
OV in Houten 2005

(Plan gericht op bevordering van openbaar vervoer)

Inhoudsopgave

1. *Samenvatting*
2. *Aanleiding*
 - 2.1. Inleiding
 - 2.2. Inventarisatie lokale OV wensen BRU
 - 2.3. Centrumontwikkelingen Houten naar 50.000 inwoners
 - 2.4. VINEX 30% en 60% bebouwd
 - 2.5. Project bushaltes bestaande Rondweg
 - 2.6. HOV/HVS
 - 2.7. Derde station Houten
 - 2.8. Abriplan
 - 2.9. Conclusie
3. *Openbaar vervoerbeleid*
 - 3.1. Inleiding
 - 3.2. Nationaal beleid
 - 3.3. Regionaal beleid
 - 3.4. Lokaal beleid
 - 3.5. Vertaling beleid naar structuur
4. *OV beleid in Houten op structuurniveau*
 - 4.1. Inleiding
 - 4.2. De OV keten in Houten
 - 4.3. De trein
 - 4.4. De bus
 - 4.5. De taxi
 - 4.6. Instrumenten
5. *Het OV plan*
 - 5.1. Inleiding
 - 5.2. Fasering
 - 5.3. 1999
 - 5.4. 2000
 - 5.5. 2001
 - 5.6. 2002
 - 5.7. 2003
 - 5.8. 2004
 - 5.9. 2005

Bijlagen

1. OV Structuur 1999
2. OV Structuur 2005
3. Invloedsgebied trein
4. Invloedsgebied bus (HOV, verbindend en ontsluitend)
5. Lijnvoeringskaart 1999
6. Lijnvoeringskaart 2005
7. Lijnvoeringskaarten 2000 tm 2004

1. SAMENVATTING

De Beleidsvisie Openbaar vervoer "OV in Houten 2005" is ontwikkeld vanuit de behoefte een toetsingskader te hebben voor velerlei lokale ontwikkelingen binnen Houten tot 2005. Vele van de ontwikkelingen verenigen essentiële keuzes in zich ten aanzien van OV.

Het vormgeven van de visie is geschied volgens het zogenaamde "Watervalmodel". Ofwel, het nationale en regionale OV beleid geven de kaders aan waarbinnen lokaal beleid kan ontstaan. Aangevuld met de kenmerkende Houtense stedenbouwkundige opzet ontstaat dan een OV structuur die in staat is een substantiële bijdrage te leveren om OV te bevorderen.

De hoofdstructuur OV van Houten laat zich het best beschrijven als een "keten" van alternatieven voor de auto. De keten is een aaneenschakeling van voortransport (dat bij de herkomst begint), het hoofdtransport en het natransport (dat eindigt bij de bestemming). In deze visie wordt deze keten de OV keten genoemd. Er wordt ook wel van deur-tot-deur vervoer gesproken, de auto brengt burgers namelijk ook van deur-tot-deur. De OV keten heeft als kenmerk dat het voor- en natransport niet noodzakelijkerwijs OV hoeft te zijn. Gedacht kan worden aan lopen, fietsen en auto. Het hoofdtransport is wel OV, of een combinatie van OV. Combinaties zijn te maken met trein, bus en/of taxi.

De lijnvoering in Houten zal transformeren in de periode van 1999 tot en met 2005. Gezien de ontwikkelingen zal dit gefaseerd gebeuren, vandaar dat de tussenliggende jaren (2000 tm 2004) in deze visie gepresenteerd worden als overbrugging naar het toekomstig model.

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

2. AANLEIDING

2.1. Inleiding

De gemeente Houten heeft met de VINEX taakstelling voor de bouw van 6750 woningen tot 2005 een belangrijke verantwoordelijkheid op zich genomen ten aanzien van de opvang van de groeiende bevolking in de regio. De gemeente Houten groeit van 30.000 inwoners in 1998 naar ruim 50.000 inwoners in 2005. Verkeers – en vervoersuitgangspunten bij deze groei zijn:

- Er komt een tweede NS station
- Er wordt een verkeerssysteem aangelegd dat nu al in Houten bestaat; een Rondweg met inprickers voor autoverkeer, veel fiets- en wandelpaden en een centrale groenzone

Met name de invulling van deze twee uitgangspunten betekent dat er een visie moet worden ontwikkeld op de positie van OV in het algemeen ten aanzien van het autoverkeer. Met deze visie in de hand hebben ontwikkelingen binnen Houten die raken aan OV of betrekking hebben op OV een kader gekregen waarbinnen beslissingen genomen kunnen worden. Gezien de realiteitswaarde van visies in het algemeen en de VINEX horizon van 2005, zal de visie hierop worden afgestemd. Dit hoofdstuk gaat in op ontwikkelingen die binnen Houten spelen en gebaat zijn bij een OV visie.

