

Provincie Utrecht

Vervoerplan 2016



Vanaf 13 december 2015



Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Evaluatie vervoerplan 2015.....	5
2.1	Inleiding	5
2.2	Lijn 2: frequentieverlaging in de daluren naar een kwartierdienst.....	5
2.3	Eenrichtingsverkeer rond Kersenbaan	5
2.4	Routewijziging Leusden Zuid (lijn 80, 82 en 83).....	6
2.5	Routewijziging Veenendaal-Centrum (lijn 80 en 81)	7
2.6	Frequentiewijziging spitslijnen (276, 296, 299)	8
2.7	Koningsnacht.....	8
2.8	Bediening Nationaal Militair Museum Soesterberg	8
2.9	Gevolgen busbaan Rijnvliet.....	9
2.10	Uurdienst op lijn 107 tijdens de avonduren	9
2.11	Extra/vervallen ritten najaar 2014.....	10
3	Voorstellen	11
3.1	Algemene voorstellen	11
3.1.1	Rijtijden	11
3.1.2	Koningsnacht	13
3.1.3	Formaliseren vervallen en extra ritten	13
3.2	Voorstellen Amersfoort Stad.....	14
3.2.1	Kleine wijzigingen	14
3.2.2	Lijn 1 's avonds omzetten van grote bus naar taxibus	14
3.2.3	Lijn 19 uitvoering eerste rit met grote bus ipv taxibus	14
3.2.4	Lijn 6 kwartierdienst in daluren op werkdagen	15
3.3	Voorstellen Utrecht Oost	16
3.3.1	Lijn 80 betere aansluiting op station Veenendaal De Klomp.....	16
3.3.2	Lijn 80 nieuwe halte Leusden-Zuid.....	16
3.3.3	Lijn 82 en 83 routewijziging in Amersfoort.....	16
3.3.4	Lijn 56 schrappen spitsrit.....	17
3.3.5	Lijn 73 nieuwe halte Eemnes.....	18
3.3.6	Lijn 70 en 74 eenvoudiger opzet en minder ritten in dal op werkdagen	19
3.3.7	Lijn 70-74 ruimere aansluiting te Soestdijk Noord.....	21
3.3.8	Bediening Hoornbeeck/Lodenstein te Amersfoort.....	21
3.3.9	Lijn 78 extra spitsrit.....	22
3.4	Voorstellen Utrecht West.....	23
3.4.1	Lijn 122-120 ruimere aansluiting te Loenen a/d Vecht	23
3.4.2	Lijn 120-130 betrouwbaarder aansluiting Breukelen	23
3.4.3	Lijn 104 omzetten van grote bus naar taxibus op zaterdag	24
4	Conclusies.....	25

Bijlage 1	Wensen overheden en consumentenorganisaties	26
Bijlage 2	Advies ROCOV en reactie Connexion.....	31
Bijlage 3	Rijtdaanpassingen	36

1 Inleiding

Ieder voorjaar stelt Connexxion voor de concessie Provincie Utrecht een Vervoerplan op waarin de wijzigingen voor de dienstregeling voor het daaropvolgende jaar worden besproken. Er zijn verschillende redenen om de dienstregeling te (moeten) wijzigen. Reisrelaties veranderen, de verkeersdrukte op routes kan wijzigen, er zijn infrastructurele wijzigingen. Daarnaast zijn er wensen van gemeenten, consumentenorganisaties en reizigers over aanpassingen van de dienstregeling en bestaan er ook wensen bij de concessieverlener en intern bij Connexxion.

In dit vervoerplan wordt uiteengezet hoe Connexxion hierop inspeelt bij de dienstregeling van 2016. Deze dienstregeling gaat in op 13 december 2015. De ontwikkelingen van het lopende dienstregelingjaar en de wijzigingen voor 2016 worden op hoofdlijnen besproken. Niet besproken lijnen blijven gelijk aan de dienstregeling van 2015.

Het jaar 2016 is het laatste jaar van de huidige concessie. Op dit moment loopt de aanbesteding voor de nieuwe concessie, die in gaat op 11 december 2016. Geïnteresseerde vervoerders moeten hun offertes half juni 2015 inleveren. De Provincie wil voor de zomer 2015 beslissen wie de aanbesteding heeft gewonnen. In de nieuwe concessie krijgt de vervoerder meer vrijheid om zelf het voorzieningenniveau te bepalen, binnen kaders die door de Provincie zijn gesteld. Dat kan leiden tot behoorlijke wijzigingen in het lijnennet en de dienstregeling van 2017. Om te voorkomen dat reizigers twee jaar achter elkaar met grote wijzigingen worden geconfronteerd, is de opzet om in dit Vervoerplan voor 2016 de dienstregeling in grote lijnen gelijk te houden.

Belangrijk uitgangspunt is dat de exploitatievergoeding van de Provincie Utrecht niet toeneemt ten opzichte van 2015 (exclusief prijsindexatie).

In hoofdstuk 2 worden de wijzigingen in de dienstregeling van 2015 geëvalueerd. Daarna worden in hoofdstuk **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.** de voorstellen voor wijzigingen in de dienstregeling 2016 uitgewerkt. De effecten van de wijzigingen op reizigersaantallen, kwantiteiten en de Provinciale bijdrage staan in hoofdstuk 3.2.

2 Evaluatie vervoerplan 2015

2.1 Inleiding

In het vorige vervoerplan (dienstregeling 2015) zijn diverse wijzigingen doorgevoerd. Het effect van een rit erbij of eraf is uiteraard niet groot genoeg om terug te vinden in de managementgegevens. Grotere wijzigingen zouden hier wel effect op moeten hebben. Daarom worden in deze paragraaf de belangrijkste wijzigingen en de voorlopige effecten hiervan op basis van de eerste maanden van 2015 in de reizigersaantallen behandeld. Uiteraard zijn niet alle effecten toe te wijzen aan vervoerkundige veranderingen. Externe effecten zullen ook hun effect hebben op de prestaties. Daarnaast is de kans groot dat sommige effecten pas na enkele maanden of jaren volledig terug te zien zijn. Al met al kunnen er nog geen harde conclusies getrokken worden uit de tot nu toe bekende cijfers.

In voorgaande jaren werden de reizigersaantallen gebaseerd op de tellingen zoals die door de chauffeurs uitgevoerd werden. Omdat er nu over langere periode gegevens van de OV-chipkaart beschikbaar zijn, is dit jaar voor het eerst een analyse uitgevoerd op basis van de gegevens van de OV-chipkaart. Alle in deze evaluatie genoemde gegevens zijn dus op basis van het gebruik van de OV-chipkaart.

2.2 Lijn 2: frequentieverlaging in de daluren naar een kwartierdienst

De frequentie van lijn 2 in de daluren is verlaagd van een tienminutendienst naar een kwartierdienst.

In de onderstaande tabel zijn de aantallen reizigers op deze lijn bij twee representatieve telpunten opgenomen.

Tabel 2.1: doordeweeks reizigersaantal van lijn 2 in februari 2014 en februari 2015

Telpunt	2014 (februari)	2015 (februari)	Verschil (%)
Amersfoort, Kwekersweg	838	907	+ 8,2 %
Amersfoort, Eemplein	934	911	- 2,5 %

Het beeld op deze lijn is diffuus. Richting Nieuwland is het vervoer met ruim 8% gestegen. Deze stijging wordt teniet gedaan door de tegenrichting, waar 2,5% minder reizigers in de bus zaten.

Een mogelijk verklaring voor dit patroon kan de wisselwerking met lijn 76 op het traject tussen het station en het ziekenhuis zijn. Richting het ziekenhuis vertrekt lijn 76 enkele minuten na lijn 2, waardoor reizigers voor het ziekenhuis lijn 2 nemen. Richting het station vertrekt lijn 76 enkele minuten voor lijn 2 van het ziekenhuis, waardoor reizigers in deze richting juist lijn 76 zullen nemen. Dat verklaart de daling in de tegenrichting.

Er zijn geen klachten binnen gekomen over deze wijziging.

Conclusie

In het vervoerplan werd de verwachting uitgesproken dat deze maatregel tot een reizigersverlies van 11 personen per dag zou leiden. Uiteindelijk is dit reizigersverlies niet opgetreden: de winst aan reizigers richting Nieuwland is groter dan het verlies aan reizigers richting het station.

De maatregel heeft geleid tot een kosteneffectievere inzet van het beschikbare aanbod aan DRU's binnen de concessie.

2.3 Eenrichtingsverkeer rond Kersenbaan

De gemeente Amersfoort heeft uiteindelijk afgezien van het instellen van eenrichtingsverkeer rond de Kersenbaan. Dit betekent dat de huidige busroutes van lijn 1 en lijn 8 in dit gebied kunnen worden gehandhaafd.

2.4 Routewijziging Leusden Zuid (lijn 80, 82 en 83)

Tussen Leusden-Zuid en Amersfoort zijn de routes van de buslijnen aanzienlijk gewijzigd. In het verleden reden alle lijnen vanaf de Arnhemseweg via de Maanweg en Groene Zoom naar de Heiligenbergerweg.

Sinds december 2014 is de lijnvoering als volgt:

- Lijn 80 rijdt via de Tabakssteeg en vervolgens via de Groene Zoom en Heiligenbergerweg
- Lijn 82 en 83 rijden via de Arnhemseweg, A28 en Stichtse Rotonde naar het station

In de onderstaande tabellen zijn de aantallen reizigers per lijn(-bundel) bij twee representatieve telpunten opgenomen.

Tabel 2.2: doordeweeks reizigersaantal van de lijnen 80 in februari 2014 en februari 2015

Telpunt	2014 (februari)	2015 (februari)	Vershil (%)
Leusden, Ursulineweg	432	569	+ 31,7 %
Amersfoort, Haydnstraat	234	320	+ 36,8 %

De reizigersaantallen van lijn 80 zijn flink gestegen, met ongeveer een derde. Daarbij moet bedacht worden dat op de klassieke route via de Heiligenbergerweg lijn 80 de enig overgebleven lijn is sinds de lijnen 82 en 83 omgelegd zijn via de Stichtse Rotonde.

Tabel 2.3: doordeweeks reizigersaantal van lijn 82 en 83 in februari 2014 en februari 2015

Telpunt	2014 (februari)	2015 (februari)	Vershil (%)
Leusden, Bavoort	315	285	- 9,5 %
Amersfoort, Station	291	267	- 8,2 %

De reizigersaantallen zijn met getallen rond de 9% afgenomen. Een mogelijke verklaring is de routeverlegging via de Stichtse Rotonde, waardoor de bus niet meer langs het centrum van Amersfoort komt. Daar staat tegenover dat de reizigersaantallen op lijn 80 gestegen zijn. Een deel van de reizigers van de lijnen 82 en 83 zullen nu van lijn 80 gebruik maken.

Tabel 2.4: doordeweeks reizigersaantal van lijn 80, 82 en 83 in februari 2014 en februari 2015

Telpunt	2014 (februari)	2015 (februari)	Vershil (%)
Leusden, Bavoort	747	854	+ 14,3 %
Amersfoort, Haydnstraat/Station	525	587	+ 11,8 %

Het totaal van de lijnen 80, 82 en 83 laat een duidelijke stijging van het aantal reizigers zien met ruim 10%.

Daarnaast is het interessant om te weten wat de nieuwe halte Maximaplein in de Tabaksteeg aan vervoer genereert.

Tabel 2.5: gebruik van de halte Maximaplein (reizigers per dag, februari 2015)

	Richting Amersfoort	Richting Woudenberg
Aantal instappers	72	12
Aantal uitstappers	12	75

Met ongeveer 75 in- en uitstappers in de richting Amersfoort en ruim 10 naar en van Woudenberg wordt de halte Maximaplein goed gebruikt.

Er zijn 24 klachten binnen gekomen over deze wijziging. De klachten gaan vooral over halten die door minder lijnen bediend worden zodat men minder reismogelijkheden heeft. Ook zijn er klachten over te volle bussen op lijn 80, wat ook komt omdat reizigers vanuit het centrum en het zuidoosten van Amersfoort en het zuidwesten van Leusden alleen lijn 80 als reismogelijkheid hebben, de lijnen 82 en 83 zijn hier verdwenen. Per 17 februari zetten wij een versterkingsbus in op de drukste rit van lijn 80 die om 8:17 uur aankomt in Amersfoort.

Conclusie

Het beeld is wisselend. De halte Maximaplein wordt door de inwoners van Tabaksteeg goed gebruikt. Lijn 80 is de enige lijn vanuit Woudenberg die het centrum van Amersfoort nog bediend. Dat is terug te vinden in het sterk gestegen gebruik van deze lijn. Daar staat tegenover dat de lijnen 82 en 83 een daling laten zien. Per saldo is het gebruik met ruim 10% toegenomen. Als de lijnen 82 en 83 via de Kersenbaan gaan rijden en daarmee ook het centrum van Amersfoort weer bedienen zal het gebruik van de lijnen 80 en 82/83 evenwichtiger worden en zullen er minder volle bussen op lijn 80 zijn.

2.5 Routewijziging Veenendaal-Centrum (lijn 80 en 81)

In het centrum van Veenendaal hebben de lijnen 80 en 81 een nieuwe route gekregen. In plaats van via de Raadhuisstraat en de Kleine Beer wordt via de Wolweg en Prins Bernhardlaan gereden.

In de onderstaande tabellen zijn de aantallen reizigers voor de lijnen 80 en 81 samen bij twee representatieve telpunten opgenomen.

Tabel 2.6: doordeweeks reizigersaantal van lijn 80 en 81 in februari 2014 en februari 2015

Telpunt	2014 (februari)	2015 (februari)	Vershil (%)
Veenendaal, Korte Dreef	315	369	+ 17,1 %
Veenendaal, Stationsstraat	110	113	+ 2,7 %

De reizigersaantallen zijn toegenomen, waarbij opvalt dat de grootste stijging in de richting van station De Klomp heeft plaatsgevonden (+ 17 %). De groei in de andere richting is met krap 3% aanzienlijk lager. Mogelijk heeft dit iets met de treinaansluitingen op het station van De Klomp te maken.

Hiernaast is het interessant om te weten wat de nieuwe haltes Prins Bernhardlaan en Wolweg aan vervoer genereren.

Tabel 2.7: gebruik van de halte Prins Bernhardlaan (reizigers per dag, februari 2015)

	Richting Amersfoort	Richting Wageningen/Elst
Aantal instappers	54	21
Aantal uitstappers	22	57

Tabel 2.8: gebruik van de halte Wolweg (reizigers per dag, februari 2015)

	Richting Amersfoort	Richting Wageningen/Elst
Aantal instappers	82	96
Aantal uitstappers	94	82

Beide haltes worden goed gebruikt, waarbij de halte Wolweg flink drukker is dan de halte Prins Bernhardlaan. De halte Wolweg is de vervangende centrumhalte in plaats van de halte Raadhuisstraat. Bezoekers van het centrum weten de nieuwe halte te vinden.

Er zijn 7 klachten van reizigers binnen gekomen over de routewijziging. Dat zijn allemaal klachten van bewoners van de wijk ten oosten van het centrum, die een halte op grotere afstand krijgen.

Conclusie

De aantallen reizigers op de corridor tussen het centrum van Veenendaal en station De Klomp zijn flink gegroeid, met name naar het station toe. De betere bediening van het centrum van Veenendaal kan daarom succesvol genoemd worden.

2.6 Frequentiewijziging spitslijnen (276, 296, 299)

Op de spitslijnen is een kleine wijziging in de frequentie doorgevoerd, het aantal ritten is iets afgenomen. Dat zijn ritten die enkele minuten voor of na een andere rit lagen, en waarvan het aantal reizigers nog goed mee kon in de bus van een naastgelegen rit.

