

Provincie Utrecht  
t.a.v. het college van Gedeputeerde Staten  
Postbus 80300  
3508 TH Utrecht

<b>Behandeld door</b>	J. Moolhuijsen	<b>Datum</b>	28 juni 2019
<b>Doorkiesnummer</b>		<b>Ons kenmerk</b>	-
<b>E-mail</b>	j.moolhuijsen@utrecht10.nl	<b>Onderwerp</b>	U10 reactie Vervoerplan U-OV 2020
<b>Bijlage(n)</b>	Geen	<b>Verzonden</b>	
<b>Uw kenmerk</b>	-		
<b>Uw brief van</b>	-		

Geacht college,

Met veel belangstelling hebben wij de uitnodiging ontvangen om mee te denken met de ontwikkeling van het Vervoerplan 2020 van U-OV. In deze brief reageren wij, als deelnemende gemeenten van de U10-bestuurstafel Duurzame Bereikbaarheid, graag gezamenlijk op de ideeën en wijzigingsvoorstellen door U-OV in het kader van het Vervoerplan 2020. Daarnaast doen wij graag suggesties die meegewogen kunnen worden voor het Vervoerplan 2020.

Het Vervoerplan 2020 bevat een aantal goede voorstellen die de kwaliteit van de dienstverlening voor veel reizigers aanzienlijk verbeteren. De koerswijziging van het Vervoerplan 2020 om toe te gaan naar een kwalitatief hoogwaardig kernnetwerk ondersteunen wij. Tegelijkertijd constateren wij dat er ook wijzigingen in de dienstregeling worden voorgesteld die nadelig uitpakken voor groepen reizigers die hierin niet gecompenseerd worden. De U10 maakt zich hier zorgen over.

## Algemeen

### Overstappen

De introductie van U-link, de start van de Uithoflijn en ook de overige wijzigingen in het lijnennet zorgen ervoor dat op meer reisrelaties in de Utrechtse regio moet worden overstapt. Denk hierbij aan overstappen tussen trein, tram en bus. Voorbeelden hiervan zijn overstappen rond station Vaartsche Rijn en op de haltes Prins Bernhardplein en Kanaleneiland Zuid. Het overstappen op deze knooppunten betekent een gezamenlijke opgave om deze overstappen zo comfortabel en aantrekkelijk mogelijk te maken om het totale product voor de reiziger te verbeteren in plaats van te verslechteren door een verplichte overstap.

Aansluitingen die op papier 'naadloos' zijn, lopen in de praktijk vaak mis. De buslijnen beschikken immers maar beperkt over eigen infrastructuur en vertragingen zijn eerder regel dan uitzondering. Een gemiste aansluiting betekent altijd een reistijdverlenging die kan oplopen tot meer dan 10 minuten.

De U10 vraagt provincie en vervoerder daarom om deze overstappen zo soepel en goed mogelijk te faciliteren in de dienstregeling. Op een aantal locaties zullen ook infrastructurele wijzigingen getroffen moeten worden door de gemeenten waar op dit moment onvoldoende financiering voor is.

Wij constateren dat de introductie van U-link een belangrijke verandering is in de stadsregionale OV-concessie en vragen ons af waarom we hier niet eerder bestuurlijk een principiële gesprek met elkaar over hebben gevoerd. Graag gaan wij hierover op korte termijn met u in gesprek.

#### Infrastructurele consequenties en financiering

In het Vervoerplan 2020 is een aantal onvoorziene wijzigingen voorgesteld waar U10- gemeenten, gezien de korte termijn, geen financiële middelen en uitvoeringscapaciteit voor hebben gereserveerd. Deze wijzigingen hebben tot gevolg dat de U10- gemeenten de nodige infrastructurele maatregelen moeten treffen. Denk hierbij aan het opruimen van oude en de aanleg van nieuwe bushaltes, keerlussen en bochtverbredingen (zie hoofdstuk 8 consultatieversie vervoerplan 2020). Een aantal wijzigingen zijn strijdig in relatie tot eerdere voorstellen in het U-OV Vervoerplan. Deze wijzigingen leiden in sommige gevallen tot kapitaalvernietiging die soms lastig uit te leggen zijn in de lokale politiek.

Graag gaan wij op korte termijn met de provincie als betreffende OV-autoriteit in gesprek over de vraag op welke wijze de benodigde infrastructurele maatregelen, ten gevolge van de door u voorgestelde wijzigingen, bekostigd en uitgevoerd worden. Mogelijk biedt het mobiliteitsprogramma 2019-2023 en de uitwerking daarvan in het uitvoeringsprogramma's OV of knooppunten van de provincie mogelijkheden voor financiering hiervan.

#### Haltetoeankelijkheid

De U10 dringt er bij provincie en vervoerder sterk op aan om aandacht te houden voor de ontsluitende functie van het OV in de wijken. De algemene trend is dat openbaar vervoerlijnen gestrekt worden. Dit heeft consequenties voor onder andere loop- of fietsafstanden naar haltes, benodigde voorzieningen bij haltes, maar ook de toegankelijkheid van openbaar vervoer voor minder validen en ouderen. Niet iedereen is in staat om grotere afstanden af te leggen van en naar bushaltes. Indien de focus meer komt te liggen op een kwalitatief hoogwaardig kernnetwerk dat voor een grote groep reizigers moet leiden tot een verbetering, dan moeten de randvoorwaarden om dit tot een succes te brengen op orde zijn, zodat een zo groot mogelijk aantal reizigers hier profijt van heeft. Randvoorwaarden zijn onder andere goede loop- en fietsverbindingen naar de haltes en alternatieven voor reizigers die deze afstand niet kunnen bereiken, bijvoorbeeld in de vorm van een vraaggestuurd concept. We willen graag het gesprek met de provincie en vervoerder aan over het tempo van het doorvoeren van de wijzigingen, het op orde brengen van de randvoorwaarden en de financiering daarvan.