2.2. Inventarisatie lokale OV wensen BRU

Het BRU is in de regio Utrecht verantwoordelijk voor het niet spoorgebonden OV namens 26 gemeenten, waaronder ook Houten valt. Elk jaar vraagt het BRU aan de 26 gemeenten haar wensen kenbaar te maken. Van gemeenten wordt verwacht voor 1 september voorafgaand van het jaar dat de nieuwe dienstregeling ingaat, haar wensen schriftelijk te melden. De haalbaarheid van toewijzing van wensen wordt fors vergroot als de wensen passen binnen de nationale en regionale OV visie. De voor u liggende OV visie van Houten tot 2005 bevat een jaarlijkse invulling die prima te gebruiken is voor de wensenlijst.

2.3. Centrumontwikkelingen Houten naar 50.000 inwoners

Verantwoordelijkheid voor 20.000 inwoners extra, betekent verantwoordelijkheid voor een bijpassend voorzieningenniveau. In dit kader is parallel aan de VINEX implementatie een centrum ontwikkelingstraject gaande. Voor wat betreft OV is het belangrijk dat er uitspraken worden gedaan over het ambitieniveau van het treinstation en het busstation. Het zegt namelijk iets over de ruimtelijke en stedenbouwkundige inpassing. De OV visie is het kader waarbinnen uitspraken hieromtrent gedaan kunnen worden.

2.4. VINEX 30% en 60% bebouwd

De VINEX taakstelling is gekoppeld aan een goed OV systeem, waarbij een extra treinstation een prominente rol krijgt. Om nieuwe bewoners van meet af aan deel te laten nemen aan het goede OV systeem is het van belang al bij de eerste oplevering van woningen het OV gebruik te stimuleren. In dat kader is afgesproken met het rijk dat er vanaf de start OV aanwezig is, dat bij 30% van de oplevering van woningen er een goede (tijdelijke) OV oplossing is en dat bij 60% van de opgeleverde woningen er OV aanwezig is zoals dat in de eindsituatie is bedoeld. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft in dit kader Houten toegezegd dat er op 15 december 2000 een derde spoor in gebruik genomen kan worden die het nieuwe station Houten Castellum verbindt met het bestaande station Houten centrum. De minister betaalt dit spoor uit het MIT en ziet dit als een voorloper op de viersporigheid. De OV visie geeft de fasering aan van het OV voorzieningenniveau in relatie tot de opgeleverde woningen en de status van het spoor met betrekking tot het nationale of regionale belang ervan. Verder maakt de OV visie een verdere aanscherping mogelijk van het jaarlijks bij te stellen Integraal Programma van Eisen (IPvE).

2.5. Project bushaltes bestaande Rondweg

De groei van Houten naar 50.000 inwoners betekent een prominentere aanwezigheid van de Rondweg als zijnde de verbindende as voor het niet spoorgebonden OV (verder te noemen bus). In de huidige situatie rijdt de bus nog door het Oude Dorp en de wijken Tiellandt en de Wulven. Na de VINEX houdt deze situatie geen stand. Hiervoor zijn twee redenen:

- De bussen door deze wijken zullen steeds meer een regionale functie krijgen van beide Houtense stations met o.a. de bedrijventerreinen van Houten, Utrecht en Nieuwegein. De regionale reizigers zijn niet gebaat bij routes door de wijk, want daar ligt hun bestemming niet.

- Alle andere wijken binnen bestaand Houten hebben geen bus door de wijk. Ook Houten VINEX krijgt geen bus door haar nieuwe wijken. Dus in het kader van duidelijkheid en “gelijke monniken gelijke kappen” wordt een eenduidig bussysteem nagestreefd via de Rondweg.

Uiteraard zal de reizigers uit de wijken een alternatief geboden moeten worden. Om die reden zijn er halten op veilige locaties en op acceptabele loopafstand langs de Rondweg geprojecteerd. De OV visie biedt een prima kader waarbinnen dit project doorgang kan vinden.

2.6. *HOV/HVS*

In het kader van mobiliteitsbeheersing in de Utrechtse regio zijn er Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) verbindingen ontwikkeld die door hun snelheid vanwege eigen infrastructuur een alternatief moeten bieden voor de automobilist. Met name het infrastructuur gedeelte betekent een reservering van gelden in het MIT (Meerjarenplan Infrastructuur en Transport). Ook Houten staat in dit kader op de kaart. Met name de verbinding Houten – Nieuwegein – Leidsche Rijn – Maarssen is op dit moment in onderzoek. De OV visie 2005 geeft een logische positionering van deze eventuele HOV lijn in het Houtense OV systeem. In een later stadium zal de HOV verbinding Houten – Utrecht onderzocht worden.

Tevens speelt het Hoogwaardig Verbindend Streekvervoer (HVS) netwerk in Houten als tangentiële aanvulling op het spoorgebonden OV. De positie van HOV ten opzichte van HVS zal in de OV visie uiteengezet worden.