Tabel 2.9: reizigersaantal van de spitslijnen in februari 2014 en februari 2015

Telpunt	2014 (februari)	2015 (februari)	Vershil (%)
Soesterberg, P+R	740	832	+ 12,4 %
De Uithof, WKZ	734	812	+ 10,6 %

Er zijn drie klachten binnen gekomen, alle over het vervallen van de rit op lijn 299 die om 17:07 uit Utrecht vertrok. Men kan nu gebruik maken van ritten die om 16:46 of 17:17 uur vertrekken.

Conclusie

De aanpassing van de frequentie heeft geen negatieve invloed op de reizigersaantallen van de spitslijnen gehad. De stijgende tendens van de afgelopen jaren heeft zich in 2014 voortgezet. De vermindering van het aantal ritten heeft niet geleid tot een overbezetting van de overgebleven ritten.

2.7 Koningsnacht

Koningsnacht wordt in het centrum van Utrecht uitgebreid gevierd. Connexxion en Qbuzz bieden voor de afvoer van bezoekers een groot aantal nachtlijnen naar de stadswijken en de dorpen rondom Utrecht. Tijdens Koningsnacht 2014 heeft Connexxion voor eigen risico op de nachtlijnen 402, 407, 420 en 450 extra ritten gereden. Dit bleek succesvol, in totaal werden op deze nacht tussen 01:00 uur en 04:00 uur 767 reizigers vervoerd. Op bepaalde tijdstippen moesten extra ritten worden gereden om alle reizigers goed te kunnen vervoeren.

Op basis van de ervaringen van 2014 is voor Koningsnacht 2015 (zondag 26 april op maandag 27 april) een nieuwe opzet gemaakt met meer ritten: halfuurdiensten tussen 01:30 uur en 4:00 uur op de lijnen 402, 407 en 450 en 3 ritten op de minder gebruikte lijn 420. Het aantal vervoerde reizigers lag fors hoger dan 2014: in totaal 1.139 reizigers. Per lijn was het aantal reizigers als volgt:

Lijn 402 Utrecht – Woerden: 184

Lijn 407 Utrecht – Oudewater: 278

Lijn 420 Utrecht – Loenen: 46

Lijn 450 Utrecht – Amerongen: 631

Om alle reizigers goed te kunnen vervoeren zijn 5 extra ritten gereden, vooral op lijn 450.

Omdat het vervoer op Koningsnacht in een grote behoefte voorziet, is in dit vervoerplan een voorstel opgenomen om ook tijdens Koningsnacht 2016 dit vervoer te bieden.

2.8 Bediening Nationaal Militair Museum Soesterberg

In het vervoerplan 2015 is besloten om geen directe verbinding te bieden naar het Nationaal Militair Museum. Op de site van het museum worden openbaar vervoer reizigers verwezen naar de halte 't Zwaantje in Soesterberg. Van daar is het ongeveer 20 minuten lopen naar het museum. Het museum is half december 2014 open gegaan. In de tabel hieronder is het aantal instappers bij de halte t Zwaantje van lijn 56 weergegeven. De periode september-november 2014 is vergeleken met januari-maart 2015.

Tabel 2.10: instappers halte Soesterberg, t Zwaantje lijn 56

Dag	2014 (sep-nov)		2015 (jan-mrt)		Vershil	
	Amf→WbD	WbD→Amf	Amf→WbD	WbD→Amf	Amf→WbD	WbD→Amf
Werkdag	15	27	32	40	+80% (+17)	+48% (+13)
Zaterdag	22	35	20	40	-9% (- 2)	+14% (+ 5)
Zondag	10	20	12	23	+20% (+ 2)	+15% (+ 3)

In het weekend, als het meeste museumbezoek is, is het gebruik vrijwel hetzelfde gebleven. Op werkdagen is het gebruik flink toegenomen, maar dan is het museumbezoek relatief laag, dus de stijging zal waarschijnlijk niet worden veroorzaakt door museumbezoekers.. De stijging kan te maken hebben met een andere ritverdeling tussen lijn 56 en lijn 52 van Qbuzz. Onze chauffeurs geven aan dat met name op station Amersfoort wel gevraagd wordt naar de halte voor het museum, maar het aantal vragen is beperkt. Via onze klantenservice zijn er geen vragen binnen gekomen over de bereikbaarheid van het museum.

Conclusie

Bovenstaande geeft op dit moment geen aanleiding om de bediening van het museum opnieuw te bezien.

2.9 Gevolgen busbaan Rijnvliet

In de zomer van 2014 is de busbaan bij Rijnvliet geopend voor de lijnen 102, 103 en 107. Daardoor hoefden voornoemde buslijnen niet meer de omweg via het Strijkviertel en de Letscherweg te nemen.

In de onderstaande tabel staan de aantallen reizigers op de combinatie van de lijnen 102, 103 en 107 bij een telpunt tussen Utrecht en de busbaan (Wilhelminalaan/Papendorp) en bij een telpunt na de busbaan (vanuit Utrecht gezien).

Tabel 2.11: aantal reizigers lijnen 102,103,107 werkdag

Telpunt	2014 (februari)	2015 (februari)	verschil (%)
Utrecht, Wilhelminalaan/Papendorp	2906	3404	17%
Harmelen / Heeswijk	2496	2806	12%

De opening van de busbaan Rijnvliet heeft tot een flinke toename van het aantal reizigers geleid, zowel voor als na de busbaan. Dit zal niet alleen komen door de opening van de busbaan, maar eveneens door de nieuwe dienstregeling, die zorgde voor een betere punctualiteit op met name de lijnen 102 en 103.

Conclusie

De grote stijging van de reizigersaantallen onderstreept het belang van de aanleg van vrije busbanen en een filevrije en betrouwbare busverbinding met de stad Utrecht die hierdoor ontstaat.

De busbaan is (in combinatie met de al langer bestaande busbanen in het westen van de stad) een succes te noemen.

2.10 Uurdienst op lijn 107 tijdens de avonduren

De frequentie in de avonduren na 20:00 uur is op lijn 107 teruggebracht van een halfuur- naar een uurdienst.

In de onderstaande tabel zijn de aantallen reizigers op deze lijn bij een aantal representatieve telpunten opgenomen.

Tabel 2.12: doordeweeks reizigersaantal in de avonduren van lijn 107 in februari 2014 en 2015

Telpunt	2014 (februari)	2015 (februari)	Verschil (%)
Utrecht, P+R Papendorp	79	119	+ 50,6 %
Gouda, Stolwijkersluis	18	25	+ 38,9 %
Gouda, Doelenbrug	50	44	- 12 %
Utrecht, Papendorp Noord	35	56	+ 60 %
Totaal alle telpunten	182	244	+ 34,0%

Over het algemeen is een stijging van het vervoer te zien. De percentages lopen nogal uiteen en liggen tussen de - 12 en 60 %. Alleen vanuit Gouda richting Oudewater is een daling van het vervoer te zien. In de andere richting, vanuit Oudewater richting Gouda, zijn de reizigersaantallen juist gestegen.

Er zijn 3 klachten binnen gekomen over de lagere frequentie in de avonduren.

Conclusie

Over het algemeen vertoonden de vervoercijfers van lijn 107 het afgelopen jaar een stijgende lijn. Uitzondering op de regel is het vervoer vanuit Gouda. De gevolgen van de frequentieverlaging in de avonden lijkt gecompenseerd te worden door de snellere route als gevolg van het gereedkomen van de busbaan Rijnvliet.

In ieder geval heeft de frequentieverlaging niet tot een daling van het aantal reizigers geleid.

2.11 Extra/vervallen ritten najaar 2014

In het najaar 2014 zijn door Connexxion, buiten het vervoerplan om, nog een aantal ritten verwijderd en toegevoegd aan de dienstregeling, zonder dat dit aan de Provincie is bekend gemaakt en zonder dat het ROCOV om advies is gevraagd. Voorjaar 2015 is dit bekend geworden en heeft Connexxion een lijst opgesteld met alle ritmutaties buiten het vervoerplan om. Hierover is alsnog advies gevraagd aan het ROCOV, dat positief adviseerde en van mening was dat de ritmutaties gehandhaafd konden blijven, mits het niet zou leiden tot capaciteitstekort op andere ritten. Tevens wilde men graag het nut aangetoond zien van de extra ritten. Vervolgens heeft de Provincie besloten dat de mutaties gehandhaafd konden blijven, maar dan wel op eigen kosten van Connexxion. Per saldo betrof het een uitbreiding van 347:16 DRU op jaarbasis (102:23 spits DRU en 244:53 dal DRU).

Inmiddels is duidelijk dat de vervallen ritten niet hebben geleid tot capaciteitsproblemen op andere ritten of lijnen.

In de tabel hieronder staan de extra ritten weergegeven, met in de laatste kolom het aantal reizigers in maart 2015

Lijn	Dag	Rit	V.plaats	V.tijd	A.plaats	A.tijd	Motivatie	reizigers
								mrt 2015
2	ma/vr	Amf De Bik	1:24	Amf Iskanderpad	1:26	eenduidig gemaakt aan zondag; Iskanderpad is ook beginpunt ochtendritten	0,2	
2	zaterdag	Amf De Bik	0:51	Amf Iskanderpad	0:53	eenduidig gemaakt aan zondag; Iskanderpad is ook beginpunt ochtendritten	0,7	
2	zaterdag	Amf De Bik	1:21	Amf Iskanderpad	1:23	eenduidig gemaakt aan zondag; Iskanderpad is ook beginpunt ochtendritten	0,3	
4	ma/vr	Amf CS	5:36	Amf Kwekersw	5:41	verlenging tot normale beginpunt van lijn 4	0,5	
5	zondag	Amf Koperh	0:18	Amf CS	0:27	eenduidig gemaakt aan andere dagen (alleen laatst rit rijdt nu op alle dagen tot Amersfoort De Koperhorst)	0,3	
50	ma/vr	Wageningen	5:34	Amerongen	5:55	/ Utrecht	2	
50	ma/vr	Rhenen	5:18	Amerongen	5:30	eerdere reismogelijkheid vanuit Rhenen naar Driebergen Station / Utrecht	1,2	
56	ma/vr	Zeist	8:34	Zeist	8:39	op verzoek van scholieren rijdt rit door vanaf Busstation naar Handelscentrum	6,3	
56	ma/vr	Zeist	8:44	Zeist	8:49	op verzoek van scholieren rijdt rit door vanaf Busstation naar Handelscentrum	2,8	
80	ma/vr	Wageningen	5:42	Veenendaal	6:10	Station en Amersfoort	2	
102	ma/vr	Utrecht	6:42	De Meern	6:58	verlengd tot normale beginpunt lijn 102 (alleen buiten zomer)	12	
103	ma/vr	Woerden	8:50	Utrecht	9:34	verlenging spitsfrequentie, ritten rond deze tijd hebben goede bezetting (>30) (alleen buiten zomer)	15,9	
105	ma/vr	Woerden	6:20	Oudewater	6:45	bedrijventerreinen	1,7	
107	zaterdag	Utrecht	7:28	Gouda	8:25	door extra rit ontstaat halfuurdienst vanaf start drgl; tijd gunstig voor w inkelpersoneel Gouda.	4	
107	zaterdag	Gouda	6:57	Utrecht	7:54	door extra rit ontstaat halfuurdienst vanaf start drgl	4,6	
120	ma/vr	Amsterdam	19:38	Utrecht	20:56	verzoek reizigers	15,1	
130	ma/vr	Breukelen	0:43	Uithoorn	1:13	biedt latere reismogelijkheid vanuit Utrecht (rit sluit aan op trein)	3,2	

Een aantal ritten hebben een (zeer) laag aantal reizigers, maar dat zijn vaak korte ritdelen, en vaak bedoeld om de dienstregeling eenduidiger te maken. Het betreft ook vaak de eerste of laatste rit van de dag en deze ritten hebben vaak een lage bezetting. Een aantal andere ritten hebben al een behoorlijke bezetting, ondanks dat ze nog maar drie maanden rijden.

Op jaarbasis komt het neer op ongeveer 16.500 extra reizigers door de extra ritten. De vervallen ritten werden gebruikt door 5.500 reizigers per jaar. Per saldo neemt het aantal reizigers met 11.000 per jaar toe.

3 Voorstellen

De voorstellen voor de dienstregeling 2016 worden onderverdeeld in algemene voorstellen, die de gehele concessie betreffen (paragraaf 3.1), voorstellen voor de stadsdienst Amersfoort (paragraaf 3.2), voorstellen voor Utrecht Oost (paragraaf 3.3) en voorstellen voor Utrecht West (paragraaf 3.4)

3.1 Algemene voorstellen

Algemene voorstellen zijn voorstellen die de gehele concessie betreffen.

3.1.1 *Rijtijden*

Ieder jaar blijken op diverse lijnen de rijtijden te moeten worden bijgesteld. De redenen daarvoor zijn divers. Aan de ene kant is er de correctie van zaken die om wat voor reden dan ook in het voorgaande jaar verkeerd zijn gelopen. Door dit aan te passen verbetert de punctualiteit van de bus. Aan de andere kant is het verkeersaanbod ieder jaar toch weer anders. Op de ene plaats is het drukker geworden, terwijl het op een andere plek weer rustiger wordt. Ook infrastructuur speelt een rol. De uitwerking van grote infrastructurele werken maar ook kleine wijzigingen zoals de aanleg van een rotonde of andere prioriteit bij een VRI kunnen effect hebben op de rijtijd. Daarnaast speelt de hoeveelheid passagiers en de tijd die het kost om hen in- en uit te laten stappen een rol. Ook dit fluctueert van jaar tot jaar. Al met al noopt dit om de rijtijden van jaar tot jaar steeds iets aan te passen.

Op basis van signalen van chauffeurs en reizigers maakt Connexxion een selectie van lijnen waarvan de rijtijd wordt geanalyseerd. De rijtijden van alle ritten worden geregistreerd in de buscomputers. Via een rijtijdanalyse programma worden de rijtijden geanalyseerd en wordt een voorstel gemaakt voor nieuwe rijtijden. Deze worden vervolgens besproken met een vertegenwoordiging van de chauffeurs, waarna de rijtijden voor de nieuwe dienstregeling worden vastgesteld. Basis voor de analyse zijn de rijtijden in de eerste twee weken van maart 2015 geweest.

Ongeveer de helft van de buslijnen is dit jaar geanalyseerd. In Bijlage 3 is een overzicht te vinden van alle lijnen, de geanalyseerde lijnen (geel geaccentueerd) en alle rijtijdmutaties. Om het enigszins overzichtelijk te houden zijn daarin de wijzigingen in tijden van de genoemde lijnen per richting over een beperkt aantal perioden beschreven. In de praktijk zijn er vaak meer rijtijdgroepen en ook ritten die niet het gehele traject afleggen. Als gevolg hiervan zal een verandering van de rijtijden, zoals weergegeven in Bijlage 33, mogelijk niet automatisch leiden tot een soortgelijke verandering in het aantal dienstregelingen.

Hieronder wordt een toelichting gegeven bij lijnen waarvan de rijtijden significant wijzigen. Meestal is het lastig om een specifieke reden aan te geven voor de rijtijdwijziging. Waar dat wel kan is dat bij onderstaande beschrijving opgenomen. In het algemeen kan wel worden gesteld dat in Amersfoort extra vertraging wordt opgelopen. De meeste stadslijnen en regioliijnen die van/naar Amersfoort rijden hebben meer rijtijd nodig. Wij zijn al in overleg met de gemeente Amersfoort en de Provincie om te zoeken naar verbeteringen in de doorstroming voor de bussen.