Provincie en gemeenten hebben een gezamenlijke doelstelling om het OV voor iedereen toegankelijk te maken. Deze doelstelling is opnieuw bekrachtigd in het recent gepubliceerde coalitieakkoord van de provincie 'Nieuwe energie voor Utrecht'.

### Aansluiting bij ambities coalitieakkoord 2019–2023

In het onlangs gepresenteerde coalitieakkoord 2019–2023 van de provincie Utrecht beschrijft u onder andere de ambities op het gebied van duurzame mobiliteit. Voor het openbaar vervoer is de ambitie dat het gebruik in 2023 met 20% is toegenomen. Om meer mensen in het OV te krijgen spreekt het college uit dat *“om het huidige aanbod (omvang en kwaliteit) van het openbaar vervoer op peil te houden maken we voor de periode tot 2023 extra geld vrij. Ook is dit budget erop gericht om de dienstregeling te verbeteren op locaties waar de bereikbaarheid met het OV te veel achteruit is gegaan”*. Het aantal dienstregelingsuren is op dit moment gemaximaliseerd, waardoor keuzes gemaakt moeten worden. Meer bediening op dikke lijnen gaat ten koste van het voldoende ontsluiten van wijken. Wij vragen u de wijzigingen uit het Vervoerplan 2020 naast uw ambities uit het coalitieakkoord te leggen.

### Toekomstbeeld OV

Wij zouden graag zien dat in het vervoerplan 2020 ook de link wordt gelegd naar de lange termijn visie op OV beleid. Graag zien wij terug in hoeverre bepaalde keuzes worden gemaakt vooruitlopend op toekomstige ontwikkelingen.

### Beeldvorming

In de verbeelding van U-link zijn de contouren van enkele gemeenten niet ingetekend. Ook ontbreken de spoorlijnen. Om regionale OV bereikbaarheid goed weer te geven stellen wij voor alle gemeenten op te nemen en ook het spoornet.

Tevens is gecommuniceerd dat U-link geen statisch netwerk is en in de toekomst mogelijk uitgebreid kan worden met meerdere buslijnen. Wij willen er op wijzen dat wat ons betreft het U-link concept jaarlijks geactualiseerd kan worden met geschikte OV-verbindingen. Graag blijven wij daarover met u in gesprek.

In het vervoersplan wordt opnieuw een groot aantal lijnen gewijzigd, zowel in route als in lijnnummer. Hoewel ontwikkelingen in de stad en in het OV- systeem natuurlijk niet stilstaan, is voor de helderheid en volgbaarheid goed om in het algemeen terughoudend te zijn met wijzigingen voor reizigers zowel in lijnvoering als in nummering. Ook het invoeren van nieuwe diensten als 'U-flex' en 'U-link' kan logisch zijn, maar uit de naamgeving is voor sommige reizigers niet duidelijk wat deze diensten inhouden. Wij vragen aandacht van provincie en vervoerder in de verdere uitwerking van deze concepten zodat voor reizigers ook duidelijk is wat deze diensten zijn en voor wie deze bedoeld zijn.

### Communicatie

Wij zijn verheugd met het aanbod van de vervoerder en provincie om een toelichting te geven op het Vervoerplan 2020 in de raad van de gemeente Nieuwegein. Graag zouden we zien dat deze mogelijkheid ook voor andere gemeenten wordt aangeboden.

Wij zijn tevreden dat reizigers in de gelegenheid worden gesteld om een online enquête in te vullen. Graag doen we de suggestie om hier bij ook een filter per woonplaats te implementeren, zodat dit ten goede komt aan het gebruikersgemak van de enquête.

In de volgende alinea gaan we in detail in op de door u voorgestelde wijzingen per buslijn.

## Wijzigingen per gemeente en lijn

### Gemeente Utrecht

#### Start exploitatie Uithoflijn

Zodra de tram rijdt voert de vervoerder een aantal wijzigingen in het busnetwerk door. De meeste daarvan zijn al in eerdere vervoerplannen vastgelegd. Voorbeelden daarvan zijn de routewijziging en frequentieverlaging van lijn 18, de introductie van lijn 6 richting Diaconessenhuis, Galgenwaard en de Kromhoutkazerne. Ook het opheffen van lijn 12 en lijn 208 zijn eerder in het vervoerplan 2019 vastgesteld. Nieuw in het vervoerplan 2020 is het voornemen om de frequentie van lijn 29 tussen De Meern–Papendorp–Vaartsche Rijn–Rijnsweerd en Utrecht Science Park te verhogen. Lijn 29 is een buslijn die niet via Utrecht Centraal rijdt en waar toch goed gebruik van wordt gemaakt. Het versterken van lijn 29 past in het lange termijn OV-perspectief van de regio Utrecht bekend als het conceptuele model: 'Wiel met Spaken'. Wij ondersteunen de verdere versterking van deze verbinding dan ook. De doorstroming in de omgeving Vondellaan–Baden Powelweg–Albatrosstraat is een aandachtspunt. De verwachting is dat met het vervallen van lijn 12 over het Ledig Erf de doorstroming voor onder andere buslijn 29 daar kan verbeteren, onder andere door een andere instelling van de verkeerslichten.

