
OV in Houten 2005

(Plan gericht op bevordering van openbaar vervoer)

Inhoudsopgave

Voorwoord/Samenvatting

1. *Aanleiding*
 - 1.1. Inleiding
 - 1.2. BRU
 - 1.3. Centrumontwikkelingen Houten naar 50.000 inwoners
 - 1.4. Project bushaltes Rondweg
 - 1.5. HOV/HVS
 - 1.6. Derde station Houten
 - 1.7. Abriplan

2. *Het aanvullende OV plan*
 - 2.1. Inleiding
 - 2.2. Van 1999 tot en met 2002
 - 2.3. 2003 en 2004
 - 2.4. 2005
 - 2.5. Financiële consequenties

Bijlagen

1. Lijnvoeringskaart 1999
2. Lijnvoeringskaart 2001
3. Lijnvoeringskaarten 2003 en 2004
4. Lijnvoeringskaart 2005
5. Overzicht kosten

VOORWOORD/SAMENVATTING

Voor u ligt het aanvullende OV plan dat onderdeel uitmaakt van de OV visie 2005.

Met name hoofdstuk 5 van de op 13 juni 2000 vastgestelde visie is geactualiseerd. In dit hoofdstuk trof u tot op dit moment P.M. aan bij de paragrafen 5.6, 5.7 en 5.8 (resp. 2002, 2003 en 2004). Met deze actualisatie is ook deze ontbrekende informatie ingevuld. Verder treft u de stand van zaken aan sinds 13 juni 2000. Zo zijn er ontwikkelingen die het vermelden waard zijn of zelfs invloed hebben gehad op het lijnennet zoals het er nu ligt cq. binnenkort wordt aangelegd.

De OV visie 2005 is al voor een behoorlijk deel ingevuld en wijkt maar op kleine punten af ten opzichte van het oorspronkelijke plan. Toegevoegd is met name de derde halte voor de sneltram en de wens van kleinschalig openbaar vervoer in het Oude Dorp.

Het hebben van een visie lijkt zijn vruchten af te werpen bij het BRU. Zij zijn tot nu toe bereid geweest alle uitbreidingen te realiseren.

De concrete aanvullingen zijn :

- In VINEX worden aan de zuid(west)zijde 4 nieuw aan te leggen halten in gebruik genomen.
- Tevens zal aan de Rondweg Noord, halte de Gaarden worden geopend waar verscheidene spitslijnen zullen gaan halteren. (Onder fase III bekend bij het BRU ivm met subsidie)
- Er zal aan de noordoost Rondweg ter hoogte van de Sloten en de Akkers/Binnenweg een halte langs de Rondweg worden geopend. Deze halten zijn met name bedoeld voor de te openen Triangel basis buslijn tussen Houten, Bunnik en Driebergen/Zeist Station. (Bij BRU bekend als fase III).
- Er zullen 2 halten langs de Koppeling aan de westzijde worden geopend. Verscheidene basis-, spits- en ontsluitende buslijn 45 zullen hier gaan halteren. (Als fase II bekend bij het BRU in verband met subsidie).
- Langs de Meerpaalweg en thv de Koedijk langs de Rondweg zullen halten worden geopend
- Aanleg van fietsenstallingen bij alle halten langs de Rondweg.
- Gestreefd wordt in het Oude Dorp kleinschalig openbaar vervoer te krijgen.
- Gestreefd wordt een extra halte langs het derde spoor ter hoogte van de Koppeling te openen en in gebruik te nemen.
- Het verbindende karakter van alle lijnen (behalve lijn 45 kleine kernen en wellicht Oude Dorp) is door de route via de Rondweg benadrukt.
- De frequenties worden verhoogd naar het gewenste niveau.
- Op de Koppeling ontstaan aansluitmogelijkheden voor bussen onderling en op de te openen sneltramhalte Koppeling

We mogen hopen dat de verantwoordelijke voor de het OV, het BRU ook de laatste fase tot 2005, invult.

Verder komt u in de tekst een aantal keer de passage tegen van 'met de klok mee' of 'tegen de klok in' rijden. In alle gevallen wordt dan een buslijn bedoeld in de ochtendspits.

Bij eventuele vragen kunt u contact opnemen met de Beleidsmedewerker verkeer en vervoer, Dhr. H.J.Jut 030 – 63 92 809.