2.7. *Derde station Houten (Bron: Goudappel Coffeng)*

Om een tweetal redenen wordt er in Houten gestreefd naar een derde station. De omvangrijke kantorenlocatie Molenzoom in Houten wordt met de na 2005 gereed zijnde twee stations niet volledig binnen een straal van 800 meter bediend. Dit geldt ook voor de woonwijken Loerik 1, Meent en Leebrug.

Met een derde station komt er een goede extra uitwisseling tussen RSS, HOV/HVS en OV. Halten op de koppeling dienen om die reden zo goed mogelijk aansluiting te geven op het derde station (loop en fietsroutes).

De OV visie 2005 biedt zicht op het beoogde uitwisselen.

2.8. *Abriplan*

Houten is gezien de strategische ligging en de huidige groei tot 2005, zeer interessant voor de commerciële markt ten aanzien van reclameabri's. De OV visie geeft een goede doorkijk naar de mogelijke locaties.

2.9. *Conclusie*

De OV visie biedt een onmisbaar kader waaraan de komende 5 jaar allerlei plannen met raakvlak getoetst kunnen worden.

3. Openbaar Vervoerbeleid

3.1. Inleiding

Openbaar vervoer in Nederland is geregeld met als grondslag, "De Wet Personenvervoer". Deze wet staat op het punt aangepast te worden. Met name het aanbesteden en het verlenen van vervoersconcessies zal naar alle waarschijnlijkheid een belangrijk onderdeel gaan worden. Dit is in de visie van het rijk nodig om de concurrentie in te voeren die weer positief dient te zijn voor het bieden van kwaliteit van het OV.

De verantwoordelijkheid van OV ligt primair bij het rijk. Het rijk maakt grosso modo onderscheid in spoorgebonden OV en niet spoor gebonden OV. De eerstgenoemde is nationaal en in die zin een rijksverantwoordelijkheid (sinds 1 januari 2000 is ook taxi een rijksaangelegenheid). De tweede is met name regionaal en daarmee vanuit het rijk gedelegeerd naar de provincies, kaderwetgebieden en een aantal grote steden. Onder niet spoorgebonden OV vallen (uitzonderingen bevestigen de regel) ook de regionale spoorlijnen, metro en (snel)tram.

Voor Houten betekent dit een verantwoordelijkheid van het spoor die primair bij het rijk ligt en een verantwoordelijkheid van buslijnen en taxi's die bij het BRU ligt. Het derde spoor van VINEX dat als streefdatum 15 december 2000 heeft om in gebruik genomen te gaan worden is voorlopig geparkeerd onder de verantwoordelijkheid van de minister.

3.2. Nationaal beleid

Deze paragraaf beperkt zich tot spoorverdubbeling, omdat dat van belang kan zijn voor de OV visie Houten 2005. Spoorverdubbeling biedt mogelijkheden om de randstad in haar mobiliteitsproblemen te geleiden. Het zgn. RandStadSpoor is een mobiliteitsconcept dat Houten graag op de verdubbelde sporen ziet verschijnen. Het concept voorziet namelijk in minder overstappen en hogere frequenties). Er zijn drie RSS lijnen, waarvan de lijn VLEUten – GELdermalsen (VLEUGEL) de enige van belangzijnde is voor Houten. Vanwege het feit dat de vervoersramingen niet voldoende bleken voor de verdubbeling van het gehele traject, heeft het Rijk een heroriëntatie uitgevoerd. Dit betekent dat beoordeeld is welke trajecten qua kosten en wenselijkheid wel voor geraamd bedrag verdubbeld kunnen worden. Hieruit blijkt dat het wenselijk is om het traject Houten Rondweg Noord (excl. Viaduct) – Amsterdam Rijn Kanaal (excl. Brug) te verdubbelen.

Tevens betekent het een aanpassing van de beide stations van Houten aan de eisen die horen bij de dagelijkse in en uitstapaantallen.

3.3. Regionaal beleid

Zoals vermeld heeft het rijk de verantwoordelijkheid voor het busvervoer gedelegeerd aan het BRU. Het BRU heeft een beleidsvisie OV gemaakt, die op 11 maart 1998 is vastgesteld door het dagelijks bestuur. De hoofdlijn in deze beleidsvisie is de rol die het BRU ziet voor de RSS stations als "afvanger" van reizigers die allemaal via Utrecht CS naar de Utrechtse agglomeratie willen. Deze reizigers moet een reismogelijkheid geboden worden op OV-knooppunten rechtstreeks per HOV of HVS naar de bestemming. Deze OV-knooppunten zijn in de visie van het BRU; Driebergen-Zeist, Leidsche Rijn, Maarssen, Nieuwegein en Houten. BRU is op dit moment bezig om de Beleidsvisie te vertalen in een structuurvisie voor 2005. Vooruitlopend op de rapportage is op 22 februari 2000 overleg geweest met het BRU waaruit duidelijk werd dat het BRU lijkt te gaan kiezen voor een variant, waarbij de genoemde OV-knooppunten onderling worden verbonden. Er ontstaat dan een soort OV-Ring door de Utrechtse agglomeratie.