#### Halteren in het centrum

Een onderdeel van het concept U–OV vervoerplan 2020 is het aantal halterende bussen in het Utrechtse Centrum. Specifiek gaat het hier om het halteren van bussen bij de haltes Vredenburg en Janskerkhof. De vervoerder stelt voor om met lijn 7 en lijn 28 niet meer bij de halte Vredenburg te stoppen. Daar hebben wij al een aantal zorgen van OV-reizigers over binnengekregen. Als de halte Janskerkhof niet verlengd kan worden stelt de vervoerder voor om in de toekomst te overwegen om deze halte op te heffen. Graag wijzen wij de provincie op het feit dat de halte Janskerkhof in de top 10 best gebruikte haltes op plaats 6 terug te vinden is met ruim 650.000 instappers in 2018. Wij roepen de u op om de centrumhaltes in Utrecht goed en volledig te blijven bedienen met het openbaar vervoer.

#### Introductie elektrische bussen

De vervoerder zal in 2020 nieuwe elektrische bussen in laten stromen. Naast de bestaande stadslijnen 1 en 2 zullen ook lijn 3, 7 en 8 elektrisch gaan rijden. Op die drie stadslijnen zullen ongeveer 35 elektrische bussen ingezet worden. Ook in de stadsregio zal aanvullend een twintigtal bussen elektrisch gaan rijden. Provincie en vervoerder zetten zo opnieuw concrete stappen naar volledig emissieloos busvervoer. Dit is in lijn met de landelijke afspraken en past bij de ambities van het college van de gemeente Utrecht, zoals weergegeven in het coalitieakkoord 'Utrecht Ruimte voor iedereen'. Wij staan achter de keuze van provincie en vervoerder om deze buslijnen te elektrificeren. Dit zal zorgen voor een verbetering van de luchtkwaliteit, minder CO<sub>2</sub> uitstoot en minder geluid- en trillinghinder van busverkeer voor omwonenden.

### Lijn 3

Vanwege de bouw van de NPD-strook en een mogelijke andere inrichting van de Taag-Rhonedreef stelt u voor om de route van lijn 3 te verleggen naar de Brilledreef. Lijn 6 heeft een meer ontsluitend karakter en zal in de Taagdreef en de Rhonedreef blijven rijden. Met dit voorstel wordt ingespeeld op de ontwikkeling van de NPD-strook door daar ook openbaar vervoer aan te bieden. In het project herinrichting Zamenhofdreef is een ruimtereservering opgenomen om een halte in te kunnen passen. Daarnaast zullen de loopafstanden voor mensen uit de omgeving Taag-Rhonedreef niet te groot worden doordat lijn 6 in die straten blijft rijden. Door lijn 3 over de Brilledreef te laten rijden wordt het OV voor doorgaande reizigers van en naar Overvecht versneld. Wij staan achter het voornemen van de vervoerder om lijn 3 te verleggen naar de Brilledreef. Ook uit gesprekken met bewoners die de vervoerder en de gemeente hebben gevoerd bleek dat er behoefte was vanuit de buurt om lijn 6 in de Taag- en de Rhonedreef te houden.

### Lijn 4 en lijn 7

U stelt voor om de takken van lijn 4 en lijn 7 om te wisselen. Het noordelijke deel van lijn 7 zal dan niet richting Voordorp rijden maar richting Zuilen. Hier is meer vervoervraag waar de grotere elektrische bussen goed op kunnen inspelen. De tak naar Voordorp (huidige lijn 7) zal worden gekoppeld aan de tak Terwijde-Utrecht Centraal. U stelt voor om de route in Zuilen te verleggen van de Prinses Irenelaan naar de Prins Bernhardlaan. Voor doorgaande reizigers levert dit een snellere verbinding op, maar voor bewoners in de Schaakbuurt betekent dit verder lopen naar de bushaltes. De haltes Nifterlakeplantsoen, Pionstraat en Prinses Irenelaan komen met dit voorstel te vervallen.

In de prinses Irenelaan-Pionstraat wordt gewerkt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Er zijn plannen om de prinses-Irenelaan en de Pionstraat opnieuw in te richten waarbij de maximumsnelheid wordt verlaagd naar 30 km/h. Uitgangspunt bij de voorgenomen herinrichting is dat dit een route blijft voor de bus. In de plannen voor de herinrichting is rekening gehouden met de bus, bijvoorbeeld door de parkeervakken smal te houden en het aantal drempels te beperken en busvriendelijk uit te voeren. Uit bewonersavonden voor de herinrichting van de prinses Irenelaan-Pionstraat is gebleken dat bewoners de bus in deze straten waarderen en er gebruik van maken. De loopafstanden naar alternatieve haltes op de Prins Bernhardlaan zullen toenemen. Er is onderzocht dat ongeveer 500 inwoners uit de Schaakbuurt geen bushalte meer hebben binnen 600 meter van de woning. Wij zullen de provincie en vervoerder oproepen om met de elektrische lijn 7 door Prinses Irenelaan en de Pionsstraat te blijven rijden.