1. Stand van zaken

1.1. Aanleiding

Sinds de vaststelling van de OV visie 2005 op 13 juni 2000 is er veel gebeurd. In dit hoofdstuk zal de stand van zaken en de invloed ervan op het verder uit te werken uitvoeringsplan worden beschreven. In de OV visie 2005 is in hoofdstuk 5 een OV plan beschreven dat tot en met 2001 concreet is beschreven. De voorbereidingen van de dienstregeling die ingaat op 10 juni a.s. en doorloopt tot december 2002, zijn in volle gang. Het is nu tijd om vast te laten stellen wat we als Houten tussen 2002 en 2004 willen, om uiteindelijk ons doel te bereiken zoals dat in de OV visie 2005 is beschreven. Dit jaar wordt namelijk de regionale financiële reservering gemaakt voor subsidie van OV projecten die in 2003 operationeel moeten zijn. In juni/juli 2001 zal het MPVV2001 worden vastgesteld (Meerjaren Programma Verkeer en Vervoer). Hierin zijn regionaal de gelden gereserveerd, die tot 1 april 2002 aan te vragen zijn. In de tussentijd zal bijvoorbeeld de eigen bijdrage (30%) binnen de gemeenten geregeld dienen te zijn, zodat in de loop van 2002 de projecten gerealiseerd kunnen worden, teneinde operationeel te zijn per december 2002 als de dienstregeling 2003 in gaat.

1.2. BRU

Het BRU is op dit moment bezig om enkele concessiegebieden te maken van het ene grote vervoergebied waar GVV en conneXXion rijdt. Het BRU heeft een streefbeeld gemaakt voor de komende jaren (een soort regionale OV visie 2005). Om de concessie te "winnen" moet conneXXion een OV plan indienen als offerte bij het BRU, waarna het BRU beoordeelt of conneXXion het voor die prijs het komend dienstregelingjaar mag rijden. Uiteindelijk is het de bedoeling dat een vervoerder een meerjarige concessie verdient. De jaarconcessie moet als overbrugging worden gezien, waarbij het meest eenvoudig is de zittende vervoerder de klus te laten klaren. Het streefbeeld is op verzoek bij de afdeling RBL in te zien bij de beleidsmedewerker verkeer en vervoer. Het streefbeeld moet door de vervoerder gebruikt worden als een soort lijn waarop de ontwikkeling zich moet bewegen richting het gewenste beeld over een aantal jaar. Het streefbeeld 2001/2002 is niet in overleg met de gemeenten ontwikkeld. BRU (T.Sleurink) heeft in het regionaal ambtelijk overleg van 21 februari j.l. toegezegd dat het streefbeeld versie 2002/2003 wel in samenwerking met de gemeenten wordt ontwikkeld. Daarin is dan ook onze OV visie 2005 en de wensen die jaarlijks voor 1 september ingediend kunnen worden, verwerkt.

Verder heeft het BRU als uitwerking van haar Beleidsvisie Openbaar Vervoer (11 maart 1998 bij AB besluit) een structuurvisie uitgewerkt waarin de zgn. TRIANGEL is opgenomen. Deze Triangel is een soort ringlijn via voorstations rondom Utrecht CS met tangentverbindingen de regio in, bedoeld om Utrecht CS te ontlasten. Het gaat om snelle hoogwaardige buslijnen die snelle overstapmogelijkheden biedt op de trein of RSS. De stations Maarssen, Driebergen, Leidsche Rijn, Woerden en Houten worden genoemd en zijn als zodanig ook opgenomen in het streefbeeld. Voor Houten betekent dit een rechtstreekse snelle verbinding vanuit het centrum station naar Nieuwegein en Driebergen/Zeist station.

1.3. Centrumontwikkelingen Houten naar 50.000 inwoners

In de centrum projectgroep wordt in alle scenario's een busstation gepresenteerd in de directe nabijheid van het station. Er is gezamenlijk met conneXXion en NS RIB een programma van eisen (GPvE) vastgesteld dat door de stedenbouwkundige gebruikt zal worden in de te ontwikkelen structuurvisie. Kort samengevat zal het busstation 4 halteplaatsen krijgen die voor de reiziger in het directe zicht en zonder omweg bereikbaar zijn vanaf de spoorperrons. De bussen kunnen tevens keren op het busstation indien nodig. Het is niet de bedoeling dat de bussen langer dan 4 minuten stilstaan op het busstation. Het zogenaamde bufferen dient op maximaal 2 minuten afstand van het busstation te gebeuren. Het GPvE is op verzoek in te zien bij de afdeling RBL bij de beleidsmedewerker verkeer en vervoer.