Zie verder bijlage 3, waarin per lijn per dagdeel de toe-/afname van de rijtijd is weergegeven.

- **Lijn 2 Amersfoort**
Met uitzondering van de daluren neemt de rijtijd met 2-4 minuten toe. De rijtijd moet over de gehele route wat toenemen.
- **Lijn 3 Amersfoort**
In beide richtingen is ongeveer 1 minuut meer tijd nodig. Op het centrumdeel wordt vertraging opgelopen die daarna niet meer wordt ingelopen.
- **Lijn 4 Amersfoort**
Op deze lijn een wisselend beeld. Overdag kan er 1 minuut tijd af, in de avond en op zaterdag is 1 minuut meer tijd nodig.

- Lijn 5 Amersfoort
Ook op deze lijn een wisselend beeld, op sommige momenten kan er 1 minuut af, op andere momenten is 1 minuut meer nodig. Vooral het routedeel in het centrum heeft meer tijd nodig.
- Lijn 6 Amersfoort
Met uitzondering van de avond moet er 1-3 minuten tijd bij op deze lijn. Net als bij lijn 5 geldt ook voor lijn 6 dat vooral het routedeel in het centrum extra tijd vraagt.
- Lijn 50 Utrecht – Wageningen
Op deze lijn zijn de tijden op tussenhalt vaak te krap, tot wel 5 minuten. Over de stiptheid op deze lijn zijn ook klachten van reizigers gekomen. De totale rijtijd klopt over het algemeen wel. De tijden zijn herverdeeld, zodat de stiptheid zal verbeteren.
- Lijn 56 Amersfoort – Wijk bij Duurstede
Richting Wijk bij Duurstede is de rijtijd 2 minuten te krap, richting Amersfoort juist 1 minuut te ruim. Vooral tussen Zeist en Amersfoort is de rijtijdverdeling aangepast, de tussentijden zijn nu vaak te krap.
- Lijn 76 Amersfoort – Spakenburg
De rijtijd is op alle dagen krap en wordt met 1-2 minuten uitgebreid. Op werkdagen heeft vooral het routedeel in het centrum van Amersfoort meer tijd nodig. Op werkdagen is de rijtijdverdeling goed, dus de aanpassingen van vorig jaar hebben goed uitpakkt. In het weekend zijn de tussentijden vaak te krap, dat wordt dit jaar gecorrigeerd.
- Lijn 77 en 78 Amersfoort – Leusden
In de spitsen is de rijtijd goed, maar in de daluren, avond en weekend moet er 1-4 minuten rijtijd bij. Vooral het gedeelte tussen Centraal Station en de Haydnstraat is veel te krap. De rest van de route wordt dit niet ingelopen, ook het laatste stuk centrum-station, waar normaal gesproken rijtijd wordt teruggegeven, blijft krap.
- Lijn 80 Amersfoort – Wageningen
Op werkdagen klopt de totale rijtijd aardig, maar is de verdeling niet goed. Tussen Amersfoort Station en de Haydnstraat is de rijtijd 2-3 minuten te krap, en dat blijft zo tot Veenendaal De Klomp. De klachten over gemiste treinaansluitingen zijn dus niet voor niets. Ook richting Amersfoort is de verdeling tussen Veenendaal De Klomp en Amersfoort niet optimaal. De rijtijdverdeling is aangepast. Op zaterdag en zondag moet er in beide richtingen 1-3 minuten tijd bij. Ook hier is de tijd op tussenhalt vaak veel te krap, dus ook de verdeling is aangepast.
- Lijn 3 en 4 Woerden
De rijtijd op deze lijnen is ruim en wordt iets naar beneden bijgesteld.
- Lijn 107 Utrecht – Gouda
Richting Gouda is de rijtijd 1-2 minuten te ruim, vooral in De Meern is de rijtijd ruim. Het effect van de busbaan is blijkbaar iets te voorzichtig ingeschat.
- Lijn 121 Hilversum – Uithoorn
Richting Uithoorn is de rijtijd 2-4 minuten te ruim, vooral op het laatste deel. Richting Hilversum is de rijtijd juist 2-4 minuten te krap, ook hier vooral op het laatste deel. De tussentijden zijn in beide richtingen wel goed.
- Lijn 126 Mijdrecht – Amsterdam
De totale rijtijden zijn over het algemeen in orde, maar richting Amsterdam zijn de tussentijden te ruim, waardoor de bus te vroeg door kan komen. Dit wordt aangepast voor een betere punctualiteit.
- Lijn 195/295 Utrecht – Schoonhoven - Rotterdam
De rijtijden worden in overleg met Arriva geanalyseerd en vastgesteld. Voor PU worden alleen de rijtijden op het PU-gedeelte (Utrecht – Schoonhoven) van de lijnen meegenomen. Over het algemeen wordt de verdeling aangepast en neemt de rijtijd op het PU-gedeelte iets af.

3.1.2 Koningsnacht

Aanleiding

Koningsnacht wordt in het centrum van Utrecht uitgebreid gevierd. Connexxion en Qbuzz bieden de afgelopen jaren voor de afvoer van bezoekers een groot aantal nachtlijnen naar de stadswijken en de dorpen rondom Utrecht. Vanwege het grote en steeds toenemende aantal reizigers dat van dit vervoer gebruik maakt willen wij dit extra vervoer ook tijdens Koningsnacht 2016 verzorgen. Koningsnacht valt in 2016 in de nacht van dinsdag 26 april op woensdag 27 april.

Voorstel

Tijdens Koningsnacht rijdt Connexxion haar nachtlijnen naar enkele dorpen rondom Utrecht. Het gaat om de volgende lijnen:

Lijn 402 naar De Meern – Harmelen – Woerden

Lijn 407 naar De Meern – Montfoort – Oudewater

Lijn 420 naar Maarssen – Breukelen – Loenen

Lijn 450 naar Zeist – Driebergen – Doorn – Leersum – Amerongen

In 2015 is tussen 01:30 en 04:00 uur een halfuurdienst geboden op de lijnen 402, 407 en 450. Dat zijn dus 6 ritten per lijn. Lijn 402 wordt veel minder gebruikt, daarom zijn op deze lijn 3 ritten geboden.

Op lijn 407 is een rit extra gereden om extra capaciteit te kunnen bieden. Op lijn 450 kwam het aantal reizigers met uitzondering van de eerste en de laatste rit ruim boven de 100 uit. Ondanks dat met gelede bussen is gereden, bieden die onvoldoende capaciteit om al die reizigers goed te kunnen vervoeren. Er zijn op lijn 450 daarom 3 extra ritten gereden.

Voor 2016 stellen wij op lijn 402, 407 en 420 dezelfde dienstregeling voor als in 2015. Op lijn 450 is het voor de capaciteit noodzakelijk om extra ritten te bieden. Omdat blijkt dat reizigers heel gespreid bij de vertrekhalte aankomen (men blijkt weinig rekening te houden met de vertrektijden) stellen wij voor om een kwartierdienst te bieden vanaf 2:00 uur.

Wij stellen dus de volgende dienstregeling voor:

Lijn	Traject	Vertrektijden
402	Harmelen-Woerden	1:30 2:00 2:30 3:00 3:30 4:00
407	Montfoort-Oudewater	1:45 2:15 2:45 3:15 3:45 4:15
420	Breukelen-Loenen	1:45 3:00 4:15
	(lijn 420 rijdt niet via De Meern/Vleuten, daar rijden Qbuzz lijnen)	
450	Driebergen-Amerongen	1:30 2:00 2:15 2:30 2:45 3:00 3:15 3:30 3:45 4:00

Het vervoer op Koningsnacht vergt veel extra begeleiding. Wij zetten het volgende personeel in:

Bemensing kaartverkoop/informatiepunt: 2 personen van 20:00 uur – 04:15 uur

Begeleiding bij instaphalte: 4 personen van 01:00 – 04:30

Algemene begeleiding, coordinatie: 2 personen van 24:00 – 05:00

Gevolgen

Het aantal DRU's van de voorgestelde dienstregeling komt uit op 17:30. Omdat voor het vervoer veel extra begeleiding nodig is stellen wij voor om deze DRU's, net als in 2015, te vergoeden volgens het spits tarief.

Wij gaan voor 2016 uit van 1.200 reizigers.

3.1.3 Formaliseren vervallen en extra ritten

Aanleiding

In het najaar 2014 zijn door Connexxion, buiten het vervoerplan om, nog een aantal ritten verwijderd en toegevoegd aan de dienstregeling, zonder dat dit aan de Provincie is bekend gemaakt en zonder dat het ROCOV om advies is gevraagd. Zie hiervoor ook paragraaf 2.11. Omdat de Provincie besloten heeft dat de mutaties gehandhaafd konden blijven, maar dan wel op eigen kosten van Connexxion, zijn deze mutaties tot nu toe niet meegenomen in de kwantiteitenopgave van Connexxion.

Voorstel

Uit de evaluatie in paragraaf 2.11 blijkt dat de extra ritten vrijwel allemaal in een behoefte voorzien, ondanks dat ze op het moment van evaluatie nog maar 3 maanden reden. In de praktijk blijkt dat pas na minimaal een jaar echt iets gezegd kan worden over het structurele gebruik van een nieuwe rit, omdat reizigers altijd tijd nodig hebben om zich aan te passen aan een nieuw voorzieningsniveau. Minder goed gebruikte ritten zijn veelal ingelegd om de dienstregeling eenduidiger te maken. Gezien het gebruik van de nieuwe ritten na drie maanden en de grotere eenduidigheid van de dienstregeling wordt voorgesteld om alle extra ritten te handhaven in de dienstregeling 2016. De kwantiteiten worden dan meegenomen in de kwantiteitenopgave.

Gevolgen

Per saldo betrof het een uitbreiding van 347:16 DRU op jaarbasis (102:23 spits DRU en 244:53 dal DRU).

Het aantal reizigers dat gebruik maakt van de nieuwe ritten bedraagt op jaarbasis ongeveer 16.500. De vervallen ritten werden gebruikt door 5.500 reizigers, dus per saldo stijgt het aantal reizigers met 11.000 per jaar.

3.2 Voorstellen Amersfoort Stad

3.2.1 Kleine wijzigingen

Op de meeste stadslijnen van Amersfoort wijzigt de rijtijd, en neemt meestal toe. Dat kan gevolgen hebben voor de aansluiting op de treinen. Waar aansluitingen in beide richtingen (van bus op trein en van trein op bus) een probleem opleverde is gekozen om in de ochtend een goede aansluiting te bieden van bus op trein en in de middag van trein op bus. Dit zijn de overstaprichtingen die door de meeste reizigers worden gebruikt.

3.2.2 Lijn 1 's avonds omzetten van grote bus naar taxibus

Aanleiding

Uit zowel de chauffeurstellingen als de OV-chipkaart gegevens blijkt dat er een aantal lijnen zijn die gedurende minimaal een aantal uur een dusdanig lage bezetting kennen dat ze met een acht persoons taxibusje uitgevoerd kunnen worden. Dit bespaart geld, terwijl het voorzieningsniveau voor de reiziger gelijk blijft.

Voorstel

Bij de analyse is uitgegaan van een gemiddelde bezetting van maximaal 6 reizigers. Op die manier blijft er nog een buffer om fluctuaties op te vangen zonder dat de capaciteit van het acht persoons busje structureel te kort schiet. Uit analyse van telgegevens blijkt op de stadsdienst Amersfoort lijn 1 op alle dagen al vanaf 19:00 uur (in plaats van nu 21:00 uur) met een taxibusje uitgevoerd te kunnen worden.

Het voorstel is afgestemd met de gemeente Amersfoort.

Gevolgen

De omzetting betreft 1150:44 dal DRU's op jaarbasis.

3.2.3 Lijn 19 uitvoering eerste rit met grote bus ipv taxibus

Aanleiding

Lijn 19 wordt gereden met een achtpersoons taxibusje. De eerste rit heeft een gemiddelde bezetting van 15-20 reizigers en wordt daarom uitgevoerd met een 12-meterbus.

Voorstel

De DRU's van alle ritten van lijn 19 zijn tot nu toe opgevoerd als taxi DRU. Omdat één rit al enige tijd wordt uitgevoerd met een 12-meter bus, en dat ook zo blijft gezien het aantal reizigers, zullen de DRU's van de eerste rit als normale dal DRU worden meegenomen in de kwantiteitenopgave.

Het voorstel is afgestemd met de gemeente Amersfoort.

Gevolgen

Per dag betreft het 0:20: DRU die als dal DRU wordt berekend in plaats van taxi DRU. Op jaarbasis betreft het 85:00 DRU.

3.2.4 Lijn 6 kwartierdienst in daluren op werkdagen**Aanleiding**

Lijn 6 (Amersfoort Centraal Station – Liendert/Rustenburg – Centraal Station) heeft als enige lijn op de stadsdienst Amersfoort op werkdagen overdag de hele dag een frequentie van 6x/uur. De bezetting van deze lijn is vergelijkbaar met die van lijn 2 toen die nog de hele dag overdag 6x/uur reed. In de huidige dienstregeling is de frequentie op lijn 2 in de rustige uren, tussen 10:00 en 13:30, teruggebracht naar 4x/uur. In de evaluatie, paragraaf 2.2, is te lezen dat het aantal reizigers op lijn 2 licht gestegen is, ondanks de lagere frequentie in de daluren.

Voorstel

In onderstaande tabel staat de bezetting van lijn 6 in de dalperiode overdag (bron: chauffeurstelling november 2014)

	1045	1047	1049	1051	1053	1055	1057	1059	1061	1063	1065	1067	1069	1071	1073	1075	1077
	09:35	09:45	09:55	10:05	10:15	10:25	10:35	10:45	10:55	11:05	11:15	11:25	11:35	11:45	11:55	12:05	12:15
Amersfoort, Varkensmarkt	14	9	21	17	10	9	9	10	10	5	10	10	10	3	10	14	12
Amersfoort, Neptunusplein	10	5	16	12	6	7	10	6	7	3	6	8	7	2	8	10	8
Amersfoort, Van Randwijcklaan	4	3	4	6	4	6	4	7	7	5	4	4	6	2	4	10	2
Amersfoort, Ganzenstraat	8	7	10	10	7	9	7	9	12	5	7	11	11	5	9	12	3
Amersfoort, H. van Viandenstraat	10	8	10	13	9	13	7	13	12	6	8	13	14	8	12	14	5
	1079	1081	1083	1085	1087	1089	1091	1093	1095	1097	1099	1101	1103	1105	1107	1109	1111
	12:25	12:35	12:45	12:55	13:05	13:15	13:25	13:35	13:45	13:55	14:05	14:15	14:25	14:35	14:45	14:55	15:05
Amersfoort, Varkensmarkt	15	11	10	15	11	10	11	9	8	12	6	14	10	15	11	17	14
Amersfoort, Neptunusplein	8	10	6	9	7	8	5	6	5	10	6	9	8	11	10	13	10
Amersfoort, Van Randwijcklaan	6	8	5	5	8	7	4	4	5	7	4	5	6	9	7	8	6
Amersfoort, Ganzenstraat	12	15	9	14	12	13	11	9	13	14	15	15	11	18	12	12	20
Amersfoort, H. van Viandenstraat	13	19	14	16	15	15	15	14	16	16	17	19	12	23	14	14	22

Uit deze cijfers blijkt dat de gemiddelde maximale bezetting tussen 10:00 en 13:30 12 is. De maximale bezetting van de drukste rit is 19. Dat is voor een 10-minutendienst laag. De cijfers zijn vrijwel gelijk aan de cijfers van lijn 2 toen die nog 6x/uur reed. Wij stellen voor om ook op lijn 6 het voorzieningenniveau beter af te stemmen op de vervoervraag, en de frequentie tussen 10:00 en 13:30 te verlagen van 6x/uur naar 4x/uur. De gemiddelde maximale bezetting van de ritten zal stijgen van 12 naar 18 reizigers per rit. De maximale bezetting van de drukste rit wordt 25.

