroomrugbaan/Busbaan Vleuterweide
 - Nieuwe beweging Stroomrugbaan West – Busbaan Vleuterweide Noord v.v. (lijn 29)
 - Nieuwe beweging Stroomrugbaan Oost – Busbaan Vleuterweide Noord v.v. (lijn 127)
→ Alternatief is route lijn 127 over De Sporesingel i.p.v. Busbaan Vleuterweide
 - Vervallen beweging Stroomrugbaan Oost – Stroomrugbaan West v.v. (lijn 26)
- ✦ Vleuten, kruispunt Vleutensebaan/Musicallaan
 - Nieuwe beweging Vleutensebaan Oost – Musicallaan v.v. (lijn 26)
 - Nieuwe beweging Vleutensebaan West – Musicallaan v.v. (lijn 127)

- Vervallen beweging Vleutensebaan Oost – Vleutensebaan West v.v. (lijn 26)
- ✚ Nieuwegein, kruispunt A.C. Verhoefweg/Taludweg
 - Nieuwe beweging A.C. Verhoefweg Noord – Taludweg v.v. (lijn 48)
- ✚ Nieuwegein, kruispunt Taludweg/Utrechtsestraatweg
 - Nieuwe beweging Taludweg West – Utrechtsestraatweg v.v. (lijn 48)

9.4 Dienstregelingritten op hoofdcorridors rond Utrecht Centraal

De nieuwe dienstregeling heeft gevolgen voor het aantal lijnen dat over bepaalde hoofdcorridors van en naar Utrecht Centraal rijdt. De onderstaande tabel geeft per corridor een indicatie van aantal dienstregelingritten van U-OV op dagbasis in de huidige dienstregeling (2016-1) en de winterdienstregeling per september (2016-2).

Corridor	Maandag t/m vrijdag		Zaterdag		Zondag	
	2016-1	2016-2	2016-1	2016-2	2016-1	2016-2
Daalsesingel	190	200	170	170	130	130
St. Jacobsstraat	830	900	700	710	510	510
Lange Viestraat	1430 *	1450	1090	1060	800	790
Adama van Scheltemabaan	1100 *		580		450	
Dichtersbaan		760 *		360		300
Croeselaan	190	190	170	170	120	120
Van Zijstweg	400	660	50	270	0	160
Graadt van Roggenweg	460	440	430	360	310	260
Vleutenseweg	640	550	430	360	300	270
Totaal	5.240	5.150	3.620	3.460	2.620	2.540

* Exclusief flexibele versterkingsritten

10 Frequenties en exploitatietijden per lijn

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

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

- ✚ 8p staat voor een taxibusje met maximaal acht zitplaatsen (geen 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

Lijn en (deel)traject	Standaard materieeltype	Frequenties						Globale exploitatietijden			
		Ma- vr ochtendspits	Ma- vr overdag	Ma- vr avonds	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	2	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
6 Utrecht CS – Overvecht v.v.	18m	4	4	4	4	4	4	6:00	6:30	7:30	1:00
6 Overvecht – De Uithof v.v.	18m	4	4	4	2	-	-	6:30	-	-	21:00
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
10 Lunetten – L. Rijn 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
24 Utrecht CS – De Meern	18m	6	-	-	-	-	-	6:30	-	-	10:00
24 De Meern – Utrecht CS	18m	-	-	6	-	-	-	15:00	-	-	18:30

Lijn en (deel)traject	Standaard materieeltype	Frequenties						Globale exploitatietijden			
		Ma- vr ochtendspits	Ma- vr overdag	Ma- vr avonds spits	Avond	Zaterdag overdag	Zondag overdag	Ma- vr eerste rit	Zaterdag eerste rit	Zondag eerste rit	Laatste rit
26 L. Rijn – Utrecht CS v.v.	12m	4	4	4	2	4	2	6:00	6:30	7:30	1:00
26 Utrecht CS – Zuilen v.v.	12m	4	4	4	2	6	2	6:30	7:00	8:00	0:30
27 Utrecht CS – De Meern	18m	-	-	6	-	-	-	14:30	-	-	18:30
27 De Meern – Utrecht CS	18m	6	-	-	-	-	-	7:00	-	-	9:00
28 Vleuten – De Uithof v.v.	18m	8	8	8	6/4	8	6	6:00	6:30	7:30	1:00
29 Utrecht CS – Vleuten v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	6:30	-	-	19:00
29 De Meern – Vleuten v.v.	8p	-	-	-	2	2	2	19:30	7:00	8:00	0:00
30 L. Rijn – Overvecht v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	7:00	-	-	20:00
31 Lunetten – De Uithof v.v.	12m	4	-	4	-	-	-	6:30	-	-	18:30
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
36 Oog in Al – Maarssen v.v.	12m	4	4	4	2	2	2	6:00	6:30	7:30	0:30
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	12m	4	2	2	-	-	-	6:00	-	-	18:30
38 Maarssen – Utrecht CS	12m	2	2	4	-	-	-	6:30	-	-	19:30
39 Utrecht CS – L. Rijn v.v.	12m	2	2	2	2	2	2	6:30	8:30	11:00	21:00
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	2/4	2	6:30	7:00	8:00	1:00
41 Wijk bij D. Galgenwaard	12m	6	4	4	2	2/4	2	6:00	6:30	7:30	0:30
43 Zeist – Odijk v.v.	12m	2	2	2	-	2	-	6:30	7:30	-	19:00
43 Zeist – Odijk v.v.	8p	-	-	-	1	-	1	20:00	19:00	9:00	23:30
45 Houten – Schalkwijk v.v.	8p	2	1	2	-	1	-	7:00	8:30	-	19:00
47 Utrecht CS – Hoograven	12m	4	2	2	2	2	2	6:30	7:30	11:00	21:30