### Lijn 4 en lijn 10

Door het beperkte gebruik stelt u voor om lijn 4 en lijn 10 gedeeltelijk samen te voegen en de frequentie te verlagen. Vooral in Terwijde Noord is sprake van een overbediening zo geeft u aan. Gevolg van deze aanpassing is onder andere dat de halte Zwemstrand Haarrijn vervalt. Hoewel het gebruik van deze halte beperkt is en er een alternatief op 50 meter beschikbaar is geven wij graag mee dat de halte Zwemstrand Haarrijn recent (2016) is aangelegd en dus nu al niet meer bediend wordt. Wij roepen de provincie en vervoerder op om toekomstvastе keuzes te maken in het OV-netwerk, zodat aanpassingen aan gemeentelijke OV-infrastructuur (bijvoorbeeld haltes) ook gedurende langere tijd worden gebruikt door OV-reizigers en geen desinvestering worden.

Daarnaast is het deel van Terwijde ter hoogte van de westelijke zijde van het Waterwinpark/omgeving Enghlaan ook afhankelijk van lijn 4 en lijn 10. Door lijn 10 in te korten tot station Leidsche Rijn en twee van de vier ritten van lijn 4 door te laten rijden naar Terwijde Noord en Maarssen verslechterd de OV bereikbaarheid van dit deel van Terwijde. Wij verzoeken daarom om 2 van de vier ritten van lijn 4 door te laten rijden en bijvoorbeeld te keren in de Wetering Noord. Op die manier blijft voor bewoners omgeving Waterwinpark/Enghlaan een beter OV-voorzieningsniveau in stand.

#### Integratie lijn 12 (oude lijn 5) en 120 (Syntus)

U stelt voor om het traject Maarssen - Utrecht Centraal van lijn 5 te integreren met lijn 120 van vervoerder Syntus. Lijn 5 krijgt een nieuw lijnnummer, namelijk lijn 12. Lijn 12 en 120 gaan tussen halte Maarsseveensevaart en Utrecht Centraal dezelfde nieuwe route rijden: Sweserengseweg - Prins Bernhardlaan - Marnixlaan - Cartesiusweg - Vleutenseweg. De dienstregeling van beide lijnen zijn op elkaar afgestemd, waardoor de frequentie in de spits verhoogd wordt tot '10-minutendienst. Daarbuiten wijzigt de frequentie niet. De resterende tak van lijn 5 rijdt na Oog in Al niet meer naar bedrijventerrein Cartesiusweg maar naar station Leidsche Rijn. Reizigers naar bedrijventerrein Cartesiusweg kunnen gebruik maken van lijn 12 en 120.

Wij zien het als een goede ontwikkeling dat bij meerdere voorstellen uit het concept vervoerplan 2020 wordt samengewerkt tussen vervoerders U-OV en Syntus. Daarnaast speelt u met het concept vervoerplan 2020 goed in op diverse ruimtelijke ontwikkelingen en beschikbare infrastructuur. De nieuwe route van lijn 12 en 120 speelt in op het verbeteren van de OV-bereikbaarheid van de Cartesiusdriehoek. Aandachtspunt van deze specifieke wijziging is dat de van Hoornekade weer een busroute wordt. Een aantal jaren geleden zijn op die plek de vrijliggende busbanen op de Van Hoornekade weggehaald, omdat hier geen gebruik meer van werd gemaakt door de bus. Een ander aandachtspunt is dat lijn 12 in 2020 weliswaar via de Thomas á Kempisweg kan gaan rijden, maar dat bij uitvoering van de plannen van de Westelijke Stadsboulevard (WSB) het onzeker is of deze route in de jaren daarna nog mogelijk is en voldoende kwaliteit biedt. De Thomas à Kempisweg komt namelijk volgens het vastgestelde IpVE/FO voor auto- en busverkeer te vervallen. Ook is in de plannen niet voorzien in een goede aansluiting voor de bus bij de kruisingen Vleutenseweg/Spinozaweg en Thomas à Kempisplantsoen-Vleutenseweg. De bus zal daarom mee moeten rijden met het autoverkeer. Hetzelfde geldt voor het toevoegen van extra bussen op het traject Marnixlaan-Cartesiusweg: in de plannen is hier vooralsnog geen rekening mee gehouden.

U geeft aan dat de reistijd naar Utrecht Centraal gelijk zal zijn, maar de route is een stuk langer. Aandachtspunt is ook de bediening van het bedrijventerrein Cartesiusweg. Reizigers zullen verder moeten lopen naar de alternatieve halte. Op de alternatieve halte komt wel vaker en bus, vooral in de spits. Vanwege komende herontwikkelingen van de Cartesiusdriehoek vragen we de provincie en vervoerder om rekening te houden dat het aantal OV-gebruikers hier in de toekomst mogelijk gaat toenemen en dit meer een herkomstgebied zal worden vanwege de geplande woningbouw. Een ander aandachtspunt van dit voorstel is dat de directe verbinding vanuit Maarssen Dorp met het centrum van Utrecht vervalt. Er zal moeten worden overgestapt bij de halte Prins Bernhardplein. Wij staan niet achter het terugbrengen van de frequentie van lijn 5 tot een halfuurdienst buiten de spits.