3.4. Lokaal beleid

Gemeente Houten heeft in haar groei van dorp naar een gemeente van 30.000 inwoners in de jaren 70 bewust gekozen voor een prominente ontwikkeling van het centrum aan het spoor. Hierdoor heeft het Oude Dorp haar typische karakter weten te behouden en zijn de centrum voorzieningen behorend bij 30.000 inwoners ontwikkeld rondom het station. Dit station heeft in de ruimtelijke omgeving een inpassing gekregen die afgestemd is op fiets en wandelroutes. Door deze unieke structuur heeft de uitstraling van het station een groter bereik gekregen dan de gebruikelijk 500 meter namelijk 1000 meter. Meer dan de helft van Houten ligt binnen het invloedsgebied van het station. Het is prettig te constateren dat het huidige Houten station een meer dan gemiddeld aantal in en uitstappers genereert passend bij een gemeente van 30.000 inwoners. Houten houdt de "OV keten" gedachte namelijk hoog. Hiermee wordt bedoeld dat een goed alternatief voor een automobilist van deur naar deur gaat. Een collectief vervoermiddel als trein en bus kan dit alleen niet bieden, dus is de combinatie met voor

en natransport (fietsen en lopen) zeer belangrijk. In deze metafoor zijn de trein/bus, het voor- en natransport, de schakels en het aaneengesloten alternatief, de keten.

Het mag dan ook niet vreemd heten dat de VINEX taakstelling heeft geleid tot een voortzetting van dit model. In het model heeft de bus en de taxi overigens niet zo'n prominente rol. Met name buiten het invloedsgebied van het station is er nog een groot gedeelte woongebied Houten dat niet optimaal gestimuleerd wordt om van de bus en de taxi in de keten gebruik te maken. Vanuit het nationaal en regionaal beleid is het van belang deze rol beter te gaan vervullen. In deze beschrijving zal een onderscheid gemaakt worden in de kern Houten en de overige kernen Schalkwijk, 't Goy en Tull en 't Waal. E.e.a. heeft te maken met de specifieke ligging van de kern Houten ten opzichte van het spoor en de afgelegen ligging van de overige kernen.

3.5. *Vertaling beleid naar structuur*

Het vertalen van het beleid naar een OV systeem op structuurniveau vereist nadere kennis over de modaliteit OV in relatie tot doelgroepen. Niet iedereen heeft behoefte aan een alternatief. Degenen die wel gevoelig zijn voor een alternatief voor de auto zullen specifieke eigenschappen van het OV eisen. Er zijn ook groepen reizigers die geen alternatief voor het OV hebben. Kortom, op wie richt het beleid zich. Verder zijn er voorwaarde scheppende instrumenten die noodzakelijk zijn om tot succesvolle implementatie over te gaan.

Doelgroepen

Er zijn velerlei doelgroepen, het gaat te ver ze allemaal te omschrijven. OV is een collectief systeem dat eenduidig als systeem herkenbaar moet zijn, maar dat door individuen met hun specifieke wensen gebruikt moet worden. Een lastige opgave, want individuele belangen kunnen botsen. Dit kan grotendeels ondervangen worden door drie hoofddoelgroepen in profiel te onderkennen (Bron: conneXXion).

- Reizigers die in de spits reizen (grosso modo; forensen, scholieren en studenten)
- Reizigers die in de dal en op zaterdag reizen (winkelend publiek, ouderen)
- Reizigers die s'avonds en op zondag reizen (reizigers zonder alternatief, ouderen)

Om nu niet te veel concessies te doen aan het systeem, kan in de structuurbouw rekening worden gehouden met het invoeren van kleine verschillen. Voordeel is dat er nog maar weinig burgers in Houten zullen zijn, die zich niet in één van deze doelgroep zullen herkennen, nadeel is dat als inderdaad kleine verschillen worden ingevoerd, een doelgroep die op een ander tijdstip reist wellicht met dit verschil wordt geconfronteerd als zijnde een tegenstrijdig belang.

Instrumenten

Hoe goed een structuur in theorie ook is, het staat of valt met de voorwaarden die geschapen zijn om tot succes te komen. Van belang in dit kader zijn;

- Infrastructuur
- Dienstverleningskwaliteit
- Tarievenbeleid
- Parkeerbeleid
- Vestigingsbeleid bedrijven

4. OV beleid op structuurniveau

4.1. Inleiding

Dit hoofdstuk geeft het OV in de gemeente Houten vorm op hoofdlijnen, zoals dat in 2005 bedoeld is (zie bijlagen 1 en 2).

Het is een integraal proces tussen lokaal beleid (paragraaf 3.3.) in relatie tot doelgroepen en de benodigde instrumenten. In het kort komt het erop neer dat de "OV keten" voor de burger van de gemeente Houten wordt beschreven.