Het voorstel is afgestemd met de gemeente Amersfoort.

Gevolgen

Op basis van de modellen wordt een reizigersverlies van 11 reizigers per dag ingecalculleerd door de lagere frequentie. Aan de andere kant zal de aansluiting op de treinen verbeteren, omdat de frequentie van de lijn 6 in de dal nu gelijk wordt aan het interval van de belangrijkste vertrekkende treinen richting Utrecht. Ook rekening houdend met het feit dat op lijn 2 geen sprake is van reizigersverlies, verwachten wij op lijn 6 ook geen verlies van reizigers.

Het aantal DRU per dag neemt af met 3:37, op jaarbasis zijn dat 922 dal DRU's minder.

3.3 Voorstellen Utrecht Oost

3.3.1 Lijn 80 betere aansluiting op station Veenendaal De Klomp

Aanleiding

De dienstregeling van lijn 80 is afgestemd op de treinaansluiting bij Veenendaal, de Klomp, met name op de trein richting Arnhem. Veel reizigers maken van deze aansluiting gebruik. Na de dienstregelingwijziging van december 2014 kwamen veel klachten binnen van reizigers over te late ritten op lijn 80, waardoor de treinaansluiting vaak werd gemist. De oorzaken daarvan zijn divers: minder goede doorstroming voor de bussen, nieuwe route in Leusden, in Woudenberg nog de langere route. In februari heeft Connexxion de ritten in de ochtendspits een aantal minuten verschoven, zodat die ritten beter aansluiten op de trein.

Voorstel

Om de treinaansluiting structureel betrouwbaarder te maken zijn de rijtijden van lijn 80 geanalyseerd. Daaruit blijkt inderdaad dat de tijden krap zijn. Op het traject Amersfoort – De Klomp is de rijtijd soms wel 4 minuten te krap. Voor de dienstregeling 2016 gaan wij de rijtijd van lijn 80 aanpassen, zodat de ritten veel beter op tijd rijden en een goede betrouwbare aansluiting ontstaat.

Gevolgen

Door de betrouwbaarder aansluiting en betere stiptheid op lijn 80 zal het aantal reizigers met 15 per dag toenemen. De effecten op de DRU's van de nieuwe rijtijden zijn meegenomen in de wijzigingen van de rijtijden in paragraaf 3.1.1.

3.3.2 Lijn 80 nieuwe halte Leusden-Zuid

Aanleiding

In december 2014 zijn de routes van de lijnen 80, 82 en 83 in Leusden-Zuid gewijzigd, zie ook paragraaf 2.4. Lijn 80 heeft in Leusden-Zuid één halte, bij het Maximaplein. Het zuidelijk deel van de wijk wordt bediend door de lijnen 82 en 83 met halten op de Arnhemseweg. Deze lijnen hebben een ander bedieningsgebied in Amersfoort en rijden alleen op werkdagen overdag. Inwoners van het zuidelijk deel van de wijk zijn dus voor een deel toch op lijn 80 aangewezen. Voor hen ligt de halte Maximaplein op een vrij grote loopafstand. Er is daarom behoefte aan een extra halte van lijn 80 in het zuidelijk deel van Leusden-Zuid.

Voorstel

Het toevoegen van een halte kost extra rijtijd. Omdat er toch twijfels zijn over het nut van de halte, is tussen Provincie, gemeente en Connexxion overeengekomen dat er als proef een extra halte komt, en als deze door een bepaald aantal reizigers wordt gebruikt, omgezet wordt in een definitieve halte. Als minimaal gebruik is uitgegaan van het gemiddeld gebruik van halten in vergelijkbare wijken in Leusden, wat uitkomt op 25 instappers per dag. De halte komt aan de busbaan te liggen, net ten zuiden van de bebouwing. De halte gaat Leusden, Karel van Ginkelstraat heten. Op de kaart in de volgende paragraaf is deze halte weergegeven.

De halte zal al op 7 juni 2015 in gebruik worden genomen. Na een half jaar volgt een evaluatie. Als het aantal instappers minimaal 25 per dag bedraagt wordt de halte definitief.

Gevolgen

De extra tijd tgv het bedienen van deze halte zal in de dienstregeling niet leiden tot extra rijtijd.

Door een betere ontsluiting van de wijk verwachten wij een toename van het huidig aantal reizigers met 10%, dwz ongeveer 10 reizigers per dag.

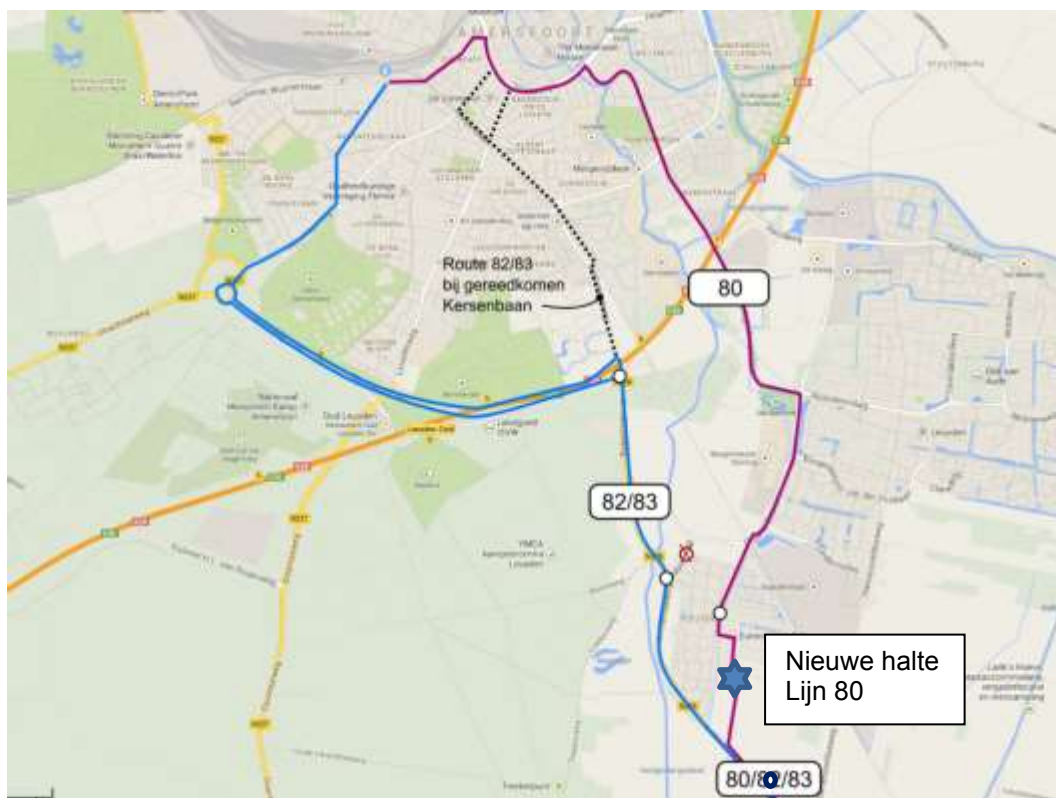
3.3.3 Lijn 82 en 83 routewijziging in Amersfoort

Aanleiding

In december 2014 zijn de routes van de lijnen 80, 82 en 83 in Leusden-Zuid gewijzigd, zie ook paragraaf 2.4. Omdat de lijnen 82 en 83 niet in het centrum van Amersfoort komen heeft dit geleid tot een verschuiving van reizigers naar lijn 80, die daardoor erg druk is geworden.

Voorstel

Het voornemen was om de lijnen 82 en 83, zodra de Kersenbaan gereed is, via de Kersenbaan en Amersfoort centrum te laten rijden. Eind juni zal de Kersenbaan gereed zijn. Dan zal ook blijken wat dit voor gevolgen heeft voor de verkeersstromen in dit gebied. Wij zullen dan de nieuwe route gaan rijden om te bekijken welke rijtijd nodig is. Als het past binnen de huidige rijtijd dan kunnen we de route van de lijnen 82 en 83 snel aanpassen, zo mogelijk direct na de zomervakantie. Als blijkt dat meer rijtijd nodig is dan zullen ook chauffeursdiensten aangepast moeten worden en zal de wijziging december 2015 ingaan. Het voorstel is afgestemd met de gemeente Amersfoort.



Gevolgen

Door de bediening van het centrum zal het gebruik van de lijnen 82 en 83 toenemen, wat grotendeels een verschuiving zal zijn vanuit lijn 80. De verdeling van reizigers over deze drie lijnen zal daardoor evenwichtiger worden.

3.3.4 Lijn 56 schrappen spitsrit

Aanleiding

Lijn 56 (Wijk bij Duurstede – Driebergen – Zeist – Amersfoort) rijdt vrijwel de gehele dag een half-uurdienst. In de ochtendspits rijden extra ritten zodat een kwartierdienst ontstaat. Rond half acht wordt gedurende een half uur een tien minutendienst gereden. Twee verdichtingsritten rijden dan vanuit Wijk bij Duurstede tot Zeist, Handelscentrum. Door het afwijkende patroon sluiten deze ritten slecht aan op de trein richting Utrecht bij Driebergen-Zeist.

Voorstel

In de onderstaande tabel zijn de reizigersaantallen van de spitsritten weergegeven.

	1016	1018	1020	1022
Telpunt	7:23	7:34	7:44	7:54
Doom, De Wijngaard	22	14	28	29
Driebergen, Loolaan/A12	33	8	12	19
Driebergen, Station Drieb./Zeist	21	10	8	22
Zeist, Busstation	23	6	3	24

De ritten 1018, 1020 en 1022 worden veel gebruikt door scholieren naar de scholen in Doorn. Ook zijn er veel overstappers op de trein in Driebergen-Zeist. Gezien de bezettingen is er overaanbod van ritten.

Voorstel is om de ritten 1018 en 1020 samen te voegen, zodat er ook in dit halfuurblok een kwartierdienst ontstaat. De nieuwe rit gaat om 7.39 vertrekken, dus 5 minuten later dan rit 1018 en 5 minuten eerder dan rit 1020 en zal dan om 8.27 aankomen bij station Driebergen-Zeist, waarmee een zeer goede overstap wordt geboden op de trein naar Utrecht, die om 8:35 vertrekt.

Gevolgen

Op basis van ons model verwachten we op de nieuwe rit 32 personen op het drukste punt (Doorn, De Wijngaard). Op rit 1016 verwachten we op datzelfde punt 26 reizigers, en op rit 1022 35 reizigers. Hierdoor is nog voldoende zitplaats voor iedere reiziger.

Door de frequentieverlaging is een daling van zo'n 6 reizigers per dag te verwachten, wij verwachten dat door betere aansluiting op de trein dit verlies gecompenseerd wordt.

De besparing op jaarbasis is ruim 238 spits-DRU.

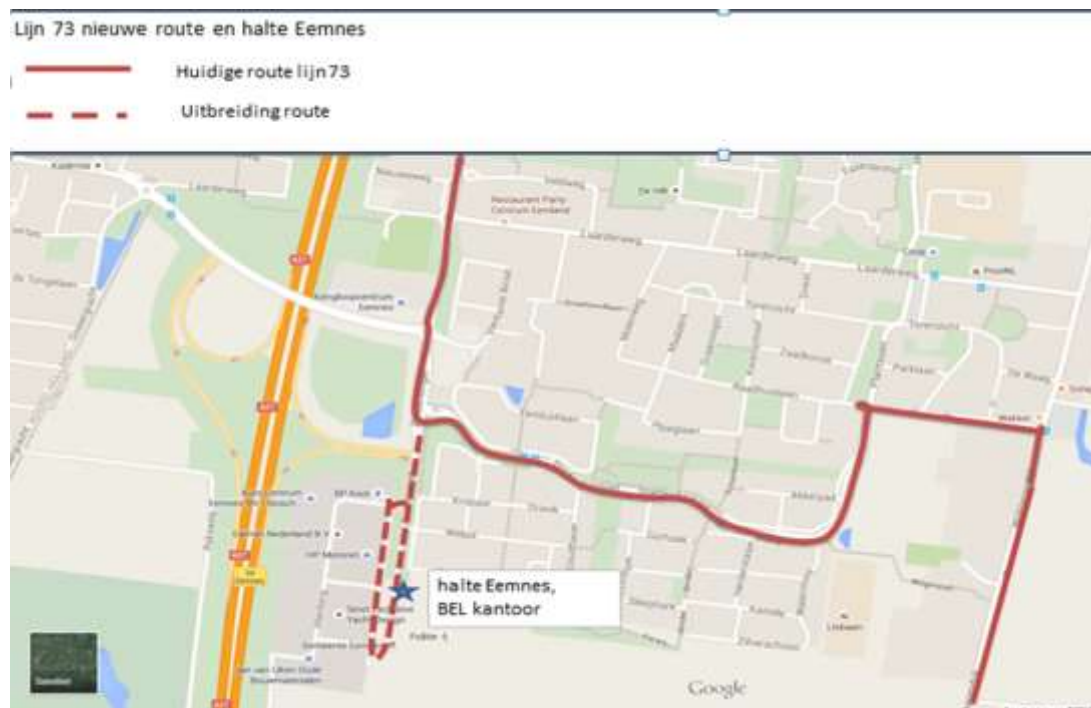
3.3.5 Lijn 73 nieuwe halte Eemnes

Aanleiding

De gemeente heeft ons verzocht of lijn 73 ook de halte Eemnes, BEL kantoor kan bedienen. Deze halte wordt nu ook al door lijn 109 bediend. De halte ligt bij het gemeentehuis, een bedrijventerrein en een woonwijk. Het uitbreidingsplan Zuidpolder ligt ook nabij deze halte.

Voorstel

In de dienstregeling van lijn 73 zit nog voldoende ruimte om de halte Eemnes, BEL kantoor in de route op te nemen. Vanaf de Stadswijksingel slaat de bus dan linksaf de Zuidersingel op. De bus rijdt vervolgens een lus via Zuidersingel – Bramenberg – Zuidersingel. Zie voor deze route onderstaande kaart.



Dit is een extra afstand van een kilometer. De rijtijd zal door het bedienen van de halte met 3 minuten toenemen. De aansluitknoop te Soest, Soestdijk Noord is bepalend voor de vertrek- en aankomsttijden. Lijn 73 zit nu zowel bij vertrek als bij aankomst vrij ruim op de knoop. Voorstel is om 1 minuut eerder te vertrekken (om .46; aansluitende lijnen komen om .43 aan) en 2 minuten later aan te komen (om .41, aansluitende lijnen vertrekken om .45)

Gevolgen

Het aantal reizigers zal door het bedienen van de halte naar verwachting met 5 per dag toenemen. Dit gebruik is ongeveer de helft van het haltegebruik van lijn 109. Bij verdere bebouwing van het uitbreidingsplan Zuidpolder zal het gebruik nog toenemen.

Het aantal DRU's zal door de extra rijtijd met 182:09 taxi-DRU per jaar toenemen.