1.4. Project bushaltes bestaande Rondweg

Zoals in de aanleiding al vermeld, zijn de voorbereidingen volop gaande om haltes langs de Rondweg aan te leggen. Het OV plan zoals dat in hoofdstuk 5 van de OV visie 2005 (13 juni 2000) is verwoord, ligt dus goed op schema. Ingebruikname van de haltes zal echter niet per 10 juni 2001, maar per september 2001 plaatsvinden. De uitvoeringsfase van het project is op 6 februari 2001 door de raad vastgesteld onder voorwaarde dat er inspanningen richting BRU zullen worden verricht om kleinschalig vervoer in het Oude Dorp te behouden, zijnde aanvullend op de huidige regiotaxi. Een

formeel verzoek is inmiddels schriftelijk richting BRU. In deze actualisatie is een voorstel ten aanzien van aanvullend kleinschalig OV in het Oude Dorp opgenomen.

1.5. HOV/HVS

In de OV visie 2005 werd nog gesproken van HOV/HVS. HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer per bus op vrije banen) is wat betreft de gemeente Houten een gepasseerd station. Sinds de uitspraak in 1999 dat er geen infrastructuur zal worden gereserveerd voor HOV op Houtens grondgebied kan er alleen nog maar sprake zijn van HVS (Hoogwaardig Verbindend Streekvervoer op (eigen) infrastructuur met verregaande doorstromingsmaatregelen). Per brief van 3 februari 2000 is dit aan het BRU kenbaar gemaakt, waarin gevraagd is om die ene HOV lijn (Houten – Nieuwegein) in te ruilen voor 3 HVS lijnen (Houten – Nieuwegein; Houten – Utrecht Zuid (Westraven en Kanaleneiland Zuid) en Houten – Driebergen/Zeist.

1.6. Derde station Houten

In de OV visie 2005 wordt het belang van een derde station om een tweetal redenen genoemd. Eerste is het omvangrijke kantorenprogramma rondom de Koppeling die niet valt binnen de 800 meter straal vanuit het centrum station en station Castellum. Dit geldt ook voor delen van de wijken de Meent, Leebrug en Loerik. Tweede reden is dat een station op de Koppeling goede uitwisselmogelijkheden biedt tussen trein en buslijnen onderling, waardoor de regionale OV positie van Houten sterker wordt en daarmee de groei van het aantal buslijnen die ook voor interne verplaatsingen te gebruiken zijn. Er zijn namelijk ook bushaltes op de Koppeling aan de oostkant van het spoor gepland die aansluiting onderling, maar ook op een eventueel spoorproduct kunnen geven. Echter de projectopdracht zowel binnen het derde spoor als binnen de partiele 4-sporigheid (verder te noemen 4-sporigheid) voorziet niet in de aanleg van het derde station. Wel is in het project 4-sporigheid ruimte gereserveerd tussen de 4 sporen voor een eventueel aan te leggen eilandperron. Binnen beide projecten zijn dus ook geen financiële en beleidsmatige besluiten genomen ten aanzien van ontwerp, voorbereiding etc. Het in gang zetten van procedures die uiteindelijk leiden tot uitvoering van een nieuw spoorproject blijken in de praktijk jaren te duren (met name verkenning- en planstudiefase).

Verkenning- en planstudie fase kunnen wellicht zeer verkort worden door als proef al met de sneltram te halteren aan de Koppeling per december 2002. Voordeel is dat het kantorenprogramma al kan starten, omdat aan de voorwaarde van binnen 800 meter Hoogwaardig Openbaar Vervoer wordt voldaan. De proef gaat in december 2002 van start en eindigt op het moment dat het project 4-sporigheid is opgeleverd inclusief de bijbehorende rechtstreekse vervoerconcepten naar de Utrechtse regio (Randstadspoor (RSS) 2005/2006). Criteria die aangeven of de proef slaagt, zullen in samenwerking met het rijk en de regio worden opgesteld. Mocht de proef niet slagen dan kan Hoogwaardig Verbindend Streekvervoer op de haltes Koppeling de functie overnemen van de tram in verband met het 800 meter criterium. Slaagt de proef wel, dan zal dat op een zodanig moment tussen december 2002 en 2005/2006 geconstateerd moeten worden dat het "inpluggen" in de 4-sporigheid mogelijk is, teneinde operationeel te zijn bij oplevering 4-sporigheid.