### Lijn 14, 15, 16

De servicelijnen 14, 15 en 16 rijden in het westen van Utrecht op verbindingen waarin regulier OV niet voorziet of waar loopafstanden naar haltes van ander OV relatief groot zijn. U geeft aan dat deze lijnen zeer zwakke lijnen blijven en weinig gebruikt worden. Door de routewijziging van lijn 5 is de meerwaarde van lijn 15 beperkt en voor lijn 14 is ook een alternatief beschikbaar. Daarom stelt u voor om lijn 14 en 15 op te heffen. Lijn 16 wordt versterkt door deze in frequentie te verhogen naar een halfuurdienst. Zodra de herinrichting van de Voorstraat gereed is zullen de grote bussen (lijn 4 en 55) daar verdwijnen en verzorgt lijn 16 in die straat de OV-bediening. U verhoogt de meerwaarde van lijn 16 door ook op Utrecht Centraal (centrumzijde) te stoppen. We vragen de provincie en vervoerder om te overwegen om lijn 16 aan de westzijde niet in te korten tot het Sint Antoniusziekenhuis maar door te blijven rijden tot in Terwijde. Dat zal opnieuw de meerwaarde van lijn 16 vergroten en blijven er rechtstreekste verbindingen van dit deel van Terwijde onder andere ook richting het centrum van de stad.

Wij vragen de provincie en vervoerder om aandacht te blijven houden voor een goede bediening van Utrecht West en omgeving. Speciale aandacht vragen we voor de OV-bediening van het St Antoniusziekenhuis. Door lijn 15 op te heffen en lijn 10 in te korten vervalt een aantal rechtstreekse verbindingen en moet overgestapt worden. Juist voor deze doelgroep kan het meerwaarde hebben om het ziekenhuis meer rechtstreeks met het OV te bedienen. De servicelijnen zijn terecht gekomen in een negatieve spiraal van minder reizigers en minder OV aanbod. Wij dagen de vervoerder uit om in dit deel van de stad naast U-link 73 en 28 ook met een kansrijk product te komen voor de ontsluitende en sociale functie van het OV in Utrecht West. Gemeente, provincie en vervoerder U-OV kunnen bijvoorbeeld verkennen of het U-Flex concept in dit deel van de stad een oplossing kan bieden.

### **Gemeente Stichtse Vecht**

#### Lijn 5 en 120

In het Vervoerplan 2020 stelt u voor om delen van lijn 5 en 120 samen te voegen en gedeeltes te strekken. Dit heeft tot gevolg dat enkele haltes worden opgeheven en loopafstanden naar haltes toenemen. U stelt voor om dit op te vangen met U-Flex. Enerzijds zijn wij nog niet overtuigd dat deze verandering een kwaliteitsverbetering is dat leidt tot een reizigersgroei en anderzijds hebben wij zorgen voor de reiziger die minder goed ter been is. Graag gaan wij met u hierover in gesprek.

#### Halte Sweserengseweg

U stelt voor om een nieuwe halte op de Sweserengseweg te realiseren. Op deze weg geldt een verbod voor voetgangers en is ook geen fietsinfrastructuur aanwezig. De huidige situatie is niet geschikt (bereikbaarheid, veiligheid en geen voorzieningen). Indien deze halte gerealiseerd gaat worden, zijn ingrijpende maatregelen in de infrastructuur noodzakelijk. Dit zal meegenomen moeten worden bij de haalbaarheid van deze aanpassing. Graag gaan wij met u hierover in gesprek.

## Gemeenten De Bilt, Zeist en Bunnik

### Lijn 31

Wij zijn verheugd met het voorstel lijn 31 te koppelen aan de lijn richting Nieuwegein en IJsselstein.

### Lijn 77

Op de Jan Steenlaan is het tweerichtingenverkeer weer hersteld. Wij stellen voor om lijn 77 weer via de oude éénrichtingslus door De Leijen via Massijslaan en Jan Steenlaan te laten rijden. De (al toegankelijk gemaakte) halteperons zijn nog beschikbaar en deze haltes liggen ook dicht bij enkele belangrijke (ouderen) voorzieningen.

Wij vragen ons af in hoeverre aanpassingen aan de haltes voorzien zijn. Gezien het voorgestelde concept van U- Link verdienen de aangedane haltes eigenlijk extra investeringen in reisinformatie, stallingsplekken en wachtcomfort. Daarnaast stelt u een bepaalde HOV kwaliteit voor. Het is ons onduidelijk welke eisen aan doorstroming ed. gesteld worden om deze kwaliteit te bieden. Zeker gezien het feit dat grote delen van lijn 77 een ontsluitende route rijden. In dat kader vragen wij u ook lijn 31 te integreren in het U-link concept en niet het Biltse deel van lijn 77. Op lijn 31 is deze HOV kwaliteit doelmatiger en passend bij de route en infrastructuur.

### Bediening Utrechtseweg

Wij begrijpen de versnelling van enkele buslijnen op de Utrechtseweg. Het blijft wel belangrijk dat, zoals u ook voorstelt, bushalte Tunneltje De Bilt bediend wordt door de diverse U- Link lijnen. Dit gezien de knooppuntfunctie van deze halte. Dat u halte Tunneltje de Bilt een andere naam wilt geven volgen we, echter zien wij daarin graag ook op genomen de toevoeging 'KNMI': Bijvoorbeeld 'De Bilt / KNMI'. Het is wenselijk om de OV bereikbaarheid van deze instelling te versterken.

Tot slot vragen wij aandacht in de overgang naar snelbuslijnen op de Utrechtseweg voldoende in te zetten op publiekscommunicatie, zodat duidelijk is dat niet alle bussen vanuit Utrecht en Zeist op de Utrechtseweg halteren.