3.3.6 Lijn 70 en 74 eenvoudiger opzet en minder ritten in dal op werkdagen

Aanleiding

De lijnen 70 en 74 hebben op werkdagen een onduidelijke dienstregeling, vooral in Soest. Beide lijnen rijden vanaf Amersfoort naar Station Soest-Zuid. Lijn 70 rijdt vanaf Amersfoort CS via het Dierenpark Amersfoort rechtstreeks naar Station Soest-Zuid. Lijn 74 rijdt vanaf Amersfoort CS via het centrum en bedrijventerrein De Isselt. Bij Station Soest-Zuid is er een onderlinge overstap. Lijn 70 rijdt vervolgens via het westelijk deel van Soest naar Soestdijk Noord, en verder naar Hilversum, lijn 74 rijdt via het oostelijk deel van Soest naar Soestdijk Noord, waar deze lijn het eindpunt heeft.



De dienstregeling is zeer verwarrend, met op beide lijnen sommige momenten van de dag alleen doorgaande ritten op het hele traject Soestdijk Noord – Amersfoort, dan weer dagdelen met deels doorgaande ritten en deels ritten waarvan het trajectdeel tussen Soestdijk Noord en Station Soest-Zuid gekoppeld is aan het trajectdeel Station Soest-Zuid - Amersfoort van de andere lijn. Daarbij is dan soms het Soest deel van lijn 70 gekoppeld aan het Amersfoortse deel van lijn 74, en soms het Soest deel van lijn 74 gekoppeld aan het Amersfoortse deel van lijn 70. Er zijn gedurende de dag vier verschillende situaties, wat de dienstregeling erg onduidelijk maakt. Reizigers moeten er altijd alert op zijn of ze bij Station Soest Zuid over moeten stappen of niet. Daarbij komt ook nog dat lijn 74 na de ochtendspits een kwartier verschuift, en na de dagdal opnieuw een kwartier verschuift. Deze verschuiving is er dan weer niet in de zomerdienstregeling.

Bovendien is de dienstregeling niet logisch, met een deel van de dag op het oostelijk routedeel 4x/uur een bus en een deel van de dag op het westelijk deel 4x/uur een bus. Ook is er overcapaciteit op het Soestse deel, met name gedurende de dagdal als er vaak 4x/uur wordt gereden, terwijl op het drukker deel Soest-Amersfoort dan maar 2x/uur wordt gereden.

Voorstel

De dienstregeling op werkdagen wordt veel eenvoudiger en eenduidiger als lijn 70 en lijn 74 alleen ritten rijden op hun eigen vaste route tussen Amersfoort en Soestdijk Noord. Lijn 70 rijdt dan overdag de hele dag door 2x/uur Amersfoort – Hilversum, in de spitsen aangevuld met 2x/uur Amersfoort – Soestdijk, waarmee in de spitsen 4x/uur wordt gereden tussen Amersfoort – Soestdijk Noord vv. In de avond net als nu 2x/uur Amersfoort – Soestdijk Noord, waarvan 1x/uur door naar Hilversum.

Lijn 74 rijdt de hele dag overdag 2x/uur Amersfoort – Soestdijk Noord vv en in de avond net als nu alleen op het traject Soestdijk Zuid – Soestdijk Noord, aansluitend op lijn 70. De vertrektijden van lijn 74 zijn dan ook de hele dag hetzelfde. In feite is dit hetzelfde als de huidige zomerdienstregeling.

Bij Station Soest-Zuid en Soestdijk Noord zijn er altijd goede overstapmogelijkheden tussen beide lijnen, in alle richtingen.

Gedurende de dagdal neemt het aantal ritten op beide lijnen op het Soest deel in één richting af van 4x/uur naar 2x/uur. De bezettingen van deze ritten zijn laag, mede omdat ze vaak alleen op het Soest deel rijden, en dus niet doorrijden naar Amersfoort. Hieronder zijn de bezettingen van de vervallen ritten (die grijs geaccentueerd zijn) weergegeven.

E070- ri. 1	/	riti	1027	1029	1031	1033	1035	1037	1039	1041	1043	1045	1047	1049
telhalte	/	ver	08:54	09:28	09:24	09:58	09:54	10:28	10:24	10:58	10:54	11:28	11:24	11:54
Hilversum, Station		40		24		21		13		13		8	8	
Hilversum, Surinamelaan		11		10		6		5		8		8	6	
Soest, Soestdijk Noord		5	1	9	3	8	3	5	1	8	0	9	6	
Soest, Eigendornweg		13	4	19	7	13	4	10	3	11	2	14	10	
Soest, Zandlaan		16		24		21		17		13		20	10	
Amersfoort, Gr.v.Prinstererlaan		19		19		21		19		16		23	36	

E070- ri. 2	/	riti	1036	1038	1040	1042	1044	1046	1048	1050	1052	1054	1056	1058	1060
telhalte	/	ver	11:46	12:15	12:16	12:45	12:46	13:15	13:16	13:45	13:46	14:14	14:16	14:45	14:46
Amersfoort, Centraal Station		15		18		29		26		19		28		22	
Amersfoort, Soesterweg		8		12		22		18		14		26		16	
Soest, Station Soest-Zuid		11	5	12	3	15	6	16	6	12	7	17	8	23	
Soest, Merelweg		7	3	7	2	8	2	7	4	8	3	12	2	11	
Hilversum, Stad Gods		8		6		8		6		9		11		13	

E074- ri. 1	/	riti	1023	1025	1027	1029	1031	1033	1035	1037	1039	1041
telhalte	/	ver	09:06	09:21	10:00	09:51	10:30	10:21	11:00	10:51	11:30	11:21
Amersfoort, Stadhuis		13	11		7		7		9		8	
Amersfoort, Kryptonweg		4	11		4		3		4		7	
Soest, Station Soest-Zuid		3	10	3	3	4	1	3	2	3	6	
Soest, Kerkplein		3	6	3	3	3	1	3	2	2	3	
Soest, Nieuw erhoekplein		4	5	3	2	2	1	2	1	1	2	

E074- ri. 2	/	riti	1034	1036	1038	1040	1042	1044	1046	1048	1050	1052	1054
telhalte	/	ver	11:59	12:14	12:29	12:44	12:59	13:14	13:29	13:44	13:59	14:14	14:29
Soest, Soestdijk Noord		2	2	4	2	2	2	1	4	2	6	4	
Soest, Parklaan		7	5	5	4	5	4	2	5	5	4	4	
Soest, Zandlaan		12		7		4		6		5		5	
Amersfoort, Brabantsestraat		21		7		6		10		29		7	

Zeker voor een kwartierdienst zijn dit zeer lage bezettingen, met name op lijn 74. Samenvoegen tot een halfuurdienst leidt tot een goede halfuurdienst op lijn 70 en een nog steeds magere halfuurdienst op lijn 74.

Het voorstel is afgestemd met de gemeente Soest.

Gevolgen

Wij verwachten slechts een lichte reizigersdaling. Enerzijds neemt het aantal ritten in de daluren af, maar anderzijds wordt de dienstregeling veel eenvoudiger en begrijpelijker. Het reizigersverlies zal rond de 5 reizigers per dag liggen.

De besparing in DRU's is 5:10 per werkdag buiten de zomervakanties. Op jaarbasis is de besparing 1.136:40 dal DRU's.

3.3.7 Lijn 70-74 ruimere aansluiting te Soestdijk Noord

Aanleiding

De gemeente Soest heeft verzocht om de aansluiting tussen lijn 70 uit Hilversum op lijn 74 te Soest, Soestdijk Noord wat ruimer te maken. In de huidige dienstregeling is de overstaptijd 1 minuut.

Voorstel

Uit onze rijtjdanalyse blijkt dat de rijtijd van lijn 74 tussen Soestdijk Noord en Soestdijk Zuid ruim is. De rijtijd tussen Soestdijk Noord en Station Soest-Zuid kan met 1 minuut worden verkort. Lijn 74 kan dan 1 minuut later vanaf Soestdijk Noord vertrekken, zodat de overstaptijd tussen lijn 70 en lijn 74 2 minuten wordt. Lijn 74 blijft dan op hetzelfde tijdstip bij Station Soest-Zuid aankomen, zodat de aansluitingen daar gelijk blijven.

Gevolgen

De gevolgen van de kortere rijtijd is al in de rijtjdanalyse meegenomen.

Door de ruimere aansluiting neemt de betrouwbaarheid van de overstap toe. Dat zal leiden tot een geringe reizigersgroei.

3.3.8 Bediening Hoornbeek/Lodenstein te Amersfoort

Aanleiding

Het Hoornbeek College in Amersfoort heeft aangegeven dat de eindtijden van de lessen met ingang van het nieuwe schooljaar grotendeels verschuiven van 15:00 uur naar 15:50 uur. Het Lodenstein College, dat op dezelfde locatie zit, blijft de eindtijd op 15:00 uur houden. Dat betekent dat de huidige afvoer van leerlingen in de middag, die nu op 4 lijnen met 1 rit wordt uitgevoerd, straks met meer ritten moet worden uitgevoerd.

Voorstel

Het Hoornbeek en Lodenstein College te Amersfoort worden nu bediend door de volgende buslijnen:

Lijn 656 naar Amersfoort CS, 4 middagritten

Lijn 680 naar Rhenen, 1 middagrit

Lijn 690 naar Rhenen, 1 middagrit

Lijn 681 naar Utrecht, 1 middagrit

Lijn 682 naar Houten, 1 middagrit

Omdat het aantal leerlingen dat van deze bussen gebruik maakt ongeveer gelijk zal blijven, is het in feite niet verantwoord om op iedere lijn een extra rit te bieden, want dan gaan halflege bussen rijden. Daarom is in eerste instantie gezocht om binnen de bestaande kwantiteiten een oplossing te zoeken.

Voorstel is om de volgende wijzigingen door te voeren

Lijn 656: nu rijden 2 vrij lege ritten rond 15:05 en 2 ritten rond 15:30. 1 rit van 15:05 wordt verschoven naar 15:55.

Lijn 680/690: nu rijden beide lijnen grotendeels dezelfde route. Lijn 680 rijdt via Ederveen en lijn 690 via Elst. Het blijkt dat in Elst slechts 2-3 reizigers uitstappen. Voorstel is om lijn 690 te laten vervallen en op lijn 680 2 ritten te bieden, 1 om 15:30 en 1 om 15:55. Leerlingen naar Elst kunnen in Veenendaal overstappen op lijn 81 naar Elst. De overstaptijd is ongeveer 15 minuten.

Lijn 681: deze lijn rijdt rechtstreeks naar Utrecht CS. Vooral leerlingen van het Lodenstein maken van deze lijn gebruik. Een extra rit om 15:55 voor het Hoornbeek heeft daarom weinig nut. Deze leerlingen kunnen met lijn 656 naar Amersfoort CS reizen en daar overstappen op de trein naar Utrecht, of ze kunnen gebruik maken van lijn 52 naar Utrecht. Deze alternatieven zijn niet bruikbaar voor de rit van 15:30. Deze rit wordt gebruikt door gemiddeld 45 leerlingen, bijna allemaal leerlingen van het Lodenstein die dus ook op deze tijd blijven reizen. Als deze rit zou vervallen geeft dat capaciteitsproblemen op lijn 656 en/of lijn 52. Om dat te voorkomen blijft de rit van 15:30 gehandhaafd.

Lijn 682: Naar Houten hebben leerlingen geen goed alternatief in ander openbaar vervoer. De lijn naar Houten wordt ook veel gebruikt door leerlingen van het Hoornbeek. Naast de bestaande middagrit wordt daarom een extra rit geboden om 15:55.

Dit voorstel is in overleg met de school uitgewerkt.

Gevolgen

Door bovengenoemde opzet kan met toevoeging van één rit ook een goede afvoer worden geboden aan de leerlingen die tot 15:50 les hebben. De kwantiteiten nemen met 0:48 DRU/dag toe, op jaarbasis met 190 DRU.

3.3.9 Lijn 78 extra spitsrit

Aanleiding

In de ochtendspits zijn er veel reizigers die vanaf Amersfoort Centraal Station naar het bedrijventerrein De Horst in Leusden reizen. Dat geeft een capaciteitstekort op 1 rit van lijn 78, de rit die om 8:26 vanaf Amersfoort CS vertrekt. Connexion zet nu een versterkingsbus in.

Voorstel

In de tabel hieronder is de bezetting op lijn 78 van de huidige ritten rond 8:30 weergegeven.

	ritnr.	1019	1021	1023
	vertrektijd	08:10	08:26	08:43
Amersfoort, H. van Viandenstraat		28	65	43
Amersfoort, Haydnstraat		23	55	38
Leusden, Ursulineweg		14	17	21
Amersfoort, De Kei		12	15	16

De rit van 8:26 sluit goed aan op de treinen vanuit een groot aantal richtingen. Vanuit de richtingen Zwolle en Apeldoorn is de overstaptijd kort met 4 cq. 2 minuten. Deze reizigers halen meestal net de bus van 8:26, maar moeten wel haasten. Voorstel is om een extra rit op lijn 78 te bieden, die om 8:29 vertrekt, dus 3 minuten later dan de huidige rit, zodat de overstaptijd vanuit de genoemde treinen iets langer wordt. De volgende rit wordt dan extra geboden: Amersfoort V 8:29 - Leusden bedr.t. De Horst A 8:44. Dit leidt tot onderstaand aanbod en bezetting per rit.

	ritnr.	1019	1021	1023	1025
	vertrektijd	08:10	08:26	08:29	08:43
Amersfoort, H. van Viandenstraat		28	45	27	43
Amersfoort, Haydnstraat		23	38	24	38
Leusden, Ursulineweg		14	17		21
Amersfoort, De Kei		12	15		16

Gevolgen

Door de betere aansluiting en het grotere comfort dat wordt geboden (meer kans op een zitplaats) zal het aantal reizigers met 7 per dag toenemen. De extra rit is 0:15 DRU lang. De rit rijdt niet in de zomervakantie, dus op jaarbasis betreft het 55 spits DRU's.

3.4 Voorstellen Utrecht West

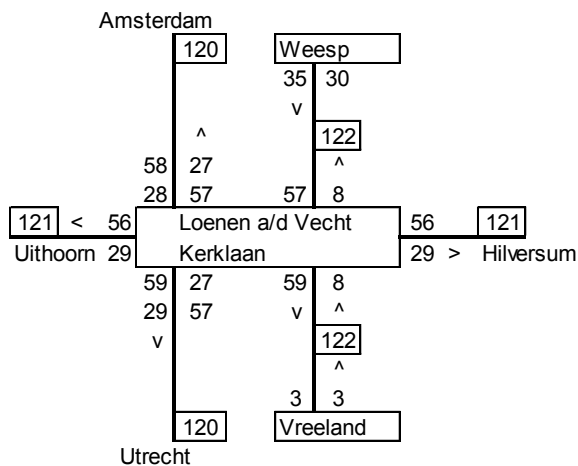
3.4.1 Lijn 122-120 ruimere aansluiting te Loenen a/d Vecht

Aanleiding

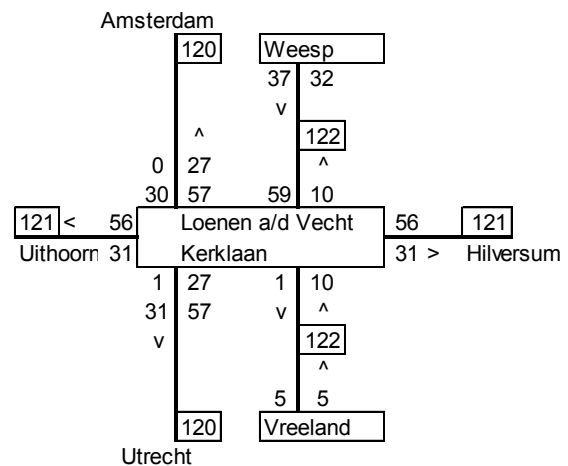
Zowel het ROCOV als de gemeente Stichtse Vecht hebben ons verzocht of de aansluitingen tussen lijn 122 en lijn 120 te Loenen a/d Vecht, Kerklaan kan worden verbeterd. Nu gaat de aansluiting van lijn 122 vanuit Weesp op lijn 120 naar Utrecht vaak net mis.