4.2. De OV keten in de gemeente Houten

De OV keten bestaat uit spoorvervoer, busvervoer en taxivervoer. Deze drie personenvervoer middelen zullen in combinatie met lopen, fietsen en auto, het alternatief moeten bieden voor de auto, met het primaat bij regionale verplaatsingen. Met recht mag dan de subtitel van deze visie, "Plan gericht op het bestrijden van files" gebruikt worden. Deze verplaatsingen zullen in de regel zo rechtstreeks mogelijk afgelegd gewenst te worden, dit worden "verbindende" verplaatsingen genoemd. De burger van de gemeente Houten beoordeelt zijn/haar totale reistijd van herkomst tot bestemming (verder te noemen; van deur-tot-deur). De reistijd van het OV is dus maar een onderdeel van de totale reistijd. Alleen dan is een eerlijke vergelijking te maken met de auto. Deze visie zal daarom ook geen normen geven over de zgn. VF-waarde. Dit is vakjargon voor de reistijdverhouding tussen OV en de auto. Een VF-waarde van 1,5 betekent bijvoorbeeld een bus die er 1,5 keer zo lang over doet dan de auto, er wordt dus geen uitspraak gedaan over de loop en fietstijd. De VF-waarde wordt vaak genoemd als streefwaarde in visies omdat er dan een concreet doel is om aan te werken.

De gemeente Houten heeft als doel de hele keten van OV te (her)structureren. Het ultieme doel lijkt natuurlijk om van deur-tot-deur per OV (dus incl. loop en fietstijd) de belangrijkste criteria als reistijd, beschikbaarheid en prijs vergelijkbaar te houden met de auto. Toch is niet iedere doelgroep gevoelig voor de reistijd, de beschikbaarheid en de prijs.

In de drie hoofddoelgroepen die in 3.4 zijn onderscheiden (ter herinnering; spitsreizigers, dal/zaterdag reizigers en avond/zondag reizigers) wordt het belang van de criteria als volgt ervaren.

Spitsreiziger (werkdagen 6:30 – 9:00 uur en 15:00 – 19:00 uur)

In de keten is de spitsreiziger bereid een substantieel deel van de reistijd te lopen of te fietsen maar hij/zij is gevoelig voor de totale reistijd. Van deur-tot-deur en even snel als de auto. De beschikbaarheid is minimaal een kwartierdienst. De prijs speelt mee, maar is van ondergeschikt belang ten opzichte van de eerste twee.

Dal/zaterdag reiziger (werkdagen 9:00 – 15:00 uur; zaterdagen 7:00 – 19:00 uur)

In de keten is de dal/zaterdag reiziger gevoelig voor korte loopafstanden en neemt een iets langere reistijd op de koop toe. De beschikbaarheid is minimaal een halfuurdienst. De prijs is qua belang in balans met de eerste twee.

Avond/zondag reiziger (werk- en zaterdagen 19:00 – 25:00 uur; zondagen 8:00 – 25:00 uur)

In de keten is de avond/zondag reiziger niet zo gevoelig voor de reistijd. De beschikbaarheid is minimaal een uurdienst, de prijs is niet zo belangrijk. Deze doelgroep bestaat voornamelijk uit reizigers die OV als enig alternatief hebben.

Zoals in 3.4 vermeld gaat het slechts over de profielen van doelgroepen. Ofwel, als er al op grond van de bovenstaande profielen wijzigingen in routes, beschikbaarheid en prijs gemaakt worden, dan zullen dit hele subtiele verschillen moeten zijn. Een avondreiziger reist namelijk ook op zaterdag en in de spits.

Bij de vormgeving van het OV systeem wordt om die reden gekozen voor het zogenaamde basisnet. Het basisnet bestaat uit de OV keten trein, bus en taxi en is afgestemd op de dal en zaterdag reiziger. Het basisnet heeft een verbindend karakter waarmee bedoeld wordt dat de nadruk meer op rechtstreekse regionale routes dan op ontsluitende lokale routes wordt gelegd. In de spits wordt het basisnet "aangekleed" tot een echt verbindend spitsnet naar de criteria van de spitsreiziger. Het basisnet wordt "uitgekleed" naar de criteria van de avond/zondag reiziger waarbij tevens het karakter verschuift van verbindend naar ontsluitend.

Kortom, Houten krijgt een basisnet dat 7 dagen in de week circa 18 uur per dag eenduidig herkenbaar is en communiceerbaar is. Het basisnet is een keten van trein, bus en taxivervoer. In de spits en op avond/zondag worden specifieke elementen toegevoegd.

In 2005 zal ook het fenomeen HOV/HVS (Hoogwaardig Openbaar Vervoer en Hoogwaardig Verbindend Streekvervoer) zijn intrede doen. In bijlage 2 is de structuur van 2005 visueel weergegeven. In vergelijking met bijlage 1 (structuur 1999) valt dan met name de toevoeging van het HOV op.

4.3. *De trein*

De trein is eigenlijk een veel ruimer begrip dan het woord alleen doet vermoeden. De HSL, de intercity, de interregiotrein, RandStadSpoor, spoorverdubbeling, derde spoor exploitatie Houten, het valt allemaal onder trein. Het gaat er in deze visie om wat de trein betekent voor de gemeente Houten.