### Lijn 242

In het Vervoersplan 2020 worden de bushaltes op de Baan van Fectio niet meer aangedaan. Wij zien graag dat de bushaltes op de Baan van Fectio in de bediening blijven opgenomen. De U10 streeft naar versterking van station Bunnik als mobiliteitsknooppunt. Dat draagt bij in het oplossen van de mobiliteitsproblematiek ten oosten van de stad Utrecht en met name gericht op het USP. De kern daarvan is dat trein, bus en fiets goed op elkaar aansluiten. In dat streven is nog een slag te maken. Daarin past het niet om de verbinding tussen het station Bunnik en de bus te verzwakken. De reistijd in de spits voor reizigers die nu gebruik maken van lijn 242 zal toenemen, omdat lijn 41 door de kern van Bunnik meer reistijdverlies kent dan lijn 242.



### Lijn 258

Het parkmanagement van het Berg en Bosch terrein heeft aangegeven graag met u in overleg te treden om uitbreiding, hetzij in materieeltype, hetzij in de frequentie samen met u te onderzoeken. Heel concreet vragen wij de verdeling van de ritten over de dag beter aan te sluiten op de werktijden van de zorgverleners aldaar. Dit zodat personeel dat avond- en nachtdiensten de beschikking krijgt over openbaar vervoer.

### Zeist

Vanuit de gemeente Zeist is gekozen om niet per individuele lijn te reageren. Het ontbreekt aan een duidelijk overzicht van de effecten van de wijzigingen aan de haltes, waardoor er geen afgewogen advies kan worden gegeven. Er is behoefte aan meer informatie over onder andere buslijnen die worden opgeheven of samengevoegd (al dan niet met Syntus), frequenties en routes welke worden gewijzigd, locaties van haltes worden welke gewijzigd, als ook lijnummers en naamgevingen van diensten die wijzigen. Tevens ontvangen wij graag een overzicht van de consequenties en effecten van de haltes aan de Jordanlaan in Zeist als overstaphalte. Deze zijn momenteel onvoldoende inzichtelijk gemaakt, voor zowel de reiziger als de wegbeheerder. De effecten hiervan dienen op enige wijze gekwantificeerd te worden.

## Gemeenten IJsselstein, Nieuwegein, Houten en Vijfheerenlanden

### Lijn 44

Wij zijn tevreden dat de vervoerder stappen neemt om het gebruik van lijn 44 actief aan te pakken. Het betreft een wijziging in de route waarmee de reistijd tussen (de meest gebruikte haltes) Houten CS en busstation Vianen Lekbrug afneemt. In het proces richting de publieke consultatie heeft de gemeente Vijfheerenlanden middels een enquête haar bewoners input gevraagd over lijn 44. Hieruit kwam sterk naar voren dat reistijd een bepalende factor is in het gebruik van deze lijn. We hopen dat ook dat een afname van de reistijd het gebruik zal gaan vergroten. Tevens zijn we zeer te spreken over het feit dat deze nieuwe route ook nieuwbouwlocatie Hoef en Haag zal gaan bedienen. En dat belangrijke werklocaties in Houten (de Koppeling), Nieuwegein (het Klooster) en Vianen (De Hagen/De Biezen) in de route zitten. Wat wel opvalt, is dat er vrij veel haltes in Nieuwegein-zuid zijn opgenomen. We vragen de vervoerder om het aantal haltes wat in de route wordt opgenomen zorgvuldig af te wegen, zodat de reistijd niet onnodig toeneemt.

### Lijn 47

Lijn 47 is een belangrijke verbinding voor bedrijventerreinen in Houten met Utrecht Centraal. U stelt voor de route te verleggen van de Lichtschip en Vleugelboot naar De Rede om ook het nieuwe bedrijventerrein De Honen te ontsluiten. Het heeft onze sterke voorkeur dat bedrijventerrein Werklandschap Meerpaal een eigen halte krijgt. Bedrijven die zich binnenkort gaan vestigen op het bedrijventerrein hebben aangegeven dat de voorgestelde situatie niet aan hun behoefte voldoet. Verplaatsing van de haltes naar De Rede zorgt voor een aanzienlijke toename van de loopafstand (naar maar dan 700 meter) voor bestaande bedrijven op bedrijventerrein De Meerpaal.

Wij vragen ons bovendien af of de voorgestelde halte ter hoogte van De Staart op een veilige wijze en tegen aanvaardbare kosten gerealiseerd kan worden.

#### Lijn 48

U stelt voor deze lijn niet meer via Houten-Noord en de Doornkade te laten rijden maar via De Staarten Het Klooster. Deze wijziging zorgt voor een verslechtering in de bediening van Houten-Noord, naar de gezondheidszorginstellingen, de huisartsenpost en het Antoniusziekenhuis, de bereikbaarheid van bedrijventerrein Doornkade, de bereikbaarheid van snel groeiende wijk Rijnhuizen en de bereikbaarheid van de middelbare scholen in Nieuwegein voor Houtense scholieren. Wij zien graag dat bovengenoemde reisrelaties in stand blijven.

#### Het Klooster

Het zeer geringe aantal reizigers dat gebruik maakt van buslijn 65 naar Het Klooster is voor u aanleiding geweest in het Vervoerplan 2020 wijzigingen voor te stellen die de bereikbaarheid van dit gebied niet ten goede komen. Wij kunnen hier begrip voor opbrengen. Het Klooster is echter nog niet uitontwikkeld. Wij verwachten dat de vraag naar openbaar vervoer op korte termijn zal toenemen. Daarom verzoeken wij u voor het Vervoerplan 2021 een voorstel uit te werken voor betere verbindingen. Wij denken hierover graag met u mee.