1.7. Abriplan

Alle haltes die nieuw worden aangelegd zullen voorzien worden van nieuwe abri's. In overleg met OW zal bezien worden in hoeverre beheer en onderhoud kunnen worden uitbesteed. Wellicht zijn er tevens 'package deal'-achtige mogelijkheden voor bestaande haltes die niet voorzien zijn van deugdelijke abri's.

2. Het aanvullend OV plan

2.1. Inleiding

De aanvulling is een beschrijving van de afwijking en de reden ervan ten opzichte van het in de OV visie 2005 beschreven OV plan. Verder geeft de aanvulling een beschrijving van de plannen in 2003 en 2004. Deze plannen zijn doorgesproken op haalbaarheid met conneXXion op 20 februari 2001. Het BRU, die de plannen moet goedkeuren is nog niet gehoord over plannen, wel zijn in het kader van de subsidieaanmeldingen de consequenties van de plannen voor aanleg van infrastructuur, schriftelijk bekendgemaakt bij het BRU (23 februari 2001). Deze consequenties worden in de laatste paragraaf van dit hoofdstuk uiteengezet. In de bijlagen treft u de lijnvoeringkaartjes aan van de beginsituatie (1999), de huidige situatie (2001), de komende plannen (2003 en 2004) en de eindsituatie (2005).

2.2. Van 1999 tot en met 2002

Sinds 1999 is er reeds veel gebeurd. De belangrijkste mijlpalen zullen worden opgesomd:

1999 (bijlage 1)

Per 6 april 1999 is lijn 243 gaan rijden. Deze lijn biedt spitsvervoer tussen het centrum station van Houten naar de Molenzoom, het Rondeel en Doornkade. Deze kwartierdienst is in het leven geroepen omdat de reguliere lijndienst Lijn 47 naar Utrecht en lijn 48 naar Nieuwegein) niet in staat bleek om een adequate spitsvoorziening (dwz een kwartierdienst) te verzorgen. Hoofdrede was dat de reguliere lijndienst ook in de wijk rijdt en op dat moment niet de bedrijventerreinen kan bedienen. Feit is wel dat de dubbelfunctie die deze lijnen hebben leidt tot een halve bediening van de wijk en van de bedrijventerreinen. Er is veel onduidelijkheid en door het verdelen van de ritten is het aantal ritten te laag.

In 1999 is reeds een start gemaakt met plannen die erop gericht zijn de nadelen op te heffen. Met name de plannen voor aanleg van halten langs de Rondweg worden dit jaar geboren.

2000

Er wordt een visie ontwikkeld die gericht is op het veranderen van de huidige lijnvoering en op ontwikkelen van buslijnen ten behoeve van bewoners in Houten VINEX . Deze OV visie 2005 wordt in de raad van 13 juni vastgesteld en is het toetsingskader van alle komende jaren te nemen maatregelen. Het BRU gelooft er ook in en besluit per 28 mei het volgende:

- Lijn 47 wordt doorgetrokken vanuit het Oude Dorp naar het centrum station te Houten, tevens wordt lijn 47 aan de Utrechtse kant omgelegd via Liesbosch en Kanaleneiland. Hierdoor ontstaat de eerst tangent vanaf Houten centrum station
- Lijn 48 wordt veranderd van ringlijn (rijdt het ene uur 'met de klok mee' en het andere uur 'tegen de klok in') naar 'normale' lijn die heen en terug dezelfde route rijdt
- Lijn 243 die feitelijk per 28 mei opgeheven zou moeten worden, wordt een jaar verlengd omdat de abonnementen afname te laag was.
- Het project Halten Rondweg wordt gestart, de subsidies worden toegewezen.
- Vanwege het derde spoor wordt spoorwegovergang Vlierweg gesloten, bussen rijden via de Rondweg vanuit het Oude Dorp naar het centrum station

2001 (bijlage 2)

In vergelijking met de plannen zoals deze in de OV visie 2005 in hoofdstuk 5 zijn verwoord zijn er wat wijzigingen. Op zich is dat logisch, want het BRU is verantwoordelijk voor het vaststellen van de dienstregeling, zij bewaakt integraal alle wensen van gemeenten in de regio.