De gemeente Houten heeft per 15 december 2000 twee treinstations, bestaand Houten station en Houten Castellum LP (Low Profile). In 2005 is bestaand Houten station opgewaardeerd naar een station met voorzieningenniveau van 10.000 in-/uitstappers per dag. Houten Castellum is een station met 4.500 in-/uitstappers per dag (Bron; Railned/RIB).

De stations hebben dankzij de unieke radiale loop en fietsroutes, een invloedsgebied van 1000 meter. Op de bebouwde omgeving is dit een bereik van circa 70% van de kern Houten. Zie ook bijlage 3.

Het regionaal beleid (3.3) is er op gericht om van Houten station een OV knooppunt te maken en in die zin als voorstadstation te laten fungeren voor Utrecht CS. De voorstadfunctie is er op gericht Utrecht CS te ontlasten en reizigersstromen tangentieel naar agglomeratiebestemmingen te sturen. Op Houten station zullen dan de interregiotreinen (vroeger de sneltreinen), de stoptreinen en RSS stoppen en reizigers middels bussen naar de agglomeraties vervoerd worden.

Deze treinfunctie is relatief nieuw voor Houten in de visie. De trein heeft in feite in de OV keten een aanvoerfunctie naar de bus. Evenzogoed geldt de omgekeerde situatie; de bus met aanvoerfunctie voor de trein, ook dit is nieuw voor Houten. De bus neemt de functie over waar de radiale loop en fietsroutes in de OV keten buiten het invloedsgebied van de trein van 1000 meter vallen.

Deze structuur is voor alle doelgroepen toepasbaar.

4.4. *De bus*

De bus is een verzamelnaam voor vele soorten van collectief personenvervoer op luchtbanden. De bus kenmerkt zich door een vooraf gepubliceerde en goedgekeurde dienstregeling en een nationaal tariefsysteem (strippenkaart, abonnementen). Te onderscheiden vallen o.a. het HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer), HSV (Hoogwaardig StreekVervoer), Interliner, stadsvervoer en zelfs 8-persoons busjes.

Bij de trein is al geschetst dat het invloedsgebied van de stations ongeveer 70% van de bebouwing omvat. Hoe mooi deze cijfers ook zijn, het betekent nog altijd 30% die niet binnen het invloedsgebied van het OV systeem vallen, als alleen van de trein wordt uitgegaan. (Goed om nog even te benadrukken; hier vallen naast gebieden binnen de kern Houten ook de kernen Schalkwijk, 't Goy en Tull en 't Waal onder.)

De oplossing voor de kern Houten is al geschetst bij de trein, namelijk de bus voor deze gebieden als voortransportmiddel inzetten naar de trein. Voor de kernen zal hier genuanceerder mee om gegaan moeten worden. De Beleidsvisie Openbaar Vervoer van het BRU (3.3) heeft als streefwaarden voor invloedsgebieden HOV en HVS en ontsluitend busvervoer resp. 800m, 400m en 400m (zie bijlage 4).

De kern Houten

Gezien de Rondweg structuur van de kern Houten en de "doodlopende inprikkers", blijft de bus op de Rondweg en zal halteren bij de tunneltjes. De tunneltjes dienen objectief en subjectief veilig te zijn. De tunneltjes zijn de OV toegangspoorten vanuit de wijken (binnen de Rondweg) en naar de bedrijventerreinen en oksels (buiten de Rondweg).

Deze structuur is voor alle doelgroepen toepasbaar.

De kernen Schalkwijk, 't Goy en Tull en 't Waal

De kernen liggen afgelegen en hebben in die zin een afwijkende positie in de OV keten. Een bus die in de OV keten als voortransportmiddel er langer over doet dan de trein zelf is niet voor elke doelgroep

interessant. Met name voor de spitsreiziger woonachtig in de kernen zal het lastig worden een reistijd aan te bieden met de OV keten die vergelijkbaar is met de auto. Al zou dit lukken (omdat de auto in de spits in de file terechtkomt) dan zal de beschikbaarheid van ieder kwartier waarschijnlijk niet geboden kunnen worden omdat het inwonertal van de kernen te laag is voor het rendabel houden van een busdienst. Tull en 't Waal heeft in 1999 geen OV. In de visie van 2005 wordt er geen onderscheid gemaakt in de kernen onderling, vandaar dat in bijlage 4d Tull en 't Waal is opgenomen bij de bepaling van het invloedsgebied van de halten (lokatie van de halten zijn gebaseerd op aannames).

Kortom, in de spits komt geen aangekleed basisnet. Forensen worden geacht met de fiets of auto naar Houten station te rijden, ofwel voor de kernen wordt de auto als onderdeel van de OV keten erkend.

De scholieren en studenten die geen auto tot hun beschikking hebben zullen het basisnet kunnen gebruiken in de OV keten naar de trein.