#### Lijn 63, 65 en 74

In het voorstel zal lijn 63 een nieuwe route via de Monnikenhof naar busstation Lekbrug rijden en dan direct via de A2 en A12 naar Utrecht CS rijden. Dit is een verbetering in reistijd voor reizigers die naar Utrecht reizen. In de avonduren en in het weekend eindigt lijn 63 op busstation Lekbrug en zal vanaf daar doorrijden als lijn 74 door Nieuwegein richting Utrecht. Hierdoor zal de doorgaande reiziger langer onderweg zijn naar Utrecht, maar de vervoerder verwacht dat er veel vraag voor deze weekendverbinding met Nieuwegein is. Dit betekent echter dat er in de avonduren en weekenden geen snelle verbinding meer is met Utrecht CS. Bewoners uit Vianen zullen altijd via Nieuwegein moeten rijden. De enige mogelijkheid is met lijn 287 (DMG-concessie), echter zal hier een hogere ritprijs tegenover staan. We willen daarom extra aandacht vragen voor een goede en snelle verbinding van Vianen met Utrecht CS in de avonduren en weekenden. Daarnaast zijn we verheugd met het voorstel dat in de spits een kwartierdienst wordt geboden. Een frequente dienstregeling is belangrijk om bewoners te stimuleren met het openbaar vervoer richting Utrecht te reizen.

Lijn 74 gaat een nieuwe route rijden tot aan busstation Lekbrug. Hierdoor is er geen directe verbinding meer tussen de Monnikenhof (met o.a. het Oosterlicht College) in Vianen en het centrum en de woongebieden van Nieuwegein. Daarnaast is ook het woongebied van Nieuwegein niet meer direct verbonden met de bedrijventerreinen in Vianen. Bovendien rijdt lijn 65 enkel in de spits door naar bedrijventerrein De Biezen/De Hagen in Vianen. We zien dan ook graag dat lijn 74, in plaats van lijn 65, doorrijdt naar de bedrijventerreinen in Vianen. Het heeft onze voorkeur om de buslijn via de Rietkamp te laten rijden, zodat bewoners van de Monnikenhof goed bereikbaar blijven met Nieuwegein stadscentrum. Bovendien blijft het woongebied van Nieuwegein direct verbonden met de bedrijventerreinen in Vianen. En worden de (ROC-) scholen in zowel Vianen als Nieuwegein beter bediend.

Het verheugt ons dat in uw concept-plannen wordt voorzien in een volwaardige ov-voorziening voor het woon- en werkgebied Rijnhuizen door lijn 65 ook 's avonds en in het weekeinde te laten rijden. Hier profiteren ook de inwoners van Vreeswijk van, die nu de gehele week een snelle verbinding met Utrecht krijgen.

#### Lijn 77

Wij ondersteunen uw voornemen om lijn 77 op te nemen in de nieuwe productformule U-link. Dit mag echter niet ten koste gaan van de inwoners van Galecop-west en Vreeswijk. De voorgestelde routestrekking via Galecop-centrum betekent dat circa 300 reizigers (op een gemiddelde werkdag) te maken krijgen met een forse toename in loopafstand naar de halte. Hier komt bij dat de huidige businfrastructuur bij het winkelcentrum Galecop een dergelijke toename van het aantal bussen niet aan kan. Wij dringen er bij u op aan om de route in Galecop niet te strekken.

Het takje van lijn 77 naar Vreeswijk pas niet in de U-link formule, die als basis uitgaat van de inzet van gelede bussen. Dit mag echter niet betekenen dat inwoners van Vreeswijk geen verbinding meer hebben met Nieuwegein stadscentrum. In het gemeentelijk beleid staat dat elke wijk OV-verbindingen heeft met zowel Utrecht CS als Nieuwegein stadscentrum. De verbinding met Utrecht wordt geborgd door lijn 65. Deze lijn doet het Nieuwegein stadscentrum echter niet aan.

Wij stellen voor om een pendeldienst City-Vreeswijk in te stellen, uitgevoerd met een kleine bus die in Vreeswijk een lus in één richting rijdt en na de halte Berkstraat via de 's Gravenhoutseweg en Graaf Florisweg terugrijdt naar Nieuwegein stadscentrum.

#### Lijn 85

We zijn verheugd met het voorstel om de route van lijn 85 weer via de Graad van Roggenweg te laten lopen. Dit is voor een groot deel van de reizigers uit (omgeving van) Leerdam een positieve ontwikkeling aangezien dit tot een forse vermindering van de reistijd zal leiden. Graag vragen we aandacht voor een goede communicatie t.a.v. de spitsritten tussen aanvang dienst en 9.00 uur richting Leerdam en ritten op weekdagen tussen 15.00 en 18.00 uur richting Utrecht, zodat reizigers hier geen hinder van ondervinden.

#### Lijn 94

U stelt voor om de route van lijn 94 in Ameide te verleggen naar de Prinsengracht en de Oudendijk i.p.v. via de Molenstraat en J.W. van Puttestraat. Naar ons idee is dat geen ideale route voor de bus aangezien de straten van Ameide smal zijn. We doen dan ook het verzoek om te overwegen om lijn 94 via de Lekdijk en de J.W. Puttestraat en Paramasiebaan richting de Prinses Marijkseweg te laten rijden. Zo hoeft de bus niet door de smalle straten van de kern en worden ook de bewoners van de oostkant van Ameide (met o.a. 't Zouweveld en de Hendrik van Breederodeschool) goed bediend. Bovendien zijn er al haltes aan de Pr. Marijkeweg aanwezig. Dit betekent wel dat de halte Prinsengracht mogelijk verplaatst moet worden. Hierover gaan we graag met u in gesprek.