Voorstel

De tijden van lijn 120 zijn afgestemd op de treinaansluiting te Breukelen, en liggen daarmee vast. Met lijn 122 kan wel worden geschoven. Daarbij moet wel rekening worden gehouden met de bestaande aansluiting van lijn 120 uit Amsterdam op lijn 122 naar Vreeland. Door iets te schuiven met lijn 122 ontstaat het volgende aansluitschema:



Aansluitschema ochtendspits



Aansluitschema buiten ochtendspits

Door lijn 122 eerder uit Weesp te laten vertrekken en 2 minuten stationnement te geven op de Kerklaan, kan zowel de aansluiting van lijn 122 uit Weesp op lijn 120 naar Utrecht worden gerealiseerd, als de aansluiting van lijn 120 uit Amsterdam op lijn 122 naar Vreeland. Dus de huidige aansluiting blijft gehandhaafd, terwijl de gevraagde aansluiting gerealiseerd wordt. De aansluitingen de andere kant op blijven, net als nu, ruim met overstaptijden van 10-15 minuten.

Gevolgen

Doordat de aansluiting een stuk betrouwbaarder wordt verwachten wij dat het gebruik van lijn 122 met enkele reizigers per week toeneemt.

De rijtijd van lijn 122 neemt per saldo met 1 minuut toe op werkdagen en met 2 minuten op zaterdag. Aan de ene kant wordt op de Kerklaan een stationnement van 2 minuten toegevoegd (op zaterdag 3minuten), aan de andere kant blijkt dat de rijtijd tussen Kerklaan en Vreeland 1 minuut korter kan. Het aantal DRU neemt toe met 90 taxi-DRU op jaarbasis.

3.4.2 Lijn 120-130 betrouwbaarder aansluiting Breukelen

Aanleiding

Wij hebben een aantal klachten binnen gekregen over de aansluiting tussen lijn 130 en lijn 120 te Breukelen. Reizigers stappen daar van lijn 130 over op lijn 120 richting Utrecht.

Voorstel

Voor beide lijnen is de dienstregeling afgestemd op de aansluiting op de trein in Breukelen, een betere aansluiting tussen lijn 130 en lijn 120 mag niet ten koste gaan van deze aansluiting. Wij hebben binnen die randvoorwaarde bekeken wat verbeterd kan worden. Op dit moment is de overstaptijd in beide richtingen drie minuten. Uit analyse van de rijtijden blijkt dat lijn 120 vanuit Utrecht naar Breukelen vaak enkele minuten te laat aankomt. Ook is de rijtijd op lijn 130 van Uithoorn naar

Breukelen vooral in de middag te krap. Door aanpassing van de rijtijd op zowel lijn 120 als lijn 130 worden de aankomst- en vertrektijden op station Breukelen betrouwbaarder. De aansluiting tussen beide lijnen wordt daarmee ook betrouwbaarder.

Beide lijnen blijven dezelfde aankomst- en vertrektijden op Breukelen houden, dus de aansluiting op de trein blijft ongewijzigd. Door de betere stiptheid op de buslijnen zal ook de aansluiting op de trein betrouwbaarder worden.

Gevolgen

De gevolgen van de rijtijdaanpassing zijn meegenomen in paragraaf 3.1.1 Rijtijden.

3.4.3 Lijn 104 omzetten van grote bus naar taxibus op zaterdag

Aanleiding

Uit zowel de chauffeurstellingen als de OV-chipkaart gegevens blijkt dat er een aantal lijnen zijn die gedurende minimaal een aantal uur een dusdanig lage bezetting kennen dat ze met een acht persoons taxibusje uitgevoerd kunnen worden. Dit bespaart geld, terwijl het voorzieningenniveau voor de reiziger gelijk blijft.

Voorstel

Bij de analyse is uitgegaan van een gemiddelde bezetting van maximaal 6 reizigers. Op die manier blijft er nog een buffer om fluctuaties op te vangen zonder dat de capaciteit van het acht persoons busje structureel te kort schiet. Uit analyse van telgegevens blijkt lijn 104 op zaterdag met een achtpersoons taxibusje uitgevoerd te kunnen worden:

Lijn 104 Woerden – Montfoort zaterdag gehele dag. Onderstaand de bezettingen (nov.2014).

B104- ri. 1	/	ri	4001	4003	4005	4007	4009	4011	4013	4015	4017	4019
telhalte	/	ve	08:21	09:21	10:21	11:21	12:21	13:21	14:21	15:21	16:21	17:21
Woerden, Viaduct			1	2	0	1	1	2	0	2	1	1
Linschoten, Trienali			1	1	0	1	1	2	1	1	0	1
Montfoort, Fluitenkruidhof			0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
<hr/>												
B104- ri. 2	/	ri	4002	4004	4006	4008	4010	4012	4014	4016	4018	4020
telhalte	/	ve	07:48	08:48	09:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48
Montfoort, Anne Franklaan			0	1	0	0	0	1	1	0	0	0
Montfoort, Het Eng			2	2	1	1	1	3	1	0	1	0
Linschoten, Hoogspanningskab			2	4	1	2	2	1	1	0	1	2

Gevolgen

De omzetting betreft 47 spits DRU's en 315 dal DRU's op jaarbasis.

4 Conclusies

Uiteindelijk leiden alle wijzigingsvoorstellen tot de in onderstaande tabel genoemde verandering in de kwantiteiten (in DRU's) en het aantal reizigers.

Kwantiteiten mutaties	DRU			TOTAAL DRU	Reizigers per jaar
	Spits-DRU	Dal-DRU	Taxi-DRU		
3.1.1 Rijtijdmutaties	359	1844		2203	
Wijzigingsvoorstellen					
3.1.2 Koningsnacht	18			18	1.200
3.1.3 Formaliseren vervallen/extra ritten	102	245		347	11.000
3.2.2 Lijn 1 avond taxibus		-1151	1151	0	-
3.2.3 Lijn 19 eerste rit bus ipv taxi		85	-85	0	-
3.2.4 Lijn 6 in dal 4x/uur		-922		-922	-
3.3.1 Lijn 80 aansluiting De Klomp					3.825
3.3.2 Lijn 80 nieuwe halte Leusden					3.100
3.3.3 Lijn 82 en 83 route Amersfoort					-
3.3.4 Lijn 56 schrappen spitsrit	-238			-238	-
3.3.5 Lijn 73 nieuwe halte Eemnes			182	182	1.550
3.3.6 Lijn 70 en 74 eenvoudiger opzet		-1137		-1137	-1.100
3.3.7 Lijn 70-74 ruimere aansluiting					1.550
3.3.8 Bediening Hoornbeeck		152		152	-
3.3.9 Lijn 78 extra spitsrit	55				1.540
3.4.1 Lijn 122-120 ruimere aansluiting			90	90	765
3.4.2 Lijn 120-130 betere aansluiting					1.550
3.4.3 Lijn 104 zaterdag taxibus	-47	-315	362	0	-
Subtotaal wijzigingsvoorstellen	-110	-3043	1700	-1453	24.980
Totaal rijtijdmutaties en wijz.vorst.	249	-1199	1700	750	24.980

Bijlage 1 Wensen overheden en consumentenorganisaties

Gemeente Amersfoort

Wens: Meer ritten naar de Uithof bij stijgende reizigersaantallen.

Reactie: Het aantal reizigers op de spitslijnen naar De Uithof / Rijnsweerd blijft stijgen. De spitslijnen blijven dus succesvol. In de spitsen wordt al een hoge frequentie geboden, en is er nog voldoende capaciteit om verdere groei op te vangen. Wij hebben ook weinig signalen van reizigers dat het huidige aanbod niet toereikend is. Wij willen daarom het huidige voorzieningenniveau handhaven.

Wens: Terughoudendheid met aanpassen busroutes en haltes in verband met investeringen in toegankelijk maken bushaltes.

Reactie: In dit Vervoerplan staat alleen een routewijziging van lijn 82 en 83 gepland via de nieuwe Kersenbaan. Deze wijziging is in overleg met de gemeente Amersfoort gedaan.

Gemeente Bunschoten

Wens: Nieuwe halte op de Amersfoortseweg ter hoogte van nieuwe bedrijventerrein Haarbrug-Zuid.

Reactie: De bedrijven op het nieuwe bedrijventerrein liggen nu nog op loopafstand van de huidige halte Polynorm. Bij verdere uitbreiding van het bedrijventerrein naar het zuiden zullen wij een extra halte overwegen.

Gemeente De Ronde Venen

Wens: Directe verbinding vanuit de gemeente naar Utrecht CS

Reactie: Een directe busverbinding naar Utrecht CS past niet binnen het beleid van de Provincie. In de aanbesteding van de concessie voor 2017 is ook duidelijk gesteld dat dit niet is toegestaan.

Wens: Betere afstemming met concessie Amstelland-Meerlanden zodat efficiëntere dienstregeling mogelijk is.

Reactie: Uw suggesties over betere afstemming en integratie vinden wij zinvol. Maar op dit moment loopt de aanbesteding van deze concessie voor 2017, en het is nu nog onbekend welke dienstregeling daar uit komt. Om te voorkomen dat reizigers dit jaar en volgend jaar worden geconfronteerd met (grote) wijzigingen, vinden wij het niet gewenst om deze wijzigingen nu door te voeren.

Wens: Lijn 120 via Station Abcoude laten rijden.

Reactie: Enkele jaren geleden is een proef geweest met lijn 126 via het Station Abcoude te laten rijden. Dat is niet succesvol gebleken. Wij hebben geen redenen om aan te nemen dat het nu voor lijn 120 wel succesvol zal zijn. Bovendien zal de bus slecht aansluiten op de trein, waardoor de gebruikswaarde voor de reizigers gering is. Dat is ook niet te verbeteren, omdat de aansluiting van lijn 120 op de trein in Breukelen prioriteit heeft..

Gemeente Eemnes

Wens: Uitbreiding route lijn 73 naar BEL combinatie / gemeentehuis / Zuidpolder.

Reactie: De gewenste uitbreiding van lijn 73 wordt gerealiseerd, zie paragraaf 3.3.5.

Gemeente Soest

Wens: Busverbinding naar het Nationaal Militair Museum.

Reactie: Het museum trekt inderdaad veel bezoekers. De huidige busverbinding is niet optimaal, met 20 minuten looptijd vanaf de halte Zwaantje in Soesterberg. Uit analyse van de huidige behoefte blijkt dat het gebruik van de halte Zwaantje niet duidelijk is toegenomen na opening van het museum. Ook onze chauffeurs of de klantenservice krijgen weinig vragen over het OV naar het museum. Wij verwachten daarom nog steeds weinig OV reizigers naar het museum, ook bij een betere bediening. Daarnaast zijn de kosten van een betere bediening van het museum hoog. Om ook niet vooruit te lopen op de resultaten van de aanbesteding van de concessie, willen wij op dit moment geen nieuwe verbinding bieden naar het museum.

Wens: Nachtervoer naar Soest.

Reactie: Nachtervoer naar Soest is niet kostendekkend te realiseren. Op dit moment loopt de aanbesteding van deze concessie voor 2017, en het is nu nog onbekend welke dienstregeling daar uit komt. Om te voorkomen dat dit jaar een nachtbus wordt ingevoerd en wellicht volgend jaar weer verdwijnt, vinden wij het niet gewenst om een nachtbus nu in te voeren.

Wens: Krappe overstaptijd van lijn 70 op lijn 74 in Soestdijk Noord verbeteren.

Reactie: Uit rijtjdanalyse blijkt dat de rijtijd op lijn 74 ruim is. Dat geeft de mogelijkheid om de overstap iets ruimer te maken. Dit is ook meegenomen in dit vervoerplan, zie paragraaf 3.3.6.

Wens: Beter OV vanuit Soest naar het Meander Medisch Centrum via verlegging lijn 74.

Reactie: Lijn 74 rijdt vanuit Soest via bedrijventerrein De Isselt naar Amersfoort CS. Verlegging van de route naar het ziekenhuis heeft tot gevolg dat het bedrijventerrein veel slechter bediend wordt. De huidige haltes op het bedrijventerrein worden nu goed gebruikt. Ook wordt de route naar het centrum en het station van Amersfoort langer, wat voor reizigers met die bestemmingen niet prettig is. Wij verwachten daarom per saldo een fors reizigersverlies en willen daarom de huidige route van lijn 74 handhaven.

Wens: Promotie spitsbus Amersfoort-Utrecht in Soesterberg.

Reactie: Sinds april 2015 rijden, naast lijn 276, ook de lijnen 296 en 299 richting Utrecht via P+R Soesterberg. Het aanbod op deze halte is daarmee fors verbeterd. Deze wijziging is gepaard gegaan met de nodige publiciteit, waarin ook de voordelen van deze buslijnen aan bod zijn gekomen. Binnenkort wordt ook het vluchtstrookgebruik langs de A28 uitgebreid, wat positief is voor de kwaliteit op deze lijnen en de concurrentiepositie van het OV tov de auto op de relatie Amersfoort/Leusden naar Utrecht Uithof/Rijnsweerd..

Gemeente Stichtse Vecht

Wens: Grotere capaciteit bieden op lijn 124, met name in de spits.

Reactie: Sinds januari rijden extra versterkingsritten op lijn 124. Op 12 april is een nieuwe dienstregeling op lijn 124 ingegaan met betere aansluitingen en meer ritten. Op dit moment constateren wij geen capaciteitsproblemen meer op lijn 124. Wij houden dit wel goed in de gaten.

Wens: Beter aansluiting tussen lijn 122 en lijn 120..

Reactie: Wij hebben de mogelijkheden bekeken en een aanpassing van de dienstregeling door kunnen voeren die heeft geresulteerd in een betere aansluiting. Zie ook paragraaf 3.4.1.

Gemeente Utrechtse Heuvelrug

Wens: Betere spreiding ritten lijnen 50,56,81 in de gemeente.

Reactie: De lijnen 50,56,81 bedienen naast het gezamenlijke traject in de gemeente Utrechtse Heuvelrug ook gebieden waar het de enige buslijn is. Voor die gebieden is de aansluiting op de trein ook van belang. Een betere spreiding van ritten op het gezamenlijke traject is voor reizigers die langs dat gezamenlijke traject wonen prettig, maar het betekent ook dat ritten/lijnen minder goed op de trein aansluiten, en dat is voor reizigers die alleen op die lijn zijn aangewezen zeer nadelig. Als wij de belangen van alle reizigers afwegen, is een betere spreiding van ritten per saldo nadelig. Wij zullen bij de detailuitwerking van de dienstregeling wel bezien wat de mogelijkheden voor een betere spreiding zijn, ook gezien nieuwe rijtijden op een aantal lijnen.

Regio Midden Holland (namens gemeenten binnen de regio)

Wens: Nieuwe halte lijn 195 in Schoonhoven bij de nieuwbouwwijk Thienderland/Zevender.

Reactie: De nieuwbouwwijk ligt inderdaad op grotere afstand van een bestaande halte. Een nieuwe halte bij de nieuwbouwwijk ligt daarom voor de hand. Schoonhoven ligt niet in deze concessie, maar wij zullen dit in overleg met Arriva en de gemeente opnemen.

Wens: Routewijziging lijn 505 zodat overstap met 724 mogelijk wordt.