- Lijn 47 is overeenkomstig
- Lijn 48 is gewijzigd, deze rijdt geheel over de Rondweg en niet deels over Rondeel en Doornkade
- Lijn 243 is omgezet in lijn 247 omdat lijn 47 en 48 over de Rondweg samen de functie van de 243 kunnen vervullen. Lijn 247 is een nieuwe lijn die vanuit Houten Zuid via de Rondweg Zuidoost (tegen de klok in), Molenzoom, centrum station, Rondweg Noord en over Doornkade naar Utrecht Westraven rijdt. Westraven is een transferium met nu nog 500 parkeerplaatsen (in de toekomst 2300) en een sneltramhalte.
- Lijn 281 verschuift niet alleen naar de Rondweg, maar zal zelfs in Houten Zuid beginnen. Volgt dezelfde route als lijn 247, maar zal langs Doornkade rijden naar de Uithof in Utrecht. Ter vervanging van lijn 281 in bestaand Houten zal lijn 254 die eindigt op Rondeel vanuit Utrecht Uithof, doorgetrokken worden via de Rondweg en Molenzoom naar centrum Station

- Lijn 240 uit Wijk bij Duurstede wordt opgeheven. Houten heeft schriftelijk verzocht de argumentatie hiervoor aan te leveren omdat deze lijn wellicht gebruikt had kunnen worden als eerste fase van de Triangel die onder 1.2. wordt uitgelegd.
- Lijn 281 rijdt niet meer door naar Zeist. Houten heeft schriftelijk verzocht de argumentatie hiervoor aan te leveren omdat deze lijn wellicht gebruikt had kunnen worden als eerste fase van de Triangel die onder 1.2. wordt uitgelegd.
- Lijn 45 blijft onveranderd, maar op verzoek van de Raad (zie 1.4.) is het BRU schriftelijk verzocht deze lijn door te trekken naar het Oude Dorp, teneinde als alternatief te kunnen fungeren voor de bussen die naar de Rondweg gaan.

2002

In 2002 gebeurt er in de dienstregeling niets. Het is namelijk zo dat de dienstregeling die op 10 juni 2001 ingaat, ruim 1,5 jaar doorloopt tot december 2002. Dit heeft te maken met de Europese ingangsdatum van treindienstregelingen. Busdienstregelingen volgen normaliter de treindienstregeling ivm aansluitingen. Wel zal halte Koppeling worden aangelegd tussen het Spoor en de rotonde aan de oostkant van het spoor.

2.3. 2003 en 2004 (bijlage 3)

Zoals beschreven in de aanleiding van hoofdstuk 1 is het van belang nu al zicht te hebben op de dienstregeling van 2003 omdat eventuele benodigde infrastructurele maatregelen waar subsidie voor nodig is, aangemeld dienen te worden bij het BRU (zie ook 2.5). Aansluitend bij de beleidsuitgangspunten uit de OV visie 2005 en de genoemde zaken in hoofdstuk 2 van deze actualisatie (derde halte sneltram, Triangel, kleinschalig vervoer in het Oude Dorp, streefbeeld BRU) is met conneXXion beoordeeld hoe het buslijnnet er per december 2002 uit kan zien.