Deze structuur is voor alle doelgroepen toepasbaar.

4.5. *De taxi*

De taxi is een verzamelnaam voor een aantal soorten personenvervoer die met maximaal 8-persoons busjes reizigers van deur-tot-deur brengen op ieder gewenst tijdstip. Te onderscheiden zijn; straattaxi, regiotaxi, treintaxi. Regiotaxi en treintaxi worden collectief gebruikt. Het kan dus regelmatig voorkomen dat als een regiotaxi of een treintaxi besteld is, de rit in gezelschap van een (onbekende) medereiziger geschiedt.

De regiotaxi kan door iedereen besteld worden, tot ver in de BRU regio. De treintaxi wordt vooral in combinatie met een treinreis besteld.

De regiotaxi is een vervoersysteem dat bij uitstek geschikt is voor de gemeente Houten. De unieke structuur van Houten maakt dat de trein en de bus op slechts enkele locaties haar functie kan uitoefenen. Alle overige locaties zijn daarmee het aanvullend domein van de regiotaxi.

Deze structuur is met name voor de doelgroep avond/zondag reizigers geschikt .

4.6. *Instrumenten*

Bovenstaande structuur staat of valt met de voorwaarden die geschapen worden om tot succes te kunnen komen. De volgende zaken zijn van belang:

- Infrastructuur
- Dienstverleningskwaliteit
- Tarievenbeleid
- Parkeerbeleid
- Vestigingsbeleid bedrijven

Infrastructuur

- Knooppunt bij Houten station in de vorm van een busstation met een zeer laagdrempelige overstap van vervoermiddelen onderling
- Halten langs de Rondweg bij alle tunneltjes
- Verkeerslichten beïnvloeding bij VRI's (VETAG)
- Voorstart stroken bij kruispunten
- Doorgaande busroute door Houten Centrum en Houten Castellum
- Geen snelheidsremmende maatregelen op busroutes

Dienstverleningskwaliteit

- Comfortabele busroutes
- Op tijd rijden
- Klantvriendelijkheid van personeel
- (zit)plaatsgarantie
- Lage vloer bussen

Tarievenbeleid

- Lager tarieven in de dal/zaterdag en avond/zondag
- Evenementenacties

Parkeerbeleid

- P+R (voldoende capaciteit)
- Betaald parkeren in centrum
- Vergunningen parkeren in en rond de schil van het centrum

Vestigingsbeleid bedrijven

- Vervoermanagement

5. Het OV plan

5.1. Inleiding

Dit hoofdstuk is de uiteindelijke vertaling van beleid en structuur naar lijnvoering. Het is onvermijdelijk in dit hoofdstuk te verwijzen naar de bijlagen. De bijlagen (5 tm 7) bevatten lijnvoeringkaartjes van de huidige situatie (1999), de eindsituatie (2005) en de tussenliggende jaren (2000 tm 2004). De kaartjes betreffende de huidige en eindsituatie zijn uitvouwbaar hetgeen de leesbaarheid vergemakkelijkt. Onderstaande paragrafen vormen de toelichting op de bijlagen. In de toelichting wordt ingegaan op de routes van de lijnen, het karakter van de lijnen, de frequentie en de knooppuntfunctie van de lijnen.

5.2. Fasering

Gezien de ontwikkelingen van het derde spoor, de viersporigheid en VINEX kan de OV situatie van 2005 slechts gefaseerd tot stand komen. In nauw overleg met de verantwoordelijke projectleiders VINEX is het OV gefaseerd over de jaren 2000 tot en met 2004.

5.3. 1999 (bijlage 5a en 5b)

Routes	:	Zoals door BRU vastgesteld per 22 augustus 1999 (excl.trein (vervangende) diensten)
Karakter	:	Basislijnen (lijn 47: Houten Oude Dorp – Utrecht CS) (lijn 48: Houten station – Nieuwegein (ringlijn)) (lijn 66: Houten station – Houten VINEX) 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 (max.)	:	Ontsluitende lijnen (lijn 45; Houten station – 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

5.4. 2000 (bijlage 7a)

Toelichting	:	<u>Routes</u> Belangrijke stap naar de eindsituatie 2005 is dat lijn 47 wordt doorgetrokken van Houten Oude Dorp naar Houten station en dat lijn 47 via Utrecht Kanaleneiland zuid gaat rijden. Hierdoor is er een tangentverbinding ontstaan tussen Houten station en Utrecht Zuid. Verder is lijn 48 geen ringlijn meer. De lijn rijdt via het Oude Dorp naar het station en rijdt vanuit het station via het Oude Dorp terug naar Nieuwegein. Lijn 243 wordt voortgezet. Waardoor de lijn groeikansen houdt. Lijn 45 is nog de enige lijn naar de kleine Kernen. Lijn 66 zal ophouden te bestaan zo gauw als het derde spoor in gebruik genomen wordt (planning december 2000) <u>Karakter</u> Het verbindende karakter van de lijnen wordt nog niet benadrukt. Dit gebeurt volgend jaar als de Rondweg halten gereed zijn. <u>Frequenties</u> De frequenties zijn nog niet verhoogd naar het gewenste niveau. <u>Knooppuntfunctie</u> Lijn 47 gaat aansluiten op de trein uit zuid Nederland voor reizigers die naar Liesbosch en Kanaleneiland zuid willen reizen
Routes	:	Zoals door BRU vast te stellen per 28 mei 2000 (excl.trein (vervangende) diensten)
Karakter	:	Basislijnen (lijn 47: Houten station – Utrecht kanaleneil. - CS) (lijn 48: Houten station – Nieuwegein) (lijn 66: Houten station – Houten VINEX oost)