Reactie: De route van lijn 505 wordt een stuk langer door deze gewenste wijziging. Reizigers zijn dus langer onderweg. Wij vinden dit zwaarder wegen dan de voordelen van een onderlinge overstap. Reizigers kunnen immers ook bij Woerde, Station overstappen, waar bovendien overstapmogelijkheden zijn op andere buslijnen die ook de gewenste relaties bedienen. Wij zullen dit overigens wel doorgeven aan het buurtbuscomite. Zij zullen de wenselijkheid en mogelijkheden ook bezien.

ROCOV Utrecht

Wens: Lijn 104/105 in de avond inkorten tot Woerden-Linschoten en tot 22:00 ritten bieden

Reactie: Wij verwachten onvoldoende potentie op deze avondritten. Enkele jaren geleden reden er nog avondritten, en die kenden een laag gebruik en zijn om die reden opgeheven. Wij verwachten niet dat er nu meer reizigers van dergelijke ritten gebruik zullen maken. Daarom vinden wij het niet zinvol om hier de dienstregeling uit te breiden.

Wens: Lijn 102 en 103 vanaf Woerden Station doorrijden naar Woerden West, ipv stadslijnen.

Reactie: Op zich een goed idee. Maar op dit moment loopt de aanbesteding van deze concessie voor 2017, en het is nu nog onbekend welke dienstregeling daar uit komt. Om te voorkomen dat reizigers dit jaar en volgend jaar worden geconfronteerd met (grote) wijzigingen, vinden wij het niet gewenst om deze wijzigingen nu door te voeren. Bovendien rijden de bussen van lijn 102/103 in principe door op de stadslijnen, dus in de praktijk is deze doorreismogelijkheid er al.

Wens: Lijn 105 nieuwe route: Linschoten-Woerden-Waarder-Oudewater.

Reactie: Op zich een goed idee. Maar op dit moment loopt de aanbesteding van deze concessie voor 2017, en het is nu nog onbekend welke dienstregeling daar uit komt. Om te voorkomen dat reizigers dit jaar en volgend jaar worden geconfronteerd met (grote) wijzigingen, vinden wij het niet gewenst om deze wijzigingen nu door te voeren.

Wens: Betere ritverdeling lijn 52 en 56.

Reactie: Lijn 56 is met name afgestemd op de treinaansluitingen in Driebergen-Zeist. Lijn 52 heeft ook haar eigen aansluitpunten. Overigens is de afstemming op bepaalde momenten/richting nu al wel goed. Een verdere afstemming zal ten koste gaan van de aansluitingen, die voor de reiziger belangrijk zijn. De huidige dienstregeling, hoewel niet optimaal, heeft daarom de voorkeur.

Wens: Betere aansluiting lijn 122 op lijn 120 in Loenen.

Reactie: Op grond van uw verzoek hebben de mogelijkheden bekeken en een aanpassing van de dienstregeling door kunnen voeren die heeft geresulteerd in een betere aansluiting. Zie ook paragraaf 3.4.1.

Detentiecentrum Zeist

Wens: Betere ontsluiting detentiecentrum Zeist.

Reactie: Deze wens is hieronder uitgewerkt.

Aanleiding

Het Detentiecentrum Zeist, locatie Soesterberg, ligt aan de Richelleweg in Soesterberg, ten zuiden van de snelweg A28. In de directe nabijheid is geen openbaar vervoer, de dichtstbijzijnde halte van lijn 52 ligt op ongeveer 1200 meter. De halte P+R Soesterberg ligt iets dichterbij, maar deze halte is lopend niet veilig bereikbaar vanwege het ontbreken van een voetpad naar deze halte. Op het Detentiecentrum werken nu ongeveer 400 mensen, waarvan het merendeel in diensten werkt met verschillende begin- en eindtijden. Vanaf begin 2016 zullen de ICT afdelingen die nu nog op twee lokaties zitten (Ede en Gouda) naar het Detentiecentrum verhuizen. Begin 2016 zullen er daarom ongeveer 650 medewerkers op het Detentiecentrum werken, oplopend tot 900 eind 2016 en ongeveer 1.200 in 2020. De medewerkers van de ICT hebben variabele werktijden met begintijd tussen 7:00 en 9:00 uur en eindtijd tussen 16:00 en 18:00 uur. Tevens komen er verschillende vergaderzalen, dus ook gedurende de dag voor aan- en afvoer van mensen zorgen. Gedurende de dag zijn er ook nog andere bezoekers.

Voorstel

De werknemers komen vanuit alle delen van het land. Het ligt daarom het meest voor de hand om een voorziening te bieden van/naar het dichtstbijzijnde grote OV-knooppunt. In dit geval is dat Amersfoort. Hier komen treinen vanuit alle delen van het land, plus buslijnen vanuit de gehele regio. Vanaf Amersfoort CS naar het Detentiecentrum is de rijtijd voor een bus 15 minuten. Er kan dus met inzet van 1 bus een halfuurdienst worden geboden.

Omdat de werknemers uit een wijde regio rondom Soesterberg komen, met zwaartepunt vanuit regio Ede en regio Gouda, waar nu de ICT afdelingen zitten, zal het OV voor veel werknemers toch een fors langere reistijd in vergelijking met eigen vervoer opleveren. In de praktijk blijkt het aantal werknemers dat voor het OV kiest laag te zijn, maximaal 5%. In dit geval werken er 400 werknemers in vaste diensten met wisselende tijden, voor hen zal het OV lang niet altijd geschikt zijn. Het OV aandeel van 5% zal in dit geval al zeer optimistisch ingeschat zijn. Uitgaande van 4% OV aandeel betekent dat eind 2016 36 werknemers die met de bus reizen. Als men goed gespreid reist kan dit met een taxibusje worden vervoerd. De buslijn moet een voldoende brede bedieningsperiode hebben en ook overdag rijden ivm werknemers die parttime werken of bezoekers. Een bedieningsperiode van 06:30 tot 18:30 sluit aan bij deze behoeften.

Gevolgen

Uitgaande van een halfuurdienst tussen 06:30 en 18:30 en exploitatie met een taxibusje komen de kosten uit op ongeveer € 140.000,- per jaar. De 36 werknemers die per dag van het OV gebruik maken leveren op jaarbasis € 29.000,- op. Dat resulteert dus in een financieel tekort van € 111.000,- per jaar, en een kostendekkingsgraad van slechts 20%.

Als in de spitsen met een grote bus gereden moet worden omdat de werknemers zich onvoldoende spreiden, zullen de kosten oplopen tot € 210.000,-. De opbrengsten blijven gelijk, dus het financieel tekort is in dit geval € 181.000,-, en de kostendekkingsgraad daalt verder naar 14%.

Huidige niveau handhaven:

- Gemeente Amsterdam
- Gemeente IJsselstein
- Gemeente Wijdemeren

Niet gereageerd op uitvraag Connexxion:

- Gemeente Baarn
- Gemeente De Bilt
- Gemeente Ede
- Gemeente Hilversum
- Gemeente Montfoort
- Gemeente Nieuwegein
- Gemeente Nijkerk
- Gemeente Oudewater
- Gemeente Renswoude
- Gemeente Rhenen
- Gemeente Scherpenzeel
- Gemeente Uithoorn
- Gemeente Utrecht
- Gemeente Veenendaal
- Gemeente Wijk bij Duurstede
- Gemeente Wageningen
- Gemeente Weesp
- Gemeente Woerden
- Gemeente Woudenberg
- Gemeente Zeist
- Provincie Gelderland
- Provincie Noord-Holland
- Provincie Zuid-Holland
- Stadsregio Amsterdam

Bijlage 2 Advies ROCOV en reactie Connexxion

Onderstaand is integraal het advies van ROCOV Utrecht opgenomen. Daar waar ROCOV een advies geeft dat niet meegaat in het door Connexxion voorgestelde, geven wij in rode tekst een reactie.



Connexxion
t.a.v. B. Assendelft
Sportlaan 15
1421 TE Uithoorn

Betreft: advies Vervoerplan 2016 Connexxion

Utrecht, 17 juni 2015.

Geachte heer Assendelft,

Het ROCOV heeft kennis genomen van het concept-Vervoerplan 2016 voor de concessie "Provincie Utrecht, inclusief Stadsdienst Amersfoort". Wij geven hiermee met genoegen ons advies hierover. Dit advies is gebaseerd op het Definitief Concept van 1 juni 2015. Mochten er alsnog, bijvoorbeeld naar aanleiding van ons advies of dat van anderen, veranderingen in het Vervoerplan worden aangebracht, dan verzoeken wij u het ROCOV hierover te informeren. Zonodig kunnen wij dan op een gewijzigd voornemen reageren.

Nu Connexxion het laatste Vervoerplan in de lopende concessie aanbiedt is het op zijn plaats onze waardering uit te spreken voor prettige samenwerking tijdens de huidige concessieperiode. Net als de afgelopen jaren is het ROCOV ook dit keer al in een vroeg stadium door Connexxion bij de planvorming betrokken. Het ROCOV waardeert dit zeer.

Het ROCOV heeft kennisgenomen van de reactie op door ons ingebrachte wensen en suggesties (bijlage 1). Wij zien enkele daarvan opgenomen in dit Vervoerplan. Niet-gehonoreerde wensen kunnen op een passend moment weer door ons worden ingebracht.

Het ROCOV mist in het Vervoerplan de consequenties voor de lijnen 50 en 120 van de omklap van het busstation van centrum naar jaarbeurszijde.

In dit advies volgen wij de hoofdstukindeling van het Vervoerplan. Voorstellen die niet uitdrukkelijk worden genoemd hebben onze instemming.

Nachtnet

In het Vervoerplan missen wij de Connexxion-component op de voorstellen die Qbuzz pas zeer onlangs heeft gedaan in de 'Actualisatie Vervoerplan 2015' m.b.t. het Nachtnet. Dit n.a.v. afspraken die door het BRU met Qbuzz zijn gemaakt om "in 2015" te komen met voorstellen voor een "efficiënter nachtnet". Het ROCOV is met de nu voorliggende voorstellen van Qbuzz (die in het weekend van 29 augustus 2015 moeten ingaan) allerminst tevreden.

Het ROCOV roept Connexxion, Qbuzz en de provincie op om gezamenlijk met een voorstel voor het Nachtnet te komen.

Reactie Connexxion: in samenspraak met de provincie is besloten om in het vervoerplan 2016 geen aanpassingen te doen aan het nachtnet van de concessie Provincie Utrecht. Wij zullen wel alvast nagaan op welke wijze de nachtnetten van Connexxion en Qbuzz in de toekomst op elkaar kunnen worden afgestemd.

1. Inleiding

In een laatste concessiejaar verwachten wij geen ingrijpende voorstellen. Zo wordt o.a. voorkomen dat reizigers kort achter elkaar met veranderingen worden geconfronteerd.

In het voorliggende Vervoerplan worden echter behoorlijk ingrijpende voorstellen gedaan. Deze zijn bij gelijkblijvend budget nodig om rijtijdverliezen te compenseren. Connexxion heeft deze verliezen niet veroorzaakt, evenmin de busreiziger. Zij krijgen echter wel de rekening gepresenteerd.

Juist de gemeente met de meeste buskilometers binnen het concessiegebied (Amersfoort) heeft een 'groene golf' geïntroduceerd om een betere doorstroming van het verkeer te bereiken. De bus profiteert hier niet van, immers tussen verkeerslichten liggen vaak haltes. Na vertrek van de halte loopt de bus weer voor rood. elders in de stad worden doorstromingsmaatregelen voor de bus gerealiseerd, maar het effect hiervan gaat weer verloren door de 'groene golf'. Een groot deel van de terug te winnen 3000 dru's worden door deze 'groene golf' veroorzaakt. In hoofdstuk 3 worden negen(!) getroffen lijnen 2, 3, 4, 5, 6, 76, 77, 78 en 80 genoemd.

Het ROCOV roept de provincie op, met de gemeente Amersfoort te bekijken hoe de gemeente kan bijdragen aan beperking van de rijtijdverliezen door voor een betere doorstroming van de bussen te zorgen. Tevens zou moeten worden bekeken of voor (een deel van) de te compenseren 3000 dru's niet toch een uitbreiding van het budget kan worden gevonden.

Mocht aan deze wens van ons door de provincie niet worden voldaan, dan gaat het ROCOV uit van de voorstellen die Connexxion nu moet doen.

Wij zijn van mening dat de keuzes die door Connexxion op grond van de randvoorwaarden (gelijkblijvend budget, langere rijtijden - met name in Amersfoort) zijn gemaakt realistisch zijn. Zonodig kunnen wij deze keuzes volgen. Maar wij volgen de randvoorwaarde niet! Daarbij hebben wij in het bijzonder moeite met de voorstellen voor de Amersfoortse stadslijn 6 en voor de voorstellen voor lijn 70 en 74 in Soest. Ons negatieve advies m.b.t. deze voorstellen moet in dit verband worden gelezen.

Reactie Connexxion:

In Amersfoort ondervinden wij inderdaad steeds meer vertragingen door invoering van de groene golf en toenemende verkeersdruk. Over de invoering van de groene golf heeft de gemeente destijds helaas geen contact gelegd met ons en de provincie. Voor het vervoerplan 2016 betekent dit een aanzienlijke kostenpost als gevolg van de rijtijdtoename in de stad. Wij hebben de afgelopen periode hierover samen met de provincie diverse malen intensief overleg gevoerd met de gemeente Amersfoort. Hierbij zijn alle OV-gerelateerde knelpunten met verkeerslichten en kruispunten in de gemeente bestudeerd en is er gezocht naar oplossingen om de ov-doorstroming te verbeteren. Dit resulteert er waarschijnlijk in dat er verbeteringen kunnen worden gerealiseerd, echter naar onze inschatting tot nu toe is dit maar beperkt.

De Provincie heeft handhaving van het huidige budget als uitgangspunt gehanteerd. Wij gaan er dus van uit dat de extra dru's ten gevolge van langere rijtijden gecompenseerd moeten worden.

2.2 Lijn 2

In de communicatie over de bereikbaarheid van het Meander-ziekenhuis wordt uitgegaan van de lijnen 3 en 76. In de praktijk blijken reizigers naar het ziekenhuis ook te kiezen voor lijn 2, ondanks een iets grotere loopafstand. Het ROCOV ziet hierin reden te pleiten voor een goede en veilige looproute van de halte Iskanderpad van lijn 2 naar het ziekenhuis.

2.5 Routewijziging Veenendaal-Centrum, lijnen 80 en 81

Met de opzet (al eerder heeft het ROCOV hierover positief geadviseerd) zijn we het nog steeds eens.

2.8 Bediening Nationaal Militair Museum Soesterberg

Het valt ons op dat in tabel 2.10 lijn 52 niet wordt vermeld. Daarmee is het overzicht niet compleet.

Reactie Connexxion: wij hebben geen gegevens van de Qbuzz lijn 52 beschikbaar en kunnen deze daarom niet vermelden..

2.11 Extra/Vervallen ritten m.i.v. 2015

Al bij de invoering in 2014 is aangegeven dat het aanbieden van enkele ritten op de zeer vroege ochtend (o.a. lijnen 50 en 80, kennelijk bedoeld om dru's te genereren uit wat waarschijnlijk anders garageritten zouden zijn geweest) heeft het ROCOV al het vermoeden geuit dat deze bussen geen hoge bezettingsgraad zouden hebben. De gevraagde telcijfers bevestigen dit. We zijn het desondanks eens met het voorstel deze wijziging uit 2015 in 2016 te handhaven.

3.1.1 Rijtijden

Zie hiervoor onze opmerkingen bij hoofdstuk 1.