Lijn en (deel)traject	Standaard materieeltype	Frequenties						Globale exploitatietijden			
		Ma- vr ochtendspits	Ma- vr overdag	Ma- vr avonds spits	Avond	Zaterdag overdag	Zondag overdag	Ma-vr eerste rit	Zaterdag eerste rit	Zondag eerste rit	Laatste rit
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	2	2	2	-	1	-	6:30	9:00	-	19:00
48 Nieuwegein – Maarssen v.v.	12m	2	2	2	-	-	-	6:30	-	-	20:00
49 Houten – Houten-Zuid v.v.	12m	2	1	2	-	-	-	6:30	-	-	19:00
51 Utrecht CS – Drieb.-Z. v.v.	12m	4	2	4	2	2	2	6:00	8:00	10:30	21:00
52 Utrecht CS – Zeist	12m	2	2	4	-	2	2	6:30	8:00	11:30	18:30
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	18:30
53 Utrecht CS – Zeist	12m	2	2	4	2	2	2	6:30	7:00	8:00	1:00
53 Zeist – Utrecht CS	12m	4	2	2	2	2	2	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
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	4	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

Lijn en (deel)traject	Standaard materieeltype	Frequenties						Globale exploitatietijden			
		Ma- vr ochtendspits	Ma- vr overdag	Ma- vr avonds spits	Avond	Zaterdag overdag	Zondag overdag	Ma- vr eerste rit	Zaterdag eerste rit	Zondag eerste rit	Laatste rit
71 Doorn – Drieb.-Zeist v.v.	12m	2	-	2	-	-	-	7:30	-	-	18:30
71 Drieb.-Zeist – De Uithof	12m	4	2	2	2	-	-	7:00	-	-	21:00
71 De Uithof – Drieb.-Zeist	12m	2	2	4	2	-	-	7:00	-	-	21:00
71 De Uithof – Nieuwegein v.v.	12m	2	2	2	2	-	-	6:30	-	-	21:00
72 Amersfoort – De Uithof	12m	4	-	2	-	-	-	6:30	-	-	18:30
72 De Uithof – Amersfoort	12m	2	-	4	-	-	-	7:00	-	-	19:00
72 De Uithof – Nieuwegein v.v.	12m	4	2	4	-	-	-	6:30	-	-	19:00
74 Vianen – Utrecht CS	12m	5	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
75 Drieb.-Zeist – Wildbaan v.v.	8p	2	2	2	-	2	-	7:00	9:00	-	18:30
77 N'gein Zuid – Centrum v.v.	12m	2	2	2	2	2	2	6:00	6:30	7:30	1:00
77 N'gein Centr. – Utrecht CS	12m	8	4	6	4/2	4	4	6:00	6:30	7:30	0:30
77 Utrecht CS – N'gein Centr.	12m	6	4	6	4/2	4	4	6:30	7:00	8:00	1:00
77 Bilthoven – Utrecht CS v.v.	12m	6	4	6	4/2	4	4	6:00	6:30	7:30	1:00
78 Ringlijn Bilthoven	8p	2	2	2	2	2	2	6:30	7:00	8:00	0:30
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	-	18:00
126 Vleuten – Maarssen NS v.v.	8p	2	2	2	-	-	-	7:00	-	-	19:00
127 Kockengen – Vleuten	8p	2	1	1	1	1	1	7:00	8:30	9:30	22:00
127 Vleuten – Kockengen	8p	1	1	1	1	1	1	7:00	8:00	10:00	22:00
127 Vleuten – L. Rijn NS v.v.	8p	1	1	1	-	1	1	7:00	8:00	10:00	20:00
128 Utrecht CS – Rijnsweerd	18m	6	-	-	-	-	-	7:30	-	-	9:30

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
128 Rijnsweerd – Utrecht CS	18m	-	-	6	-	-	-	14:30	-	-	18:00
148 Ringlijn Houten-Noord	8p	-	-	-	1	-	1	19:30	19:30	10:30	0:30
149 Houten – Schalkwijk v.v.	8p	-	-	-	1	-	1	20:00	20:00	11:00	0:00
228 Zuilen – De Uithof v.v.	18m	4	4	4	-	-	-	7:00	-	-	18:30
228 De Uithof – Bilthoven v.v.	18m	4*	2	4	-	-	-	6:30	-	-	19:00
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	-	-	-	-	-	7:30	-	-	9:00
247 Utrecht CS – Houten	12m	-	-	2	-	-	-	15:30	-	-	17:30
251 Utrecht CS – Zeist	12m	4	-	-	-	-	-	7:30	-	-	9:30
251 Zeist – Utrecht CD	12m	-	-	4	-	-	-	15:00	-	-	18:00
271 Nieuwegein – Drieb.-Zeist	12m	2	-	-	-	-	-	7:00	-	-	10:00
271 Drieb.-Zeist – Nieuwegein	12m	-	-	2	-	-	-	15:00	-	-	18:00
281 Houten – De Uithof	12m	4	-	-	-	-	-	7:00	-	-	14:00
281 De Uithof – Houten	12m	-	-	2	-	-	-	13:00	-	-	18:30
283 IJsselstein – De Uithof	12m	4*	-	-	-	-	-	6:30	-	-	14:00
283 De Uithof – IJsselstein	12m	-	-	4	-	-	-	13:00	-	-	18:30
287 Vianen – De Uithof	12m	7	2	4	-	-	-	7:00	-	-	18:30
287 De Uithof – Vianen	12m	4	2	4	-	-	-	7:30	-	-	19:00
371 Drieb.-Zeist – De Uithof	18m	2	-	-	-	-	-	7:30	-	-	10:30
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

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
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

* exclusief versterkingsritten

** alleen in schoolvakanties; daarbuiten alleen op woensdagen