#### Lijn 271

Door het opheffen van lijn 271 wordt de verbinding van de wijk Fokkesteeg met het USP sterk verslechterd. Het aandoen van de halte Merwesteintunnel door de lijnen 283 en 287 biedt hiervoor geen soelaas. Bovendien worden de reizigers uit IJsselstein en Vianen zo onnodig geconfronteerd met

een langere reistijd. Wij stellen voor de huidige situatie voorlopig te handhaven en een jaar extra te nemen om te studeren op andere oplossingen om de verbindingen met het USP te optimaliseren. Wij gaan hier graag met u over in gesprek.

#### Lijn 281/49

In uw concept-plannen vervalt buslijn 281/49 naar het USP. Reizigers uit Houten moeten met de trein naar het NS station Vaartsche Rijn en daar overstappen op de Uithoflijn of buslijn 29.

Deze wijziging heeft tot gevolg dat op een relatief korte woon-werkafstand een overstap geïntroduceerd wordt en dat reizigers aanzienlijk meer voor hun reis moeten betalen. Reizigers die niet in de nabijheid van Houten NS wonen (circa 60% van de instappers) worden geconfronteerd met een langere reistijd.

In het vervoerplan van 2019 is afgesproken dat in het kader van de pilot van U-Flex buslijn 281/49 blijven rijden. De pilot met U-Flex is net een paar maanden gestart. Wij willen graag dat de pilot wordt voortgezet op basis van de afspraken die hierbij zijn gemaakt.

Mocht in 2020 toch blijken dat reizigers de voorkeur geven aan de trein in combinatie met de Uithoflijn, gaan wij daarover graag het gesprek met u aan.

#### Lijn 283 / lijn 31

Graag vragen wij aandacht voor een dagvullende uitbreiding van lijn 283. In het Vervoerplan 2020 stelt u voor om het aantal rechtstreekse bussen te verminderen. De plannen gaan uit van rechtstreekse ritten tussen 6.00u en 9:30u tussen IJsselstein en De Uithof. Terwijl in de bestaande situatie om 10:00u, 12:00u en 14:00u nog rechtstreekse ritten worden uitgevoerd. Het laten vervallen van de latere ritten doet geen recht aan de andere reisbehoeften van mensen die in deeltijd werken, een ziekenhuis bezoeken of voor een overleg naar bijvoorbeeld het provinciehuis reizen.

Na de ochtendspits start de dienstregeling van de bus niet in IJsselstein, maar in Nieuwegein met twee bussen per uur. Voor reizigers uit IJsselstein betekent dit dat ze eerst met de tram naar Nieuwegein Stadscentrum moeten reizen, om daar over te stappen op lijn 283. Het gevolg is dat buiten de spits de keuzereiziger de auto zal verkiezen boven het openbaar vervoer. Daarom stellen wij voor om de huidige frequentie in stand te houden en bij voorkeur uit te breiden naar een dagvullende uitbreiding. Hiermee ontlasten wij de druk op de andere vervoersmiddelen, voorkomen wij de keuze voor de auto en blijven wijken goed bereikbaar.

Het toevoegen van de halte Nieuwegein Stadscentrum op de route vinden wij positief. Hierdoor ontstaat een overstap op bussen naar o.a. Houten en Vianen. Bovendien wordt de reistijd vanaf halte IJsselstein Binnenstad met 6 minuten verkort ten opzichte van de reistijd met de tram. Echter doordat de bussen alleen in de ochtend- en avondspits rijden én slechts in één richting rijden wordt deze kans onbenut gelaten. Samen met de drie andere haltes in Nieuwegein kost dit de reizigers uit IJsselstein 2 minuten extra reistijd en een verminderd comfort.

### Verbinding van IJsselstein naar Houten en Vianen

Tussen IJsselstein en zowel Houten als Vianen is een significante pendel van 360 respectievelijk 370 reizigers in de ochtendspits, maar ontbreekt een goede verbinding. Wij vragen aandacht voor het versterken van de verbinding tussen IJsselstein en Houten via Nieuwegein evenals tussen IJsselstein en Vianen.

### Lijn 287

Op de route van lijn 287 worden vier extra haltes in Nieuwegein opgenomen. Volgens de vervoerder heeft dit slechts twee minuten extra reistijd tot gevolg. Toch maken wij ons zorgen over een langere reistijd voor doorgaande reizigers uit Vianen. We vragen de vervoerder om een zorgvuldige afweging te maken of het toevoegen van vier extra haltes noodzakelijk is om het vervoerpotentieel in Nieuwegein op te vangen.

### **Tot slot**

Wij zien met belangstelling uit naar uw reactie op onze brief, en zijn benieuwd hoe onze opmerkingen worden verwerkt in het U-OV Vervoerplan 2020. Een aantal U10- gemeenten zal ook een reactie sturen met opmerkingen die specifiek in gaan op de lokale context.

Een afschrift van deze brief zenden wij aan vervoerder U-OV.

Hoogachtend,

De wethouders Duurzame Bereikbaarheid van de regio Utrecht,  
namens deze,

Jeroen Willem Klomps  
wethouder Stichtse Vecht

Lot van Hooijdonk  
wethouder Utrecht