		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 (max.)	:	Ontsluitende lijnen (lijn 45; Houten station – Kleine Kernen) Basislijnen;	Spits (halfuurdienst) Dal/zaterdag (uurdienst) Avond/zondag (uurdienst)
		Spitslijnen; Ontsl.lijnen:	Spits (kwartierdienst) Spits (halfuurdienst) Dal/zaterdag (uurdienst) Avond/zondag (tweeuurdienst)
Knooppuntfunctie	:	Houten NS;	Trein sluit in principe aan op alle lijnen, waarbij lijn 47 dit jaar is toegevoegd

5.5. 2001(bijlage 7b)

Toelichting	:	<u>Routes</u> Belangrijke stap naar de eindsituatie 2005 is dat lijn 47 en lijn 48 via de Rondweg gaan rijden en Rondeel/Doornkade. Lijn 281 gaat ook via de Rondweg evenals nachtlijn 430. Lijn 45 zal gaan halteren bij nieuwe halten langs de VINEX rondweg oost.	
		<u>Karakter</u> Het verbindende karakter van de lijnen 47, 48 en 281 is door de route via de Rondweg benadrukt.	
		<u>Frequenties</u> De frequenties zijn nog niet verhoogd naar het gewenste niveau.	
		<u>Knooppuntfunctie</u> Wordt dit jaar niet verder uitgebreid	
Routes	:	Zoals door BRU vast te stellen per mei 2001 (excl.trein (vervangende) diensten)	
Karakter	:	Basislijnen	(lijn 47: Houten station – Utrecht kanaleneil. - CS) (lijn 48: Houten station – Nieuwegein))
		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)
		Ontsluitende lijnen (lijn 45; Houten station – VINEX oost - Kleine Kernen)	
Frequentie (max.)	:	Basislijnen;	Spits (halfuurdienst) Dal/zaterdag (uurdienst) Avond/zondag (uurdienst)
		Spitslijnen; Ontsl.lijnen:	Spits (kwartierdienst) Spits (halfuurdienst) Dal/zaterdag (uurdienst) Avond/zondag (tweeuurdienst)
Knooppuntfunctie	:	Houten NS;	Trein sluit in principe aan op alle lijnen

5.6. 2002

P.M. In samenwerking met de projectleiders van VINEX, conneXXion en BRU.

5.7. 2003

P.M. In samenwerking met de projectleiders van VINEX, conneXXion en BRU.

5.8. 2004

P.M. In samenwerking met de projectleiders van VINEX, conneXXion en BRU.

5.9. 2005 (bijlage 6a en 6b)

Routes	:	HOV/HVS op de Rondweg naar Houten stations Basislijnen en spitslijnen op Rondweg en bedrijventerreinen Rondeel en Doornkade.
--------	---	---

		Ontsluitend busvervoer in kleine kernen naar Castellum en Houten station
Karakter	:	<p>Basislijnen (lijn 47: Houten station – Utrecht kanaleneil. - CS) (lijn 48: Houten station – Nieuwegein)) (lijn 43: Houten station – Driebergen-Zeist)</p> <p>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)</p>
Frequentie	:	<p>Ontsluitende lijnen (lijn 45; Houten stations - Kleine Kernen)</p> <p>Basislijnen; Spits (kwartierdienst) Dal/zaterdag (halfuurdienst) Avond/zondag (uurdienst)</p> <p>Spitslijnen; Spits (kwartierdienst)</p> <p>Ontsl.lijnen: Spits (halfuurdienst) Dal/zaterdag (uurdienst) Avond/zondag (uurdienst)</p>
Knooppuntfunctie	:	<p>Houten station; Alle lijnen sluiten in principe aan op de trein</p> <p>Houten Koppeling; RSS, HOV/HVS sluit aan op basislijnen en spitslijnen, spitslijnen sluiten op elkaar aan</p> <p>Houten Castellum; Alle lijnen sluiten in principe aan op de trein</p>

Bijlagen

1. OV Structuur 1999
2. OV Structuur 2005
3. Invloedsgebied trein
- 4 Invloedsgebied bus (HOV, verbindend en ontsluitend)
5. Lijnvoeringskaart 1999
6. Lijnvoeringskaart 2005
7. Lijnvoeringskaarten 2000 tm 2004