

Vervoerplan 2013

Concessie provincie Utrecht

Ingaande: 9 december 2012

Alles voor de reiziger.

connexxion

Concessie provincie Utrecht

Vervoerplan 2013

Auteurs: Bart Schalkwijk, Willem Kees de Mik
Datum: 9 juni 2012
Versie: 4.2

Inhoudsopgave

1 VOORWOORD	4
2 ONTWIKKELINGEN.....	5
2.1 REIZIGERSKILOMETERS	5
3 RIJTIJDEN	10
4 AMERSFOORT STAD.....	11
4.1 ROUTE LIJN 1 SOESTERKWARTIER	11
4.2 BEDIENING MEANDER MEDISCH CENTRUM MAATWEG	13
5 UTRECHT NOORDOOST	19
5.1 ZATERDAGROUTE LIJN 76 SPAKENBURG	19
5.2 BUSBAAN LEUSDEN TABAKSTEEG: LIJN 80, 82, 83.....	20
5.5 SPITSLIJNEN AMERSFOORT/LEUSDEN – UTRECHT.....	22
5.6 SCHOLIERENLIJNEN 684 EN 685 UTRECHT/AMERSFOORT - HOEVELAKEN	26
5.7 ZATERDAGVERBINDING SOEST – AMERSFOORT CENTRUM	29
6 UTRECHT ZUIDOOST	33
6.1 ROUTEVOERING Woudenberg: LIJN 80 EN 83	33
6.2 ROUTEVOERING Woudenberg: LIJN 81	34
6.3 ROUTEVOERING ELST: LIJN 81	35
6.4 FREQUENTIE LIJN 81: DRIEBERGEN-ZEIST - ZEIST	37
6.5 VERSNELLEN LIJN 83 TE VEENENDAAL	39
6.6 BUURTBUS 580 VEENENDAAL OOST	40
7 UTRECHT WEST.....	41
7.1 NIEUW BUSSTATION UTRECHT CENTRAAL WESTZIJDE	41
7.2 INZET VAN PROCITY'S OP LIJN 106.....	43
7.3 ZOMERDIENSTREGELING LIJN 180/280	44
7.4 ROUTEWIJZIGING LIJN 126 IN MIJDRECHT.....	45
7.5 ROUTEWIJZIGING LIJN 141 IN MIJDRECHT.....	46
7.6 ROUTE LIJN 126 LANGS STATION ABCOUDE.....	48
7.7 LIJNNUMMERS IN UTRECHT WEST	49
7.8 LIJN 195/295	51
8 EXTRA EN MINDER RITTEN.....	53
9 KWANTITEITENOVERZICHT	56
BIJLAGEN.....	57
BIJLAGE 1: WENSEN OVERHEDEN.....	58
BIJLAGE 2: REACTIE ROCOV CONCEPT VERVOERPLAN	63
BIJLAGE 3: REACTIE BRIEF ROCOV.....	71

1 Voorwoord

Regelmatig veranderen de herkomsten en bestemmingen van reizigers, de verkeersdrukte op de busroutes neemt toe of af en verbindingen blijken succesvoller of minder succesvol dan gedacht. Daarnaast spreken gemeenten, consumentenorganisaties en reizigers hun wensen uit over veranderingen aan de dienstregeling en bestaan er ook nog wensen bij de concessieverlener en intern bij Connexxion zelf.

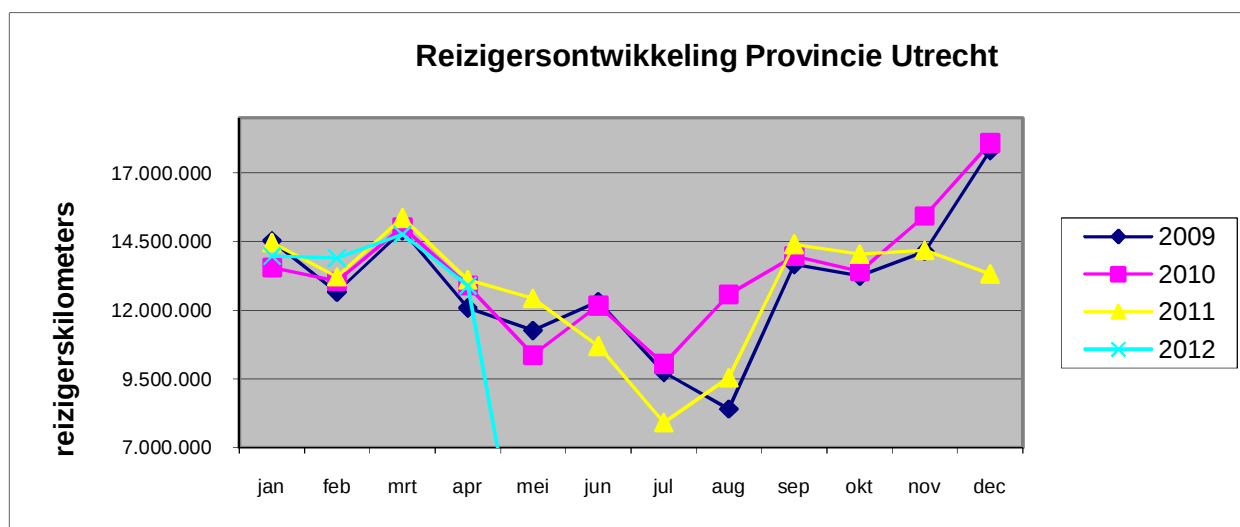
In dit vervoerplan wordt uiteengezet hoe Connexxion op deze wensen en veranderingen inspeelt bij de dienstregeling van 2013 welke ingaat op 9 december 2012. De ontwikkelingen van het lopende dienstregelingjaar en de wijzigingen voor 2013 worden op hoofdlijnen besproken. Niet genoemde lijnen zullen gelijk blijven aan de dienstregeling van 2012. Het doel van het vervoerplan is het optimaliseren van de dienstregeling van de concessie provincie Utrecht waarbij binnen de randvoorwaarden van het bestek met dezelfde middelen meer reizigers van het openbaar vervoer gebruik gaan maken. De dienstregeling wordt met name uitgebreid op plekken en tijden waar veel vraag is naar meer openbaar vervoer. Hier tegenover staat dat op plekken en tijden waar weinig vraag naar openbaar vervoer is het aanbod zal verminderen. Uiteindelijk zorgt dit ervoor dat, zoals vereist, de exploitatievergoeding van de provincie Utrecht niet zal toenemen ten opzichte van 2012 (exclusief prijsindexatie).

Allereerst is in hoofdstuk 2 een samenvatting van dit vervoerplan te vinden. In hoofdstuk 3 worden de reizigersontwikkelingen in het gebied besproken. Daarna wordt in hoofdstuk 4 de rijtijdaanpassingen behandeld. Vanaf hoofdstuk 5 tot en met 8 komen de diverse deelgebieden in de concessie aan bod: Amersfoort stad, Utrecht Noord-Oost, Utrecht Zuid-Oost en Utrecht West. Tenslotte wordt er in hoofdstuk 9 een totaaloverzicht van de veranderingen in kwantiteiten gegeven.

2 Ontwikkelingen

2.1 Reizigerskilometers

De concessie loopt inmiddels ruim drie jaar, de historie van de managementgegevens bevat inmiddels al een aantal jaren op basis waarvan uitspraken over de reizigersontwikkeling kunnen worden gedaan. Onderstaande grafiek geeft een beeld van de ontwikkeling van het aantal reizigers gedurende 2009, 2010 en 2011. Te zien is dat de het aantal reizigerskilometers in het voorjaar van 2011 hoger ligt dan in de voorgaande jaren, ook in september en oktober is er groei. De zomerdip viel in de cijfers over 2010 erg mee, in 2011 was deze juist weer groter. Daarnaast vallen de maanden november en december in 2011 erg tegen.



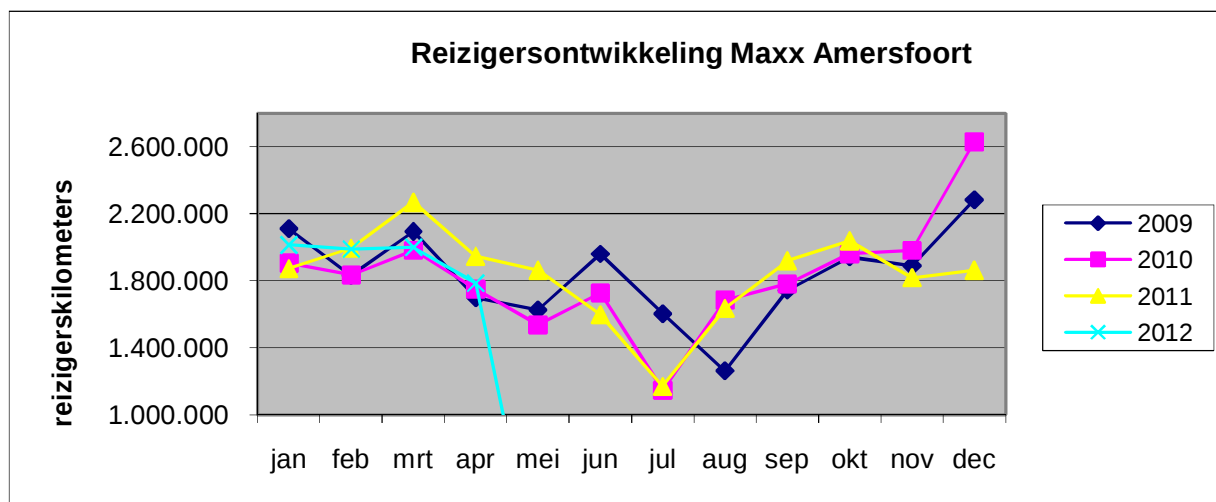
Figuur 2.1: Ontwikkeling reizigerskilometers gehele concessie (Bron: MIPOV-rapportage april 2012)

Als verder ingezoomd wordt op de deelgebieden dan is te zien dat de stadsdienst Amersfoort in 2011 nog steeds groeit, hoewel dit minimaal is. De streeklijnen in Utrecht Oost en West zijn teruggevallen naar onder het niveau van 2009.

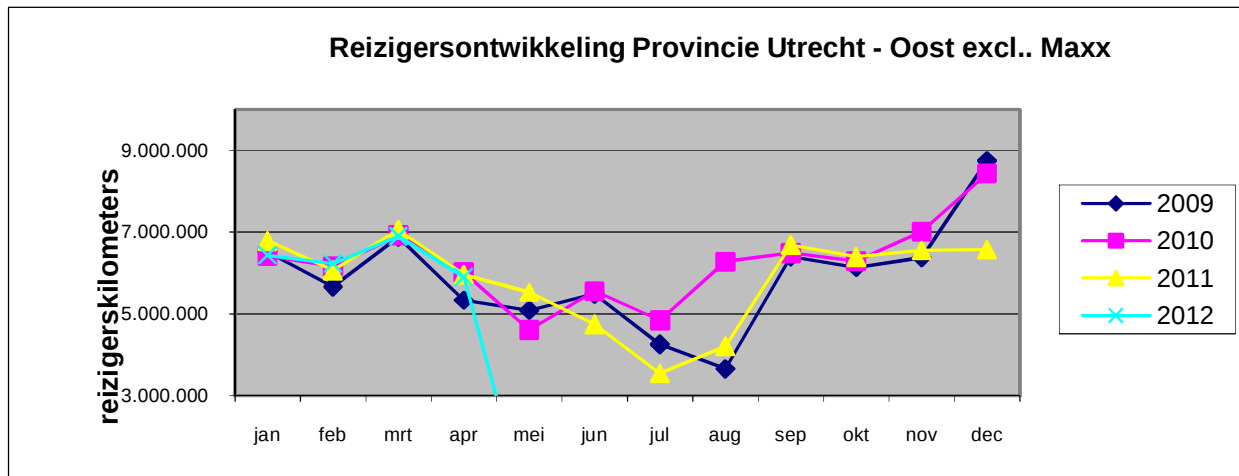
Het totaal van de concessie is hierdoor ook teruggevallen onder het niveau van 2009. Dit lijkt met name voort te komen uit de slechte zomermaanden en november en december. Indien deze maanden niet worden meegeteld dan zit er nog wel een stijgende lijn in.

Gebied	jaar	rzgkms	index
West	2009	62.075.594	100,0
	2010	63.524.139	102,3
	2011	60.445.110	97,4
Amersfoort	2009	21.860.654	100,0
	2010	22.057.135	100,9
	2011	22.082.791	101,0
Oost	2009	70.758.386	100,0
	2010	74.944.745	105,9
	2011	70.060.473	99,0
Totaal	2009	154.694.633	100,0
	2010	160.526.019	103,8
	2011	152.588.374	98,6

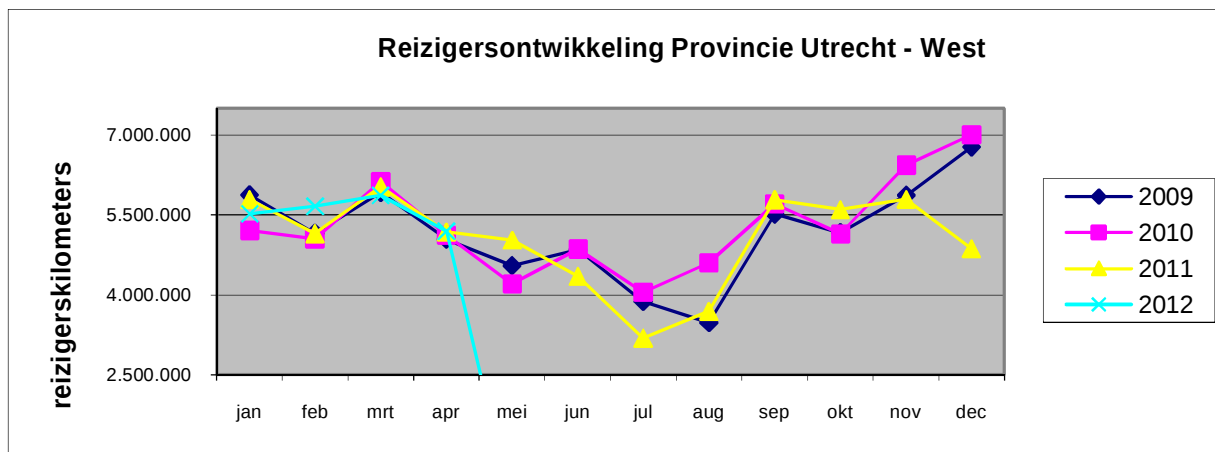
Tabel 2.1: Reizigerskilometers 2009 tot 2011 per deelgebied en voor gehele concessie.
(Bron: MIPOV-rapportage februari 2012)



Figuur 2.2: Ontwikkeling reizigerskilometers per maand Amersfoort Stad (Bron: MIPOV-rapportage april 2012)



Figuur 2.3: Ontwikkeling reizigerskilometers Utrecht Oost streek per maand (Bron: MIPOV-rapportage februari 2012)



Figuur 2.4: Ontwikkeling reizigerskilometers Utrecht West per maand (Bron: MIPOV-rapportage februari 2012)

Verdere details zijn, gezien de omvang van al deze gegevens, te vinden in bijlage 4. Hierbij is, indien mogelijk, ook aangegeven welke redenen er achter een stijging of daling van het aantal reizigerskilometers zitten.

2.2 Effecten vervoerplan 2012

In het vervoerplan voor 2012 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 2012 in de reizigerskilometers 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.

Frequentieverhoging in de dal op werkdagen op lijn 2: In de dal reed lijn 2 in 2011 nog een kwartierdienst. In de huidige dienstregeling is dit gelijk getrokken aan de rest van de dag zodat er in dal nu ook een 10-minutendienst wordt aangeboden. Dit heeft er onder andere voorlopig voor gezorgd dat de reizigerskilometers in de eerste maanden van 2012 met 4,4% gestegen zijn ten opzichte van dezelfde periode in 2011.

Samenvoeging lijn 1 en 9: Lijn 9 was voorheen gekoppeld aan lijn 5. Deze koppeling was niet naadloos met soms lange wachttijden op Amersfoort CS als gevolg. Daarnaast was het door de verschillende lijnnummering voor reizigers minder helder dat lijn 9 eigenlijk ook in het centrum kwam. Met het samenvoegen van lijn 1 en 9 is dit opgelost. Minder stilstand en een grotere helderheid zouden voor een stijging in de reizigerskilometers moeten zorgen. In de praktijk is dit echter voorlopig niet terug te zien. Het aantal reizigerskilometers is in de eerste maanden van 2012 is met 16,4% gedaald ten opzichte van dezelfde periode in 2011. Het is tot nu toe onduidelijk waar dit aan ligt.

Lijn 8 heeft aan het einde van de avondspits extra ritten gekregen. Dit zou tot een stijging in de reizigerskilometers moeten leiden. Omdat het aantal ritten beperkt is is de kans echter groot dat het effect lastig te zien is. Bij de reizigerskilometers is dit dan ook niet terug te zien. In 2012 zijn de reizigerskilometers met 6,8% gedaald ten opzichte van dezelfde periode in 2011.

Extra ritten spitslijnen 276 en 296: In de dal en ochtendspits zijn lijn 276 en 296 extra ritten gaan rijden. In de spits was dit capaciteitstechnisch nodig, in de dal was dit om reizigersgroei te genereren. Al met al zouden de extra ritten voor meer reizigerskilometers moeten zorgen. Bij lijn 276 is in de reizigerskilometers een kleine groei te zien van 0,3%. Bij lijn 296 is een groei te zien van 18,5%. Meer details over de bezettingen van de spitslijnen zijn te vinden in paragraaf 6.5.

Samenvoeging lijn 80 en 87, ombuiging lijn 83 naar Amersfoort, frequentieverlaging lijn 82 en 83 in de dal en verlenging lijn 81: Hiervoor zijn wijzigingen doorgevoerd in al de genoemde lijnen. Veranderingen in reizigerskilometers kunnen niet toegewezen worden aan één verandering omdat er meerdere wijzigingen in één lijn zijn doorgevoerd. De effecten zijn alleen in kaart te brengen door de totale reizigerskilometers van deze lijnen te bekijken. Al met al zijn er in de dal, op momenten dat er weinig reizigers gebruik maakte van de bus, minder ritten aangeboden. Door een andere lijnvoering zijn er wel meer directe verbindingen met Amersfoort ontstaan. Dit eerste zou voor minder reizigerskilometers moeten zorgen, dit tweede voor meer. In de reizigerskilometers van deze lijnenbundel in de eerste maanden van 2012 te zien dat het aantal stijgt met 15,1% ten opzichte van dezelfde periode in 2011. Per saldo is op jaarbasis het aantal DRU van deze lijnen door deze ingreep gedaald met 3900 DRU. Dit is een daling van ruim 5% van het totaal aantal DRU van deze lijnen.

Verlenging lijn 104 en inkorting lijn 106: Lijn 104 rijdt dit jaar weer door naar Nieuwegein. Om dit deels te compenseren is lijn 106 ingekort tot IJsselstein. Het totaal van de reizigerskilometers van beide lijnen moet dus vergeleken worden. Hierbij moet worden

opgemerkt dat lijn 106 eind 2011 en begin 2012 een omleiding rijdt waarbij Polsbroekerdam en Vlist niet wordt aangedaan. De reizigerskilometers van deze lijnen is tot nu toe zo goed als gelijk gebleven met 0,1% groei. Op het traject tussen IJsselstein en Nieuwegein zijn de reizigerskilometers gegroeid met een aantal procenten. Dat wijst erop dat reizigers de doorgetrokken lijn 104 beter weten te appreciëren dan eerder met lijn 106 het geval geweest is. Reizigers die eerder met lijn 106 tussen deze plaatsen reisden doen dat nu met lijn 104. Voor hen is er maar weinig veranderd. De daling is vooral veroorzaakt op het kerngedeelte van lijn 106 tussen IJsselstein en Gouda. Al sinds november 2011 doet lijn 106 de kernen Polsbroek en Vlist niet meer aan. De oorzaak voor de daling kan hierin gezocht worden.

Lijn 122 heeft in de dienstregeling in de spitsen extra ritten gekregen in de drukste richtingen. Dit zou tot een stijging in de reizigerskilometers moeten leiden. Het aantal reizigerskilometers is echter gedaald met 4,7%. De oorzaak hiervan is onduidelijk.

3 Rijtijden

Toe- of afname van het verkeer en wijzigingen in de infrastructuur kunnen effect hebben op de rijtijden op diverse lijnen. Om een betrouwbare dienstregeling met reële aankomst- en vertrektijden en goede aansluitingen te behouden worden waar nodig de rijtijden aangepast.

De lijnen waarvan de rijtijden volgens de rayons, MIPOV-rapportages en op basis van veranderende infrastructuur niet meer geheel kloppen zijn onder de loep genomen. Op basis van deze analyses zijn nieuwe rijtijden bepaald. De oude en de nieuwe rijtijden zijn te vinden in bijlage 5. Het algemene beeld is dat als gevolg van de veranderende rijtijden de kwantiteiten licht zullen afnemen, met name in het oostelijke deel van de provincie.

In het westelijke deel van de provincie is gebleken dat de totale rijtijd van de buslijnen in orde is. Wel moest op veel lijnen de rijtijd anders over de ritten verdeeld worden. Door deze gewijzigde verdeling van de rijtijd veranderen op vrijwel alle lijnen in het westelijke deel van de provincie de doorkomsttijden op de haltes met een of enkele minuten. Het gevolg hiervan is dat de dienstregeling voor de reiziger betrouwbaarder wordt. Vanzelfsprekend wordt dit goed met de reiziger gecommuniceerd.

4 Amersfoort Stad

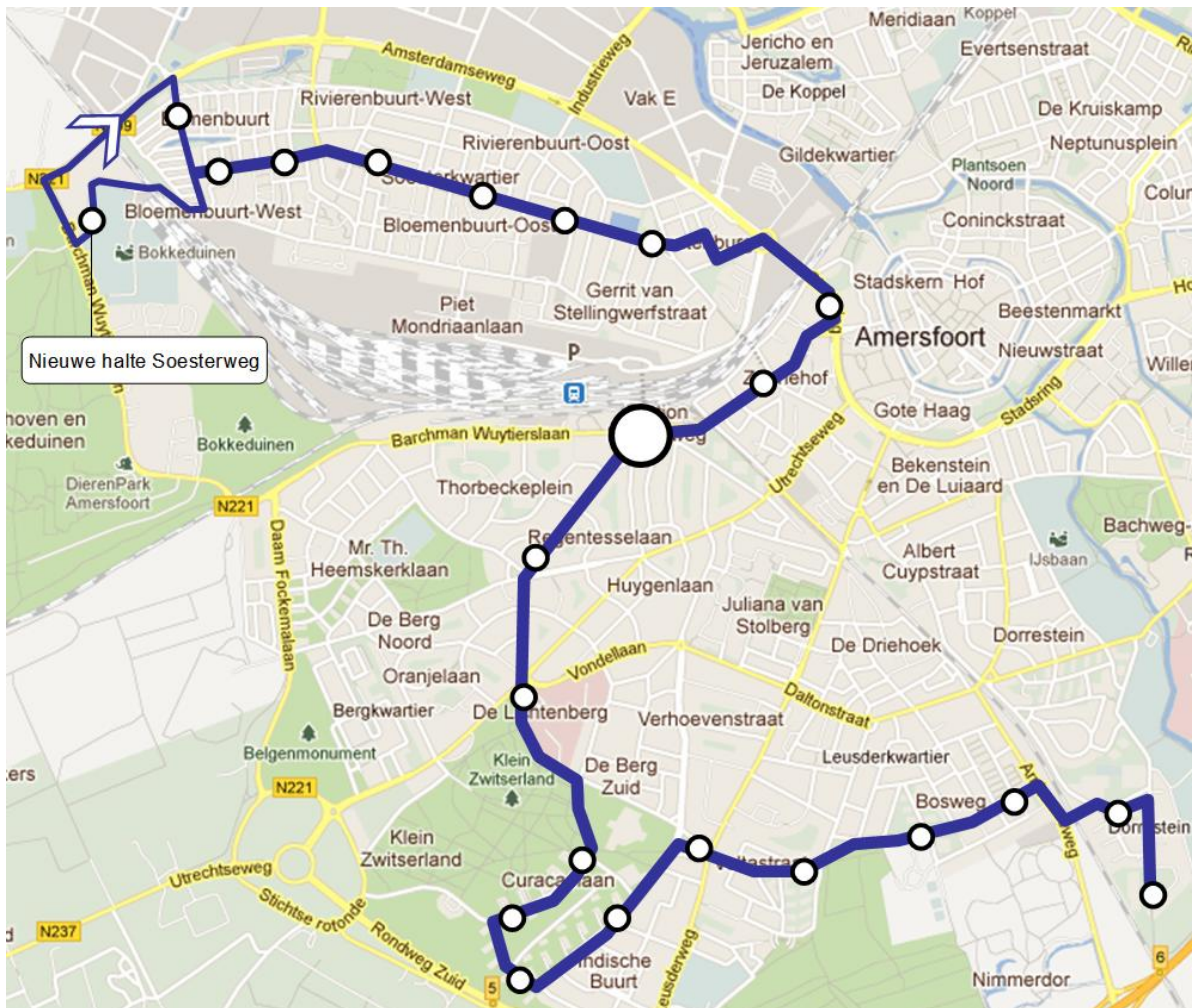
4.1 Route lijn 1 Soesterkwartier

Aanleiding

Lijn 1 eindigt in de richting Soesterkwartier bij de Kryptonweg. Hier beginnen de ritten in de richting Eemgaarde. Deze halte wordt op werkdagen overdag ook al aangedaan door lijn 74. In de avond en het weekend wordt deze halte amper gebruikt. Daarnaast loopt lijn 70 bij de halte Soesterweg soms over als er een groot aanbod is van scholieren van het ROC. Scholieren die dan niet meer mee kunnen moeten dan nu wachten op de volgende bus.

Voorstel

Vanuit de chauffeurs van rayon Amersfoort kwam het idee om lijn 1 niet meer naar de Kryptonweg te laten rijden maar naar de Soesterweg. Op deze manier kan er meer capaciteit worden geboden bij het ROC. Hierdoor worden er meer reizigers opgehaald op de Soesterweg. De inschatting is dat dit ongeveer 60 in- en uitstappers per dag zijn.



Figuur 4.1: Nieuwe route lijn 1 met nieuwe halte Soesterweg

Lijn 1 rijdt dan komende vanaf het station vanaf de halte Plataanstraat een lus via de halte Soesterweg en Larixlaan om vervolgens weer bij de halte Plataanstraat te komen in de richting van het station.

Op werkdagen maken ongeveer 36 in- en uitstappers op lijn 1 gebruik van de halte Kryptonweg. Deze kunnen voortaan gebruik maken van lijn 74. Op zaterdag maken ongeveer 8 in- en uitstappers en 's avonds en op zondag maken ongeveer 1 tot 2 in- en uitstappers gebruik van deze halte. Deze reizigers kunnen voortaan gebruik maken van de halte Larixlaan. Deze halte ligt op 500 meter vanaf de halte Kryptonweg.

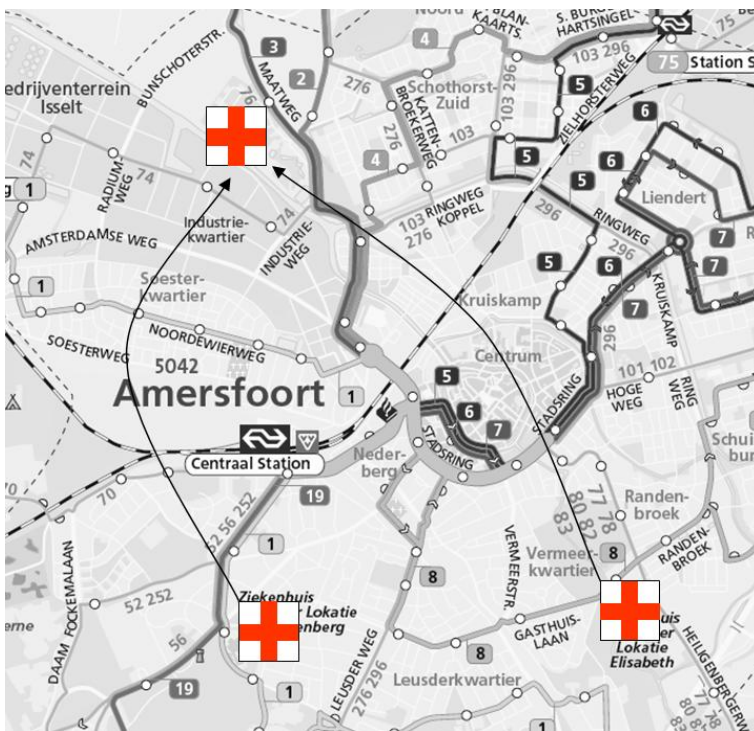
Gevolgen

Het aantal DRU blijft gelijk. Het aantal reizigers op lijn 1 stijgt per saldo met 20 reizigers per werkdag. Indien ook lijn 70 en 74 meegenomen worden dan blijft het aantal reizigers ongeveer gelijk. Er vindt alleen een verschuiving plaats waarbij de beschikbare capaciteit van de lijnen beter verdeeld wordt.

4.2 Bediening Meander Medisch Centrum Maatweg

Aanleiding

Het Meander Medisch Centrum gaat verhuizen van de Heiligenbergweg en de Utrechtseweg naar de Maatweg. Het aantal directe verbindingen met het Ziekenhuis verandert dus. De wijken en woonkernen die nu een directe verbinding met het ziekenhuis hebben zullen dit straks niet meer hebben. Andere wijken en woonkernen die nu enkel met een overstap een verbinding hebben zullen straks weer een directe verbinding krijgen.



Figuur 4.2: Oude en nieuwe locatie Meander Medisch Centrum ten opzichte van lijnennet

Op basis van de huidige dienstregeling is een vergelijking gemaakt. Over het algemeen blijft het aantal directe verbindingen tussen het ziekenhuis en de woonwijken en kernen ongeveer gelijk. De reistijd vanuit de diverse kernen en wijken wordt gemiddeld korter. Gemiddeld wordt de reistijd, waar relevant inclusief 'overstap-malus', voor de inwoners van Amersfoort en omgeving 23% korter. Dit is te zien in tabel 5.1. Waar nu een reiziger gemiddeld nog 0:26 nodig heeft om bij één van de ziekenhuizen te komen wordt dit straks 0:20. In totaal gaat 60% (150.000) van de inwoners van Amersfoort en omgeving er op vooruit, 40% (100.000) gaat er op achteruit.

Locatie	Inwoners	Tot. reistijd inwoners	Gem. reistijd inwoners
Meander Elizabeth	250.471	105004:12	00:25
Meander Lichtenberg	250.471	117438:56	00:28
Gemiddeld Eliz. Licht.	250.471	111221:34	00:26
Nieuwe Meander	250.471	86583:04	00:20

Tabel 4.1: verbindingen en reistijden huidige en toekomstige vestigingen Meander

De gemiddelde reistijden in tabel 5.1 zijn gebaseerd op de berekende totale gemiddelde reistijden in tabel 5.2 tot en met 5.4. In tabel 5.2 is op de tweede regel in vierde kolom de gemiddelde reistijd te vinden van een centraal punt in de wijk Nieuwland naar het Meander Elizabeth. Bij deze reis is een overstap nodig op het station van Amersfoort. Hiervoor wordt een malus ingerekend van 0:05 (kolom vijf) waardoor de gemiddelde reistijd inclusief overstapmalus 0:37 (kolom zes) wordt. Deze 0:37 wordt vermenigvuldigd met 15.160, het aantal inwoners van Nieuwland zoals te vinden in kolom twee. In totaal is de gemiddelde reistijd van alle inwoners van Nieuwland naar het Meander Elizabeth hierdoor 9348:40 (kolom zeven). Door dit voor alle wijken en kernen uit te rekenen en dit bij elkaar op te tellen komt de totale gemiddelde reistijd van alle inwoners in de regio uit op 105004:12 (regel 21, kolom zeven). Dit aantal is weer gebruikt in tabel 5.1. In deze tabel is de totale gemiddelde reistijd per ziekenhuis (kolom drie) gedeeld door het aantal inwoners (kolom 2). Het resultaat hiervan is de gemiddelde reistijd per locatie in kolom vier.

Kern/wijk	Inw. kern	Meander Elizabeth	Reistijd	Overstap	Met overstap	Maal inwoners
Nieuwland	15.160	overstap 2 - 8/77/78/80/82/83	00:32	00:05	00:37	9348:40
Kattenbroek	11.467	overstap 4 - 8/77/78/80/82/83	00:33	00:05	00:38	7262:26
Zielhorst	8.583	overstap 5 - 77/78/80/82/83	00:22	00:05	00:27	3862:21
Schothorst	12.196	overstap 4 - 8/77/78/80/82/83	00:18	00:05	00:23	4675:08
Vathorst-Hooglanderv.	14.093	overstap 5 - 77/78/80/82/83	00:34	00:05	00:39	9160:27
Hoogland	10.185	overstap 2 - 8/77/78/80/82/83	00:24	00:05	00:29	4922:45
Liendert Rustenburg	10.413	overstap 6/7 - 77/78/80/82/83	00:18	00:05	00:23	3991:39
Kruiskamp	5.934	overstap 5/6/7 - 77/78/80/82/83	00:14	00:05	00:19	1879:06
Randenbroek-Schuilenburg	10.695	rechtstreeks 8	00:02	-	00:02	356:30
Vermeer-Leusderkwartier	11.909	rechtstreeks 8	00:06	-	00:06	1190:54
Koppel-Soesterkwartier	13.767	overstap 1-4, 74, 76 - 8/77/78/80/82/83	00:17	00:05	00:22	5047:54
Bergkwartier	9.213	overstap 1 - 8/77/78/80/82/83	00:14	00:05	00:19	2917:27
Amf. Centrum	6.544	rechtstreeks 8/77/78/80/82/83	00:07	-	00:07	763:28
Leusden	24400	rechtstreeks 77/78/80/82/83	00:07	-	00:07	2846:40
Woudenberg	11987	rechtstreeks 80/82/83	00:14	-	00:14	2796:58
Scherpenzeel	9342	rechtstreeks 80/83	00:28	-	00:28	4359:36
Soest	39.147	overstap 70/74 - 8/77/78/80/82/83	00:27	00:10	00:37	24140:39
Soesterberg	6311	overstap 52/56 - 8/77/78/80/82/83	00:24	00:05	00:29	3050:19
Bunschoten-Spakenburg	19125	overstap 76 - 8/77/78/80/82/83	00:34	00:05	00:39	12431:15
Totaal	250.471		06:15	01:10	07:25	105004:12

Tabel 4.2: verbindingen en reistijden huidige Meander Elizabeth

Kern/wijk	Meander Lichtenberg	Reistijd	Overstap	Met overstap	Maal inwoners
Nieuwland	overstap 2 - 1/19/56	00:29	00:05	00:34	8590:40
Kattenbroek	overstap 4 - 1/19/56	00:36	00:05	00:41	7835:47
Zielhorst	overstap 4/5 - 1/19/56	00:29	00:05	00:34	4863:42
Schothorst	overstap 4/5 - 1/19/56	00:29	00:05	00:34	6911:04
Vathorst-Hooglanderv.	overstap 3/5 - 1/19/56	00:32	00:05	00:37	8690:41
Hoogland	overstap 2 - 1/19/56	00:20	00:05	00:25	4243:45
Liendert Rustenburg	overstap 6/7 - 1/19/56	00:29	00:05	00:34	5900:42
Kruiskamp	overstap 5/6/7 - 1/19/56	00:21	00:05	00:26	2571:24
Randenbroek-Schuilenburg	overstap 8 - 1/19/56	00:18	00:05	00:23	4099:45
Vermeer-Leusderkwartier	overstap 8 - 1/19/56	00:14	00:05	00:19	3771:11
Koppel-Soesterkwartier	rechtstreeks 1	00:12	-	00:12	2753:24
Bergkwartier	rechtstreeks 1	00:01	-	00:01	153:33
Amf. Centrum	rechtstreeks 1	00:08	-	00:08	872:32
Leusden	overstap 77/78/80/82/83 - 1/19/56	00:24	00:05	00:29	11793:20
Woudenberg	overstap 80/82/83 - 1/19/56	00:28	00:05	00:33	6592:51
Scherpenzeel	overstap 80/83 - 1/19/56	00:42	00:05	00:47	7317:54
Soest	overstap 70/74 - 1/19/56	00:23	00:05	00:28	18268:36
Soesterberg	rechtstreeks 56	00:10	-	00:10	1051:50
Bunschoten-Spakenburg	overstap 76 - 1/19/56	00:30	00:05	00:35	11156:15
Totaal		07:15	01:15	08:30:00	117438:56

Tabel 4.3: verbindingen en reistijden huidige Meander Lichtenberg

Kern/wijk	Nieuwe Meander	Reistijd	Overstap	Met overstap	Maal inwoners	gemiddelde reistijdverandering
Nieuwland	rechtstreeks 3/76	00:05	-	00:05	1263:20	-00:30
Kattenbroek	overstap 4 - 3/76	00:17	00:05	00:22	4204:34	-00:17
Zielhorst	overstap 4 - 3/76	00:13	00:05	00:18	2574:54	-00:12
Schothorst	overstap 4 - 3/76	00:10	00:05	00:15	3049:00	-00:13
Vathorst-Hooglanderv.	rechtstreeks 3	00:14	-	00:14	3288:22	-00:24
Hoogland	rechtstreeks 3/76	00:02	-	00:02	339:30	-00:25
Liendert Rustenburg	overstap 6/7 - 3/76	00:29	00:05	00:34	5900:42	00:05
Kruiskamp	overstap 5/6/7 - 3/76	00:21	00:05	00:26	2571:24	00:03
Randenbroek-Schuilenburg	overstap 8 - 3/76	00:21	00:05	00:26	4634:30	00:13
Vermeer-Leusderkwartier	overstap 8 - 3/76	00:20	00:05	00:25	4962:05	00:12
Koppel-Soesterkwartier	rechtstreeks 3/76	00:04	-	00:04	917:48	-00:13
Bergkwartier	overstap 1 - 3/76	00:16	00:05	00:21	3224:33	00:11
Amf. Centrum	rechtstreeks 3/76	00:05	-	00:05	545:20	-00:02
Leusden	overstap 77/78/80/82/83 - 3/76	00:22	00:05	00:27	10980:00	00:09
Woudenberg	overstap 80/82/83 - 3/76	00:30	00:05	00:35	6992:25	00:11
Scherpenzeel	overstap 80/83 - 3/76	00:44	00:05	00:49	7629:18	00:11
Soest	overstap 70/74 - 3/76	00:20	00:05	00:25	16311:15	-00:07
Soesterberg	overstap 52/56 - 3/76	00:24	00:05	00:29	3050:19	00:09
Bunschoten-Spakenburg	rechtstreeks 3/76	00:13	-	00:13	4143:45	-00:24
Totaal		05:30	01:05	06:35	86583:04	

Tabel 4.4: verbindingen en reistijden toekomstige vestiging Meander en gemiddelde reistijdverandering

In de laatste kolom van tabel 5.4 zijn de gemiddelde reistijden met overstapmalus vergeleken van het Nieuwe Meander (tabel 5.4, kolom 5) met het gemiddelde van het

Meander Elizabeth (tabel 5.2, kolom 6) en het Meander Lichtenberg (tabel 5.3, kolom 5). Hier is te zien hoe groot de reistijdverandering inclusief overstapmalus per kern is.

Er zijn gemeenten die hun directe verbinding met het ziekenhuis verliezen. Het aantal directe verbindingen kan op verschillende manieren worden verhoogd. Nieuwe verbindingen zijn mogelijk, lijnen kunnen gekoppeld worden op Amersfoort CS en routes kunnen verlegd worden langs het ziekenhuis.

Koppelen lijnen

Bij het koppelen van lijnen moet rekening worden gehouden met een aantal beperkingen. Allereerst zijn er beperkingen met de bustypes. Het bestek staat het niet toe om met streekbussen op de stadslijnen te rijden, stadsbussen hebben namelijk andere interieureisen dan streekbussen. Het enkel met stadsbussen doorrijden op streeklijnen is niet mogelijk doordat het aantal beschikbare stadsbussen te beperkt is. Daarnaast wordt op de stadslijnen met een andere marketingformule gereden dan op de streeklijnen. Stads- en streeklijnen kunnen hierdoor dus niet aan elkaar gekoppeld worden.

Daarnaast moet de frequentie van de te koppelen lijnen overeen komen. Indien dit niet zo is dan is alleen een gedeeltelijke koppeling mogelijk waarbij sommige ritten wel gekoppeld worden en sommige niet. Dit wordt al snel onbegrijpelijk voor reizigers. Kijkende naar lijn 76 en de andere streeklijnen in Amersfoort dan komt géén van de frequenties van de andere streeklijnen overeen met lijn 76. Kijkende naar de stadslijnen dan zijn er meer mogelijkheden. De frequentie van lijn 3 komt niet overeen met lijn 6 en 7. De frequentie komt wel redelijk overeen met lijn 2, 4, 5 en 8. Aangezien lijn 2 en 4 uit dezelfde richting komen is het niet logisch om deze te koppelen, een overstap op de halte Kwekersweg ligt dan meer voor de hand en is sneller. Lijn 5 zit in Vathorst al gekoppeld aan lijn 3, een koppeling aan beide zijden aan elkaar is niet mogelijk door de verschillende rijtijden over de gehele dag. Dan blijft alleen lijn 8 over.

De vertrek- en aankomsttijden van lijn 3 en 8 passen nu niet naadloos op elkaar. Beide lijnen sluiten nu goed aan op de treinen te Amersfoort CS. Een koppeling van beide lijnen zal ervoor zorgen dat de aansluitingen op de treinen slechter worden. Genoemde lijnen sluiten nu goed aan op de Intercity's van en naar Amsterdam, Schiphol en Utrecht. Aangezien een groot deel van de reizigers, ongeveer 1/3, van en op de trein overstappen en deze slechter wordt zal het aantal reizigers dalen. Slechts een beperkt aantal reizigers heeft voordeel bij de doorkoppeling. Per saldo gaat het aantal reizigers echter achteruit.

Daarnaast zorgen koppelingen voor beperkingen en stijging van de kosten in de exploitatie en staan doordat naadloos koppelen meestal niet mogelijk is vaak mét reizigers in de bus langer dan gewenst stil op het station. Ook rijden de bussen van alle lijnen behalve lijn 70 tussen Amersfoort Centrum en Amersfoort CS in dezelfde richting. Bij een koppeling reizen reizigers dus twee keer over hetzelfde traject bij dezelfde reis. Een overstap op de stadsring tussen de haltes Centrum en Stadhuis kan in sommige gevallen een snellere optie zijn.

Al met al is het vervoerkundig en exploitatief niet wenselijk om lijnen aan elkaar te koppelen, daarnaast is het de vraag hoe groot de meerwaarde is voor reizigers.

Nieuwe verbindingen

Connexxion ziet geen aanleiding voor nieuwe verbindingen, bijvoorbeeld vanuit Leusden naar het nieuwe Meander. Ten eerste zullen de middelen voor nieuwe verbindingen gezocht moeten worden in de bestaande dienstregeling. Hiervoor zullen dus andere lijnen geschrapt moeten worden. Een andere optie is het verlagen van frequenties van relatief goed lopende lijnen. Daarnaast zullen de bezettingen van bestaande deels parallel rijdende lijnen dalen waardoor het bestaansrecht van deze lijnen in gevaar komt. Voor Leusden zou dit bijvoorbeeld kunnen betekenen dat de bezettingen van lijn 77 en 78 omlaag gaan door de deels parallel lopende verbinding. De slechtere bezetting kunnen er goed voor zorgen dat een hoge frequentie op deze lijnen niet meer lonend is met als gevolg een frequentieverlaging.

Al met al zijn nieuwe verbindingen niet wenselijk. Dit kan enkel indien er elders verbindingen geschrapt worden. Daarnaast is het sterk de vraag of er voldoende reizigers zijn om van de nieuwe verbindingen gebruik te maken. Het overgrote deel van de reizigers reist niet naar het ziekenhuis maar heeft andere bestemmingen.

Routes verleggen

Andere mogelijkheden zijn het aanpassen van de routes van lijnen die in de buurt van het nieuwe ziekenhuis komen. Dit zou bijvoorbeeld met lijn 74 kunnen. Het nadeel hiervan is echter dan een groot deel van de Isselt niet meer bediend wordt. Stadslijnen die hier in de buurt komen zijn lijn 2 en 4. Lijn 2 rijdt grotendeels parallel aan lijn 3 en 76. De meerwaarde van een omleiding zijn voor deze lijn erg beperkt omdat lijn 3 en 76 voor veel gebruikers nu al een alternatief is. Een omleiding van lijn 4 zorgt voor een veel langere route waarbij het overgrote deel van de reizigers een veel langere reistijd krijgt.

De nadelen van het verleggen van routes lijken hier groter dan de voordelen en doorgaande reizigers krijgen meer reistijd en/of andere delen van Amersfoort worden niet meer bediend.

Conclusies

De kwaliteit van de bediening van het nieuwe ziekenhuis is met de huidige lijnvoering beter dan de bediening van de huidige locaties. De gemiddelde reistijd inclusief overstap-malus wordt voor de inwoners van de regio Amersfoort 23% korter van 0:26 naar 0:20.

Voor enkele herkomstgebieden neemt de reistijd en/of het aantal overstappen wel toe. Het verbeteren hiervan is erg lastig of kostbaar. Voor het koppelen van lijnen lijkt er slechts één mogelijkheid te zijn, de aansluitingen op de treinen zullen dan echter slechter worden. Hier ondervinden meer reizigers nadeel van dan het aantal dat voordeel heeft aan de koppeling. De middelen voor nieuwe verbindingen zullen in de bestaande dienstregeling gezocht

moeten worden. Daarnaast zullen de bezettingen van bestaande deels parallel rijdende lijnen dalen waardoor het bestaansrecht van deze lijnen in gevaar komt. Het verleggen van verbindingen zorgt voor bedieningsproblemen elders of voor veel extra reistijd voor doorgaande reizigers.

Al met al zijn alle opties vervoerkundig onwenselijk. Het huidige lijnennet voldoet prima om het nieuwe ziekenhuis te bedienen. Door de verhuizing wordt de bereikbaarheid van het ziekenhuis gemiddeld zelfs beter. Zodra de halte op de Maatweg is aangelegd zal Connexxion hier uiteraard met lijn 3 en 76 gaan stoppen. Een dienstregelingwijziging is hiervoor niet nodig. Voor wie een overstap naar het ziekenhuis echt bezwaarlijk zal zijn is er een alternatief in de vorm van COV.

5 Utrecht Noordoost

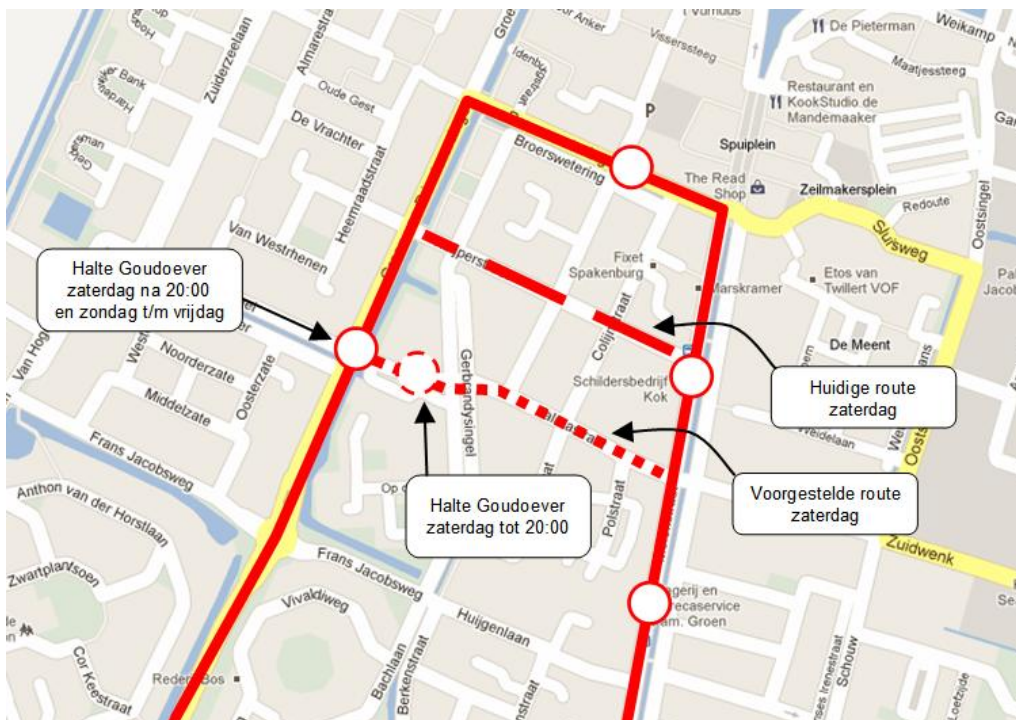
5.1 Zaterdagroute lijn 76 Spakenburg

Aanleiding

Op zaterdag rijdt Connexxion met lijn 76 in Spakenburg overdag altijd een alternatieve route. Er wordt dan via de Kuijperstraat gereden in plaats van de Broerswetering. Op de Broerswetering en het noordelijke deel van de Spuistraat is er dan namelijk markt. Op de hoek van de Spuistraat en Kuijperstraat waren al regelmatig problemen met geparkeerde auto's die de doorgang van de bussen hinderden. Inmiddels is de situatie volgens de gemeente zo dat er verkeersonveilige situaties ontstaan. De gemeente heeft Connexxion dan ook verzocht om op zaterdag van de Talmastraat gebruik te maken in plaats van de Kuijperstraat.

Voorstel

Connexxion stelt voor om op zaterdag overdag gebruik te maken van de Talmastraat in plaats van de Kuijperstraat. De halte Kuijperstraat wordt dan net als de halte Broerswetering niet aangedaan op dat moment. Op de Talmastraat legt de gemeente Bunschoten een halteperron aan zodat lijn 76 ook op zaterdag bij de halte Goudoever kan halteren. De locatie en de vormgeving van de halte Goudoever is namelijk zo dat deze niet te bereiken is met een bus vanuit de Talmastraat.



Figuur 5.1: Reguliere route, huidige zaterdagroute en voorgestelde zaterdagroute lijn 76 Spakenburg

Gevolgen

De zaterdagroute van lijn 76 te Spakenburg wordt iets korter. Omdat het hier over een kleine routewijziging gaat verandert de rijtijd niet substantieel, de route wordt immers maar met 250 meter ingekort. Het aantal reizigers blijft per saldo gelijk.

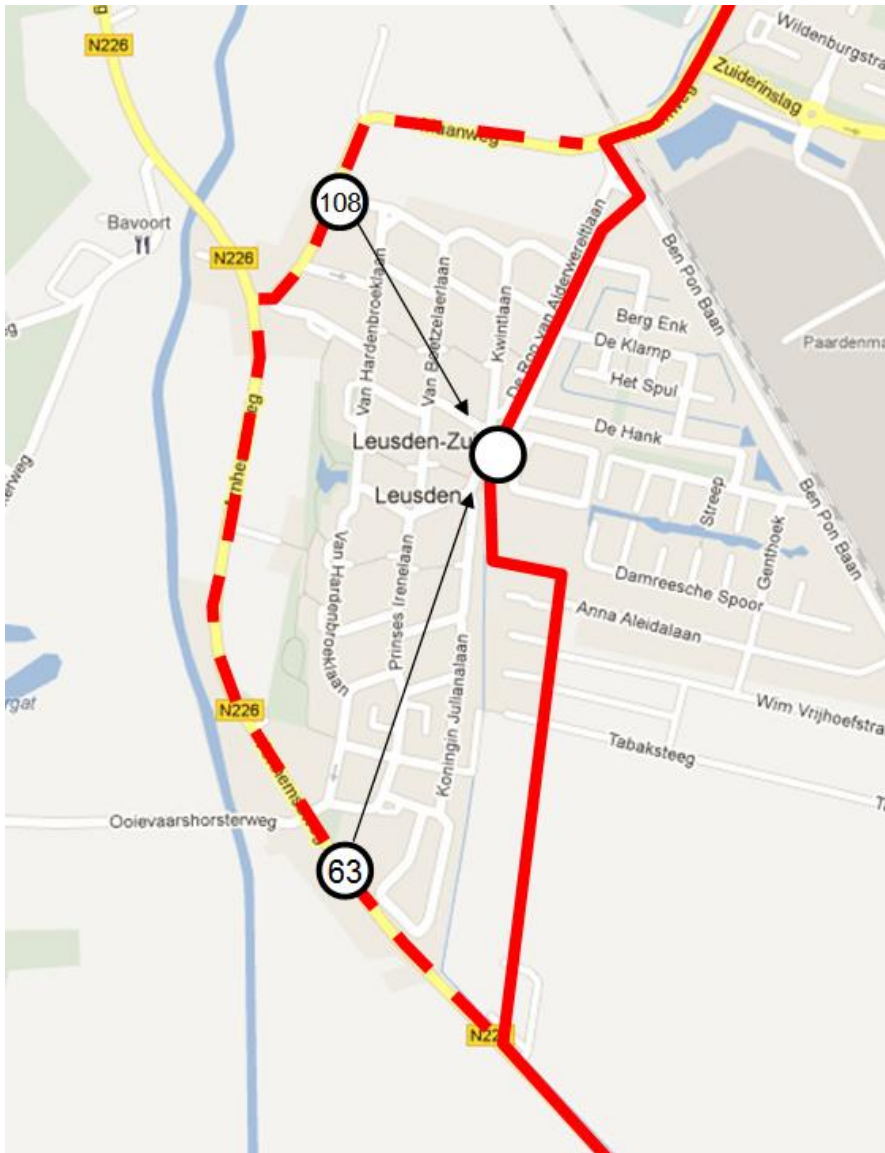
5.2 Busbaan Leusden Tabaksteeg: lijn 80, 82, 83

Aanleiding

De gemeente Leusden is al enkele jaren aan het bouwen aan de nieuwbouwwijk Tabaksteeg. Binnen dit plan worden ook voorzieningen getroffen voor de bus. Hiervoor wordt onder andere een busbaan aangelegd en een halte midden in Leusden-Zuid. Met het gereedkomen van deze voorzieningen kunnen lijn 80, 82 en 83 vanaf de dienstregeling van 2013 hiervan gebruik maken.

Voorstel

Vanaf de dienstregeling van 2013 gaan lijn 80, 82 en 83 gebruik maken van de busroute door Tabaksteeg. Ook zal de nieuwe halte bij het winkelcentrum in gebruik worden genomen. De halte Leusden-Zuid Kerk zal vervallen. De halte Leusden Bavoort zal voortaan alleen nog worden aangedaan door lijn 299.



Figuur 5.2: Nieuwe route lijn 80, 82 en 83 met huidige en nieuwe haltes te Leusden-Zuid

Gevolgen

Volgens de gemeente Leusden neemt de rijtijd met 0,2 minuut per richting af. Dit komt door de lage gemiddelde snelheid in Tabaksteeg. De verwachting is dat dit in de praktijk wel iets hoger ligt. Doordat de infrastructuur er niet ligt is de rijtijdwinst op dit moment nog lastig in te schatten. Om aan de punctualiteitseisen te blijven voldoen stelt Connexxion voor om voor de komende dienstregeling de rijtijd hier gelijk te houden. In de rijtijdanalyse voor de dienstregeling van 2014 zal de nieuwe route en de juiste rijtijd dan gelijk meegenomen worden. Daarnaast blijft zo nog flexibiliteit bestaan om de huidige route te blijven rijden indien de oplevering van de busbaan onverhoopt vertraging oploopt.

Het aantal reizigers zal door de betere oppervlakteontsluiting van Leusden-Zuid toenemen. Indien de reistijd blijkt af te nemen heeft dit ook een positief effect op het aantal doorgaande reizigers.

5.5 Spitslijnen Amersfoort/Leusden – Utrecht

Aanleiding

Op de spitslijnen Amersfoort/Leusden - Utrecht, lijn 276, 296 en 299 wordt regelmatig versterkt. Daarnaast zijn diverse ritten goed bezet. Structurele versterkingen worden bij voorkeur omgezet in dienstregelingsritten. Voorwaarde is wel dat deze dienstregelingsritten met een besteksconforme comfort-class bus worden gereden. De extra ritten zijn hoofdzakelijk nodig op momenten dat alle bussen al ingezet worden. De aanschaf van nieuwe bussen weegt niet op tegen de extra opbrengsten. De enige mogelijkheid die rest is door slim te schuiven met reguliere groene bussen en comfort-class bussen. Elders moeten dan wel bussen worden bespaard. Op lijnen buiten de spitslijnen waar comfort-class bussen ingezet worden kunnen dan reguliere 12 meterbussen ingezet worden zodat er ruimte gecreëerd wordt voor meer ritten op de spitslijnen.

De bezettingen van de spitslijnen zijn terug te zien in tabel 6.2 tot en met 6.4. Ter indicatie is er in deze tabellen aangegeven op welke momenten er meer behoefte lijkt te zijn naar meer ritten. De bezettingen zijn hier afgezet tegen het aantal zitplaatsen (41) van de bus. Bij de rood gekleurde vakken is het aantal reizigers groter dan het aantal zitplaatsen. Bij de oranje gekleurde vakken bevindt de rit zich in de gevarenzone.

rit	v-tijd	rich.	22-dec-11	19-jan-12	02-feb-12	16-feb-12	01-mrt-12	08-mrt-12	22-mrt-12	05-apr-12	Gem.
1001	07:01	Heen	20	24	19	23	24	20	19		21
1003	07:31	Heen	41	31	47	41	33	33	29	24	36
1005	07:46	Heen	26	42	40	29	27	31	27	39	32
1007	08:01	Heen	35	38	47	40	46	34	33	41	39
1009	08:11	Heen	24	23	24	18	42	17	38	14	27
1011	08:21	Heen	35	26	2	44	19	28	33		27
1013	08:31	Heen	25	25	13	36	32	40	22		28
1015	09:01	Heen	38	35	28	39	36	35	37	41	35
1017	09:31	Heen	33	30	24	37	0	31	31		27
1019	12:43	Heen	20	28	14	20	18	27	22	12	21
1002	13:10	Terug	25	24	23	30	26	33	27	21	27
1004	16:08	Terug	27	25	27	17	11	32	22	18	23
1006	16:28	Terug	28	25	59	46	30	28	39	25	36
1008	16:48	Terug	19	36	34	36	29	29	29		30
1010	17:03	Terug	18	43	34	42	18	30	17	22	29
1012	17:18	Terug	22	19	16	31	23	29	23	15	23
1014	17:33	Terug	14	36	30	17	28	15	25	12	24
1016	17:53	Terug	6	18	18	20	17	22	16	17	17
1018	18:13	Terug	6	3	40	4	7	4	8	18	10
1020	18:33	Terug	15	15	13	14	18	24	10	22	16

Tabel 5.1 : Bezettingen lijn 276 winter 2012

rit	tijd	rich.	22-dec-11	19-jan-12	02-feb-12	16-feb-12	01-mrt-12	08-mrt-12	22-mrt-12	05-apr-12	Gem.
1001	06:58	heen	28	29	29	29	26	28	27		28
1003	07:28	heen	35	40	38	36	38	35	37	29	37
1005	07:43	heen	25	37	30	41	37	26	34		33
1007	07:58	heen	22	10	48	59	43	47	28		37
1009	08:08	heen	23	9	15	15	34	36	8		20
1011	08:18	heen	25	21	33	39	27	57	36	35	34
1013	08:28	heen	41	27	43	52	36	41	44	20	41
1015	09:01	heen	32	34	34	38	20	17	22	31	28
1017	09:28	heen	18	19	19	28	26	35	25	31	24
1019	09:58	heen	26	25	22	44	43	17	28	30	29
1021	11:01	heen	21	14	23	25	19	15	21	16	20
1023	12:01	heen	13	12	17	17	14	16	15	11	15
1025	13:01	heen	18	0	14	17	6	5	25	11	12
1027	14:01	heen	5	10	15	12	9	12	18	17	12
1002	11:40	terug	25	12	15	17	19	21	15	9	18
1004	12:40	terug	16	22	17	29	21	24	35	18	23
1006	13:40	terug	20	13	15	25	21	28	21	7	20
1008	14:40	terug	23	13	21	25	27	29	26	19	23
1010	15:51	terug	32	39	23	41	33	31	40	19	34
1012	16:11	terug	18	38	22	23	39	15	35	20	27
1014	16:31	terug	18	32	32	30	40	22	30		29
1016	16:46	terug	39	29	32	23	28	41	39		33
1018	17:01	terug	41	24	32	38	40	41	28		35
1020	17:16	terug	17	19	29	28	27	26	24	38	24
1022	17:31	terug	25	17	33	39	25	40	30	21	30
1024	17:51	terug	20	30	35	39	2	19	39	28	26
1026	18:11	terug	15	21	38	7	21	16	23		20

Tabel 5.2: Bezettingen lijn 296 winter 2012-04-18

rit	rich.	22-dec-11	19-jan-12	02-feb-12	16-feb-12	01-mrt-12	01-mrt-12	08-mrt-12	22-mrt-12	Gem.
1001	heen	9	13	20	10	0	20	21	13	13
1003	heen	31	36	46	39	22	12	36	38	33
1005	heen	36	15	0	12	42	39	43	0	23
1005*	heen	4	5	40	39	43	4	6	33	22
1007	heen	21	27	16	42	-	26	39	36	30
1009	heen	28	31	30	24	19	8	31	41	27
1002	terug	37	13	2	16	21	22	26	23	20
1004	terug	32	25	30	31	25	30	29	17	27
1006	terug	27	41	10	42	39	34	37	41	34
1008	terug	18	0	16	38	24	5	24	13	17

Tabel 5.3: Bezettingen lijn 299 winter 2012-04-18

Voorstel

Door te schuiven met groene en comfort-class bussen worden er twee extra comfort-classbussen vrijgespeeld die ingezet kunnen worden op de spitslijnen. Dit heeft tot gevolg dat er in de ochtendspits, het moment waarop er de meeste behoefte is aan extra ritten,

twee extra ritten aangeboden kunnen worden. Extra ritten buiten de spits hebben deze beperking niet, hiervoor is materieel beschikbaar.

In de huidige dienstregeling bestaan er geen ritten die structureel overlopen. Wel zijn er ritten die in 'de wintermaanden' versterkt worden. Dit komt voor in de ochtendspits op lijn 296 (rit 1007) en 299 (rit 1005). Het is zeer wenselijk om rond deze ritten extra capaciteit te bieden. De twee extra beschikbare bussen worden dan ook op lijn 296 en 299 ingezet. Voor lijn 276 bestaan hierdoor geen mogelijkheden voor extra ritten.

Voor de spitslijnen worden de volgende voorstellen gedaan:

Lijn 276:

In het lopende dienstregelingsjaar heeft lijn 296 gedurende de gehele dal in beide richtingen een uurdienst gekregen. Parttimers en studenten hebben hierdoor meer reismogelijkheden gekregen. De bezetting van deze ritten is met 19 reizigers gemiddeld goed te noemen. Er blijkt dus vraag te zijn naar extra ritten op de spitslijnen in de dalperiode. Om in te spelen op deze vraag ligt het voor de hand om ook op lijn 276 een dalbrede bediening aan te bieden, na lijn 296 is lijn 276 namelijk meest gebruikte spitslijn. Connexxion stelt dan ook voor om in de dal 8 extra ritten toe te voegen op lijn 276. Deze ritten rijden in patroon met de ritten van lijn 296 zodat er gedurende de gehele dal een halfuurdienst ontstaat tussen Amersfoort Centrum en Utrecht de Uithof en Rijsweerd..

De bezettingen in de middagspits zijn aan de hoge kant. Door een strakkere kwartierdienst aan te bieden komen de vroege en late ritten dichtter op de drukke ritten te liggen. Als gevolg hiervan zullen de vroege en late ritten drukker worden en de huidige drukke ritten rustiger. Kwantitatief heeft dit geen gevolgen.

Lijn 296:

Rit 1007 van lijn 296 wordt momenteel versterkt. Door rond 7:10 een extra rit toe te voegen wordt extra capaciteit toegevoegd. Hierdoor gaat lijn 296 tussen 7:00 en 8:00 een 10-minutendienst rijden. Momenteel wordt er tussen 7:00 en 7:30 een kwartierdienst en tussen 7:30 en 8:00 een 10-minutendienst gereden.

De ritten aan het einde van de ochtendspits zijn erg goed bezet. Door een extra rit toe te voegen rond 8:40 gaat lijn 296 tussen 8:00 en 9:00 een 20-minutendienst rijden. Momenteel is dit een halfuurdienst.

Momenteel bestaat er tussen 14:33 (rit 1008) en 15:44 (rit 1010) geen rit op lijn 296 waardoor er meer dan een uur géén reismogelijkheid is. Tevens zijn de ritten vanaf 15:44 gelijk goed bezet. Om hierop in te spelen wordt er een extra rit rond 15:21 toegevoegd.

De bezettingen in de middagspits zijn aan de hoge kant. Door een strakkere kwartierdienst aan te bieden komen de vroege en late ritten dichtter op de drukke ritten te liggen. Als

gevolg hiervan zullen de vroege en late ritten drukker worden en de huidige drukke ritten rustiger.

Lijn 299:

Rit 1005 van lijn 299 wordt momenteel versterkt. Het toevoegen van een extra rit rond 7:25 moet deze capaciteitsproblemen oplossen. Hierdoor ontstaat er de gehele ochtendspits een 20-minutendienst. Momenteel is dit een halfuurdienst, behalve tussen 7:00 en 8:00.

De dalritten van lijn 276 en 296 zijn goed bezet. Parttimers en studenten maken hier goed gebruik van. Hierdoor lijkt het de moeite waard om ook op lijn 299 te beginnen met een dalrit in beide richtingen door rond 12:00 en 13:00 extra ritten aan te bieden.

Lijn 299 wordt in de middagspits ook goed gebruikt. Hier lijkt behoefte aan meer capaciteit. Dit kan bereikt worden door gedurende de gehele middagspits een 20-minutendienst te gaan rijden. Rond 16:27 en 17:27 worden twee extra ritten toegevoegd.

Bovenstaande voorstellen hebben tot gevolg dat de volgende ritten worden toegevoegd:

Lijn	richting	V-tijd	dal-DRU	spits-DRU	Dagen	dal-DRU/jaar	spits-DRU/jaar	Reizigers
296	a	07:20	-	01:00	225	-	225:00:00	4500
299	a	07:25	-	00:47	225	-	176:15:00	4500
296	a	08:40	00:32	00:20	225	120:00:00	75:00:00	4500
299	b	16:27	00:48		255	204:00:00	00:00	5100
299	b	17:27	00:48		255	204:00:00	00:00	5100
299	a	12:05	00:47		255	199:45:00	00:00	4335
299	b	13:07	00:48		255	204:00:00	00:00	4335
296	b	15:21	00:52		255	221:00:00	00:00	5100
276	a	10:00	00:54		255	229:30:00	00:00	3825
276	a	11:00	00:54		255	229:30:00	00:00	3825
276	a	13:00	00:54		255	229:30:00	00:00	3825
276	a	14:00	00:54		255	229:30:00	00:00	3825
276	b	11:03	00:58		255	246:30:00	00:00	3825
276	b	12:03	00:58		255	246:30:00	00:00	3825
276	b	14:03	00:58		255	246:30:00	00:00	3825
276	b	15:03	00:58		255	246:30:00	00:00	3825
Totaal						3056:45:00	476:15:00	68070

Tabel 5.4: Toe te voegen ritten spitslijnen

In bijlage 6 zijn concept tabellen te vinden waarin het effect van de extra ritten op de gehele dienstregeling te zien is.

Gevolgen

Door de voorgestelde ritten toe te voegen aan de dienstregeling stijgt het aantal dal-DRU met 3056:45 DRU en het aantal spits-DRU toe met 476:15 op jaarbasis. Indien alle ritten worden toegevoegd dan neemt het aantal reizigers op jaarbasis toe met ongeveer 68.070.

5.6 Scholierenlijnen 684 en 685 Utrecht/Amersfoort - Hoevelaken

Aanleiding

Scholierenlijnen 684 en 685 rijden van respectievelijk Utrecht en Amersfoort naar het Van Lodenstein college (VLC) te Hoevelaken. Lijn 684 halteert tussen Utrecht CS en het VLC Hoevelaken alleen bij het VLC te Amersfoort. Lijn 685 halteert alleen bij Amersfoort CS en het VLC Hoevelaken. Eind 2012 wordt station Hoevelaken geopend op minder dan 1 kilometer vanaf het VLC. Hierdoor wordt het voor de genoemde reisrelaties stukken sneller om met de trein te reizen dan met de bus.

Dit geeft de mogelijkheid om te kijken of de middelen efficiënter kunnen worden besteed dan aan parallel aan elkaar rijdend openbaar vervoer. Hierbij komt dat voor deze lijnen maatgevende bussen ingezet worden waardoor dit erg dure ritten zijn. Deze bussen kunnen ook ingezet worden om extra ritten te rijden op goed lopende lijnen zoals de spitslijnen Amersfoort/Leusden – Utrecht de Uithof/Rijnsweerd.

Daarnaast zijn de reizigersopbrengsten van deze lijnen beperkt. De vele scholieren reizen niet alleen met de genoemde scholierenlijnen maar komen van verder. De normaal al beperkte opbrengsten van de gereduceerde sterabonnements vallen hierdoor nog lager uit aangezien de opbrengsten van deze kaarten niet geheel toe te delen zijn aan lijn 684 en 685. Indien bij de aan de lijn toegewezen opbrengsten (chipkaartgebruik) de niet toegewezen opbrengsten (o.a. abonnementen) worden opgeteld (deze worden dan gelijkmatig verdeeld over de DRU's in de concessie) dan zijn de opbrengsten als volgt: Lijn 684 levert dan slechts ongeveer €5900,- reizigersopbrengsten per jaar op, lijn 685 slechts ongeveer €1100,- op.

Lijn	Richting	Utrecht CS	Amersfoort VLC/CS	Hoevelaken VLC	Amersfoort VLC
684	1	42,9	47		
685	1		15,6		
684	2			27,3	21,3
685	2			13,4	

Tabel 5.5: Bezettingen ritten lijn 684 en 685



Figuur 5.3: Routes en haltes lijn 684 en 685

Voorstel

Connexxion stelt voor om lijn 684 en 685 op te heffen. De reistijd tussen Utrecht CS en het VLC Hoevelaken wordt met de trein 0:37 (inclusief 10 minuten lopen) in plaats van de huidige 0:53 met de bus. De reistijd tussen Amersfoort CS en het VLC wordt met de trein 0:16 (inclusief 10 minuten lopen) in plaats van de huidige 0:16 met de bus. Tevens blijft het mogelijk om in 20 minuten met lijn 102 tussen Amersfoort CS en het VLC Hoevelaken te reizen. Deze lijn stopt om de hoek bij de school.