3.1.2 Koningsnacht

Het ROCOV roept Connexxion op om met Qbuzz te overleggen over het aanbod in de Koningsnacht. Het totale aanbod moet evenwichtig zijn, gaten en overlappingen moeten zo mogelijk worden voorkomen.

In de communicatie zagen wij in 2015 dat Connexxion en Qbuzz gescheiden informatie boden, met elk alleen aandacht voor de eigen lijnen. Naar bijv. Zeist is al die informatie dan onvolledig. Het ROCOV ziet in 2016 graag een gezamenlijk communicatieplan voor deze nacht.

Reactie Connexxion: Wij hebben reeds overleg met Qbuzz over de opzet en uitvoering van het vervoer in de Koningsnacht. Voor wat betreft de communicatie zullen wij in overleg gaan met Qbuzz om te komen tot een meer integrale communicatie.

3.2.2 Amersfoort: taxibus op lijn 1

Het ROCOV kan akkoord gaan met inzet van de taxibus vanaf 19.00 i.p.v. 21.00 uur. Voorwaarde is dat er ook bij onverwachte drukte snel voor voldoende capaciteit wordt gezorgd. Er mogen geen reizigers op de halte achterblijven!

De taxibussen moeten ook bij duisternis goed herkenbaar zijn als openbaar vervoer. Het ROCOV vindt dan ook dat uitsluitend voertuigen met een verlicht lijnnummer- en bestemmingsdisplay moeten worden ingezet.

Reactie Connexxion: Wij zullen de bezetting van de taxibus op lijn 1 goed monitoren. Bij onverwachte drukte kunnen wij snel een extra busje inzetten omdat een lokale vervoerder de uitvoering verzorgt. Het huidige taxibusje dat nu ook al op lijn 1 wordt ingezet is goed herkenbaar als openbaar vervoer en is maatstaf voor de in te zetten busjes.

3.2.4 Frequentieverlaging op lijn 6

De huidige dienstregeling op lijn 6 bestaat pas enkele jaren, toen een bezuinigingsopdracht het nodig maakte de twee kwartierdiensten op de lijnen 6 en 7 te combineren tot één 10-minutendienst op lijn 6. Dit leidde toen in de wijken Kruiskamp, Liendert en Rustenburg tot veel beroering (die nog niet geheel is verstomd).

Het ROCOV heeft destijds met het voorstel ingestemd. We deden dat in de overtuiging dat dit niet het begin van een kaasschaaf zou zijn. Dat lijkt nu wel te gaan gebeuren (we weten nog niet welke dienstregeling er uit de lopende aanbesteding komt). Reizigers in deze wijken worden binnen enkele jaren twee- (misschien zelfs drie-)maal met een achteruitgang geconfronteerd.

In de vergelijking met lijn 2 wordt gesteld dat het aantal reizigers op die lijn ondanks de frequentieverlaging licht gestegen is. In paragraaf 2.2 staat echter dat de stijging in één richting plaatsvindt in wisselwerking met lijn 76. Dit betreft bovendien een bestemming waarvoor lijn 2 niet de aangewezen verbinding is. In de andere richting is echter sprake van een vervoersdaling van 2.5%!

Ook al beperkt dit voorstel de lagere frequentie tot de stille uren overdag (10.00-13.30, als het gebruik van het openbaar vervoer in het algemeen laag is) dan is dit een verkeerd signaal. Het bedieningsniveau in deze wijken keert met 4 ritten per uur terug op het niveau van voor 2002!

Het ROCOV adviseert negatief op dit voorstel. Daarbij zijn wij ons ervan bewust dat het bijna 1/3 van de te compenseren 3000 dru's moet opleveren. Het zou de provincie sieren als dit voorstel kan worden voorkomen door beschikbaarstelling van extra budget (zie de algemene opmerking hierboven)

in 1. *Inleiding*), temeer omdat de reizigers (in deze wijken) niet de veroorzaker zijn van het rijtijdverlies dat aanleiding is voor het voorstel.

Reactie Connexxion: De Provincie heeft handhaving van het huidige budget als uitgangspunt gehanteerd. Wij hebben daarom voorstellen uitgewerkt die de extra dru's ten gevolge van langere rijtijden compenseren. Binnen dat uitgangspunt is de frequentieverlaging op lijn 6 een voorstel dat onze reizigers relatief weinig benadeelt, ofschoon wij niet onverdeeld gelukkig zijn met voorliggend voorstel. Puur cijfermatig gezien is dit voorstel gelijk aan de wijziging op lijn 2 vorig jaar, vandaar dat deze maatregel verdedigbaar is. Maar gevoelsmatig licht het toch anders gezien de reeds doorgevoerde wijzigingen in het recente verleden op deze lijn. In dat kader kunnen wij uw kritiek en de argumentatie daarbij op dit voorstel begrijpen. Overigens blijft in de rustiger uren een behoorlijke frequentie in stand van 4 ritten per uur.

3.3.3 Lijn 82 en 83 via Kersenbaan

In hoofdstuk 2.4 is door Connexxion uitgebreid ingegaan op de gevolgen van het uittrekken van de bundel 80/82/83 tussen Woudenberg en Amersfoort. Het ROCOV was (en is) geen voorstander van de ontstane situatie.

Wij verwachten dat de terugkeer van lijn 82 en 83 in het centrum van Amersfoort positief bijdraagt aan een betere verdeling van de reizigers over deze lijnen en lijn 80.

Het ROCOV is voorstander van deze wijziging op een zo vroeg mogelijk moment.

3.3.4 Spitsrit lijn 56

Het ROCOV heeft vorig jaar al positief over dit voorstel geadviseerd. Ons standpunt is ongewijzigd.

3.3.5 Lijn 73 langs BEL-kantoor Eemnes

Het ROCOV adviseert positief over dit voorstel.

3.3.6 Lijnvoering en dienstregeling lijnen 70 en 74 Soest

Dit voorstel is ingrijpend. Op zichzelf begroeten wij de duidelijkere dienstregeling van de lijnen 70 en 74 zeer. Wij zouden dan echter liever zien dat de bespaarde dru's (ruim 1/3 van de "benodigde" 3000) ten goede zouden komen aan verbeteringen elders in Soest. Nu worden ze gebruikt om rijtijdverliezen elders te compenseren. (Hoofdzakelijk in Amersfoort, waar juist voor deze lijnen *geen* extra rijtijd nodig is!)

Tmeer omdat we nog niet weten welke dienstregeling er uit de lopende aanbesteding komt (en omdat de in het bestek voorgeschreven verbindingen minder zijn dan het huidige aanbod) is de kans groot, dat de reizigers hier enkele jaren achter elkaar met ingrijpende wijzigingen worden geconfronteerd.

Gezien het effect voor de reizigers wijst het ROCOV dit voorstel op dit moment af.

Reactie Connexxion: De Provincie heeft handhaving van het huidige budget als uitgangspunt gehanteerd. Wij hebben daarom voorstellen uitgewerkt die de extra dru's ten gevolge van langere rijtijden compenseren. Binnen dat uitgangspunt is de aangepaste dienstregeling op lijn 70 en 74 een voorstel dat onze reizigers relatief weinig benadeelt. Er blijft in de rustiger uren een behoorlijke frequentie in stand van 2 ritten per uur. Bovendien biedt de nieuwe dienstregeling voor met name incidentele reizigers veel meer duidelijkheid en is de opzet beter te begrijpen. Per saldo vinden wij de nieuwe dienstregeling op lijn 70/74 een verbetering.

3.4 Aansluitingen in Loenersloot (Kerklaan) en Breukelen

Het ROCOV is verheugd over de voorgestelde oplossingen.

3.4.3 Taxibussen zaterdag op lijnen 104 en 123

Het ROCOV kan akkoord gaan met inzet van de taxibus op lijn 104 op zaterdag. Voorwaarde is dat er ook bij onverwachte drukte snel voor voldoende capaciteit wordt gezorgd. Er mogen geen reizigers op de halte achterblijven!

De taxibussen moeten ook bij duisternis goed herkenbaar zijn als openbaar vervoer. Het ROCOV vindt dan ook dat uitsluitend voertuigen met een verlicht lijnnummer- en bestemmingsdisplay moeten worden ingezet.

Reactie Connexxion: Wij zullen de bezetting van de taxibus op lijn 104 goed monitoren. Bij onverwachte drukte kunnen wij snel een extra busje inzetten omdat een lokale vervoerder de uitvoering verzorgt. Wij zullen zorgen dat een busje wordt ingezet dat goed herkenbaar is als openbaar vervoer.

Bij lijn 123 ligt dat anders. Op diverse tijden wordt een bezetting per rit gehaald van 6. Er moet ruimte blijven om pieken in de vraag te faciliteren (vuistregel: voor inzet taxibus moet gemiddelde bezetting onder 4 blijven). Bovendien is lijn 123 een lijn met ontwikkelkansen, taxibussen missen daarvoor de uitstraling.

Het ROCOV adviseert negatief over de inzet van taxibussen op lijn 123 op zaterdag.

Reactie Connexxion: De bezetting van lijn 123 op zaterdag zit inderdaad aan de bovenkant voor een verantwoorde inzet van taxibussen. Zoals u ook aangeeft, kan eventuele groei op deze lijn leiden tot capaciteitsproblemen. Wij zullen voorstellen om lijn 123 op zaterdag dus alsnog met grote bussen uit te blijven voeren.

Bijlage 1 Wensen overheden

Het ROCOV wil van de gelegenheid gebruik maken kort te reageren op enkele wensen.

Over het algemeen kunnen wij instemmen met de reactie van Connexxion op de wensen, en als dat tot concrete voorstellen leidt heeft dat onze instemming. Enkele niet-gehonoreerde wensen kunnen OPC een gepast moment terugkomen.

Bij de wens van het "Detentiecentrum Zeist" (bereikbaar via Soesterberg) plaatsen wij de volgende kanttekening, die ook voor andere instellingen of bedrijven kan gelden.

Als voor concentratie (of vestiging of behoud) van activiteiten wordt gekozen voor een lokatie die niet of slecht per openbaar vervoer bereikbaar is, moet niet direct een beroep worden gedaan op de beperkte algemene middelen. Zonder uitbreiding van het budget gaan uitbreidingen immers ten koste van voorzieningen elders. Een bijdrage in de kosten van een eventuele voorziening moet dan worden overwogen (derden-financiering - waarvan lijn 19 naar RHDHV in Amersfoort een praktisch voorbeeld is). Dit zou moeten deel uitmaken van de kosten-batenanalyse die vooraf ongetwijfeld door de Dienst Justitiële Inrichtingen is gedaan. (NB: In de genoemde regio's Ede en Gouda zijn de naar Zeist over te brengen justitiële instellingen goed per openbaar vervoer bereikbaar. Het OV-gebruik en de opbrengsten zullen daar verminderen.)

Vragen

Als u vragen heeft over ons advies over Vervoerplan 2016, kunt u contact opnemen met het secretariaat.

Wij verwachten uw schriftelijke reactie uiterlijk vier weken na dagtekening van deze brief.

Met vriendelijke groet,
drs. J. van Leijenhorst
Voorzitter ROCOV Utrecht

Bijlage 3 Rijtijdaanpassingen

Hieronder zijn per lijn, per richting, de aanpassing in de rijtijden per dagdeel of dagsoort gegeven. Omdat er meer rijtijdgroepen dan dagdelen zijn, zal in sommige gevallen de rijtijd op de overgang van de rijtijdgroepen gunstiger of minder gunstig uitpakken dan hier is aangegeven.

De geel geaccentueerde lijnen zijn geanalyseerd voor dit vervoerplan.

Een grijs vlak wil zeggen dat de betreffende lijn op die dag/dagdeel niet rijdt.

Amersfoort

Lijn	richting	ochtendspits	dal	middag	avond	zaterdag	zondag
E001	1	0	0	0	0	0	0
	2	0	0	0	0	0	0
E002	1	+2	0	+4	+3	+2	+2
E003	1	0	+1	+1	+1	0	0
	2	0	+1	+1	+2	+1	+1
E004	1	0	-1	-1	+1	+1	0
E005	1	-1	-1	+1	-1	+1	0
	2	0	0	0	0	+1	+1
E006	1	+2	+3	+1	-1	+1	+1
E008	1	0	0	0	0	0	0
E019	1		0	0			
	2		0	0			

Utrecht Oost

Lijn	richting	ochtendspits	dal	middag	avond	zaterdag	zondag
E021	1	0	0	0			
	2	0	0	0			
E050	1	-1	0	0	+1	+1	+1
	2	+2	0	-1	+1	-1	0
E056	1	0	+2	+2	+2	0	+3
	2	-2	-1	-1	-1	0	0
E070	1	0	0	0	0	0	0
	2	0	0	0	0	0	0
E071	1	0	0	0		0	
E072	1	0	0	0		0	
E073	1	0	0	0		0	
E074	1	0	-1	0	+1	0	-1
	2	0	+1	0	0	+1	0
E076	1	+2	+2	+1	+2	+2	+1
E077	1	+1	+4	+1	+2	+3	+1
E078	1	0	+3	0	+2	+2	+1
E080	1	-1	-1	+1	-1	+2	+3
	2	-1	+1	-2	0	+2	+1
E081	1	0	0	0		0	
	2	0	0	0		0	
E082	1	0	0	0		0	
	2	0	0	0		0	
E083	1	0	0	0			
	2	0	0	0			
E276	1	0	0				
	2		0	0			
E296	1	0	0				
	2		0	0			
E299	1	0	0				
	2		0	0			
E503	1		0	0			
	2		0	0			
E603	1	0					
	2			0			
E621	1	0					
	2			0			
E623	1	0					
	2			0			
E656	1	0					
	2			0			
E680	1	0					
	2			0			
E681	1	0					
	2			0			
E682	1	0					
	2			0			
E683	1	0					
	2			0			
E684	1	0					
	2			0			
E685	1	0					
	2			0			
E690	1	0					
	2			0			
E695	1	0					
	2			0			

Utrecht West

Lijn	richting	ochtendspits	dal	middag	avond	zaterdag	zondag
B003	1	-1	-1	-1	0	-2	-4
B004	1	-1	-1	-1	-1	-2	-2
B102	1	0	0	0	0	0	0
	2	0	0	0	0	0	0
B103	1	0		0			
	2	0		0			
B104	1	0	0	0		0	
	2	0	0	0		0	
B105	1	0	0	0			
	2	0	0	0			
B106	1	0	0	0		0	
	2	0	0	0		0	
B107	1	-1	-1	-2	-2	-1	0
	2	+2	+1	-3	0	0	0
B120	1	+1	0	0	0	0	0
	2	-1	0	0	0	+1	-1
B121	1	-3	-2	-3		-4	
	2	+1	+2	+4		+2	
B122	1	0	0	0		0	
	2	0	0	0		0	
B123	1	0	0	0	0	0	
	2	0	0	0	0	0	
B124	1	0	0	0	0	0	0
	2	0	0	0	0	0	0
B126	1	+2	0	0	+1	-1	-1
	2	0	0	0	0	0	0
B130	1	-1	0	-1	-1	-1	+1
	2	-1	0	+3	+1	0	0
B207	1	0					
	2			0			
B505	1	0	0	0		0	
	2	0	0	0		0	
B526	1	0	0	0		0	
	2	0	0	0		0	
B641	1	0					
	2			0			
B642	1	0					
	2			0			
B646	1	0					
	2			0			
B647	1	0					
	2			0			
W195	1	+3	+1	-4	0	-1	-2
	2	+1	-1	-3	-1	-1	-2
W295	1	+1	-2				
	2		0	-4			

De rijtijden van lijnen W195/W295 hebben alleen betrekking op het deel dat in de Provincie Utrecht rijdt (Utrecht – Schoonhoven).