2003

Toelichting	:	<p><u>Routes</u> Belangrijke stap naar de eindsituatie 2005 is dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - in VINEX ook aan de westzijde halten in gebruik genomen gaan worden. Het gaat om 4 halten. Op dit moment wordt uitgegaan van een model dat er nieuwe lijnen bij komen die 'met de klok mee' rijden. - Tevens zal aan de Rondweg Noord, halte de Gaarden worden geopend waar verscheidene spitslijnen kunnen gaan halteren. - Er zal aan de noordoost Rondweg ter hoogte van de Sloten en de Akkers/Binnenweg een halte langs de Rondweg worden geopend. Deze halten zijn met name bedoeld voor de te openen Triangel basis buslijn (zie 1.2 en 1.5) tussen Houten, Bunnik en Driebergen/Zeist Station. - Er zullen 2 halten langs de Koppeling aan de westzijde worden geopend. Verscheidene basis-, spits- en ontsluitende buslijn 45 zullen hier gaan halteren - Het Oude Dorp zal kleinschalig openbaar vervoer krijgen als het verzoek aan het BRU wordt ingewilligd. Het is nog niet duidelijk of lijn 45 via de Rondweg rijdt of al via castellum (vandaar een rode stippellijn op bijlage 3) - Extra halte langs derde spoor ter hoogte van de Koppeling wordt geopend en in gebruik genomen. <p><u>Karakter</u> Het verbindende karakter van alle lijnen (behalve lijn 45 kleine kernen en wellicht Oude Dorp) is door de route via de Rondweg benadrukt.</p> <p><u>Frequenties</u> De frequenties zijn nog niet verhoogd naar het gewenste niveau.</p> <p><u>Knooppuntfunctie</u> Wordt dit jaar verder uitgebreid in het centrum indien er extra buslijnen komen tbv Houten VINEX en Triangel.</p> <p>Op de Koppeling ontstaan aansluitmogelijkheden voor bussen onderling en op de te openen sneltramhalte Koppeling</p>
Routes	:	Zoals door BRU vast te stellen per september 2002 (excl. De sneltram)
Karakter	:	Basislijnen (lijn 47: Houten station – Utrecht kanaleneil. - CS)

		(lijn 48: Houten station – Nieuwegein)) (lijn 43: Houten station – Driebergen/Zeist station) Spitslijnen (lijn 243:Houten Zuid – Driebergen/Zeist station) (lijn 247:Houten Zuid – Utrecht Westraven) (lijn 248:Houten Zuid – Nieuwegein) (lijn 254:Utrecht Uithof – Houten station) (lijn 281:Houten Zuid – Utrecht Uithof)
Frequentie (max.)	:	Ontsluitende lijnen (lijn 45; Houten station – Oude Dorp - Kleine Kernen) Basislijnen; Spits (halfuurdienst) Dal/zaterdag (uurdienst) Avond/zondag (uurdienst) Spitslijnen; Spits (kwartierdienst) Ontsl.lijnen: Spits (halfuurdienst) Dal/zaterdag (uurdienst) Avond/zondag (tweeuurdienst)
Knooppuntfunctie	:	Houten NS; Trein sluit in principe aan op alle lijnen Koppeling; Sneltramhalte sluit aan op buslijnen. Buslijnen sluiten onderling aan

2004

Toelichting :

Routes

- Belangrijke stap naar de eindsituatie 2005 is dat er bussen komen op de Meerpaal en de Koedijk. De route via de Meerpaal zou wellicht kunnen eindigen in Nieuwegein/Vianen Lekbrug. Gestreefd wordt om een bestaande lijn in dat gebied door te trekken naar Houten via de Meerpaal.

Karakter

Het verbindende karakter van alle lijnen (behalve lijn 45 kleine kernen en wellicht Oude Dorp) is door de route via de Rondweg benadrukt.

Frequenties

De frequenties worden verhoogd naar bijna het gewenste niveau. Als er spitslijnen zijn die kunnen fungeren als sneldienstvariant van een basislijn, dan mogen beide lijnen samen als kwartierdienst gezien worden. Dit lijkt abracadabra, maar wat bedoeld wordt is dat als lijn 47 een halfuurdienst biedt, en lijn 247 die een snellere route heeft maar wel dezelfde richting op rijdt, ook een halfuurdienst is, deze beide lijnen samen vervlochten mogen worden tot een kwartierdienst.

Knooppuntfunctie

Blijft op het niveau van 2003

Routes	:	Zoals door BRU vast te stellen september 2003 (excl. sneltram)
Karakter	:	Basislijnen (lijn 47: Houten station – Utrecht kanaleneil. - CS) (lijn 48: Houten station – Nieuwegein)) (lijn 43: Houten station – Driebergen/Zeist station) Spitslijnen (lijn 243:Houten Zuid – Driebergen/Zeist station) (lijn 247:Houten Zuid – Utrecht Westraven) (lijn 248:Houten Zuid – Nieuwegein) (lijn 254:Utrecht Uithof – Houten station) (lijn 255:Houten station – Vianen Lekbrug) (lijn 281:Houten Zuid – Utrecht Uithof)
Frequentie (max.)	:	Ontsluitende lijnen (lijn 45; Houten stations – Oude Dorp - Kleine Kernen) Basislijnen; Spits (kwartierdienst) Dal/zaterdag (halfuurdienst) Avond/zondag (uurdienst) Spitslijnen; Spits (kwartierdienst) Ontsl.lijnen: Spits (halfuurdienst) Dal/zaterdag (uurdienst) Avond/zondag (tweeuurdienst)
Knooppuntfunctie	:	Houten NS; Trein sluit in principe aan op alle lijnen Koppeling; Sneltramhalte sluit aan op buslijnen

Castellum: Aansluiting op ontsluitende lijn 45

2.4. 2005 (bijlage 4)

Routes	:	HVS op de Rondweg naar Houten stations Basislijnen en spitslijnen op Rondweg en bedrijventerreinen Molenzoom, Meerpaal, Rondeel en Doornkade. Ontsluitend busvervoer in kleine kernen naar Castellum en Houten station
Karakter	:	Basislijnen (lijn 47: Houten station – Utrecht kanaleneil. - CS) (lijn 48: Houten station – Nieuwegein) (lijn 43: Houten station – Driebergen-Zeist) Spitslijnen (lijn 240:Wijk bij Duurstede - Houten station) (lijn 243:Houten station – Rondeel/Doornkade) (lijn 254:Zeist - Utrecht Uithof – Rondeel) (lijn 281:Houten – Utrecht Uithof – Zeist)
Frequentie	:	Ontsluitende lijnen (lijn 45; Houten stations - Kleine Kernen) Basislijnen; Spits (kwartierdienst) Dal/zaterdag (halfuurdienst) Avond/zondag (uurdienst) Spitslijnen; Spits (kwartierdienst) Ontsl.lijnen: Spits (halfuurdienst) Dal/zaterdag (uurdienst) Avond/zondag (uurdienst)
Knooppuntfunctie	:	Houten station; Alle lijnen sluiten in principe aan op de trein Houten Koppeling; Sneltram en HVS sluit aan op basislijnen en spitslijnen, basislijnen en spitslijnen sluiten op elkaar aan Houten Castellum; Alle lijnen sluiten in principe aan op de trein

2.5. Financiële consequenties

Zoals vermeld in de aanleiding van hoofdstuk 1 is zicht op de dienstregeling van 2003 in dit stadium belangrijk omdat nu de aanmeldingen de deur uit moeten (voor 1 april 2001) voor reservering van gelden die leiden tot uitvoering van zaken per 2002. Gezien de doorlooptijd van projecten kan dan e.e.a. gereed zijn per december 2002.

Bij de routes van 2003 (2.3) is beschreven dat een groot aantal halten geopend zullen worden per december 2002. Deze halten dienen alle nog aangelegd te worden. Bij de halten horen tevens fietsenstallingen die apart bij het BRU aangemeld moeten worden voor subsidie.

De subsidie is 70% en komt uit de Gebundelde Doel Uitkering (GDU). Om voor subsidie in aanmerking te komen moet bij de uiteindelijke aanvraag (die maximaal een jaar na de aanmelding volgt) de eigen bijdrage geregeld zijn.

Om inzicht te krijgen om welke voorlopige bedragen het gaat volgt in bijlage 5 een volledig overzicht en hieronder een verkort overzicht.

In de aanmelding naar het BRU is een splitsing gemaakt van halten die afhankelijk zijn van artikel 19 procedures en halten die, indien er lijndiensten geopend worden, zonder inpassingproblemen kunnen worden aangelegd (resp. genoemd fase II en fase III). Verder zijn alle fietsenstallingen als 1 aanmelding de deur uit gegaan.

Projectnaam	Kosten (incl.BTW en VAT)	GDU subsidie (70%)	Eigen bijdrage (30%)
Halten Fase II	f1.413.297	f 989.308	f423.989
Halten fase III	f1.391.040	f 973.728	f417.312
Fietsenstalling	f 302.400	f 182.482 (excl. VAT)	f119.916 (incl. VAT)
Totaal	f3.106.737	f2.145.518	f961.218

Bijlagen (geen afbeeldingen opgenomen)

1. Lijnvoeringskaart 1999
2. Lijnvoeringskaart 2001
3. Lijnvoeringskaarten 2003 en 2004
4. Lijnvoeringskaart 2005
5. Overzicht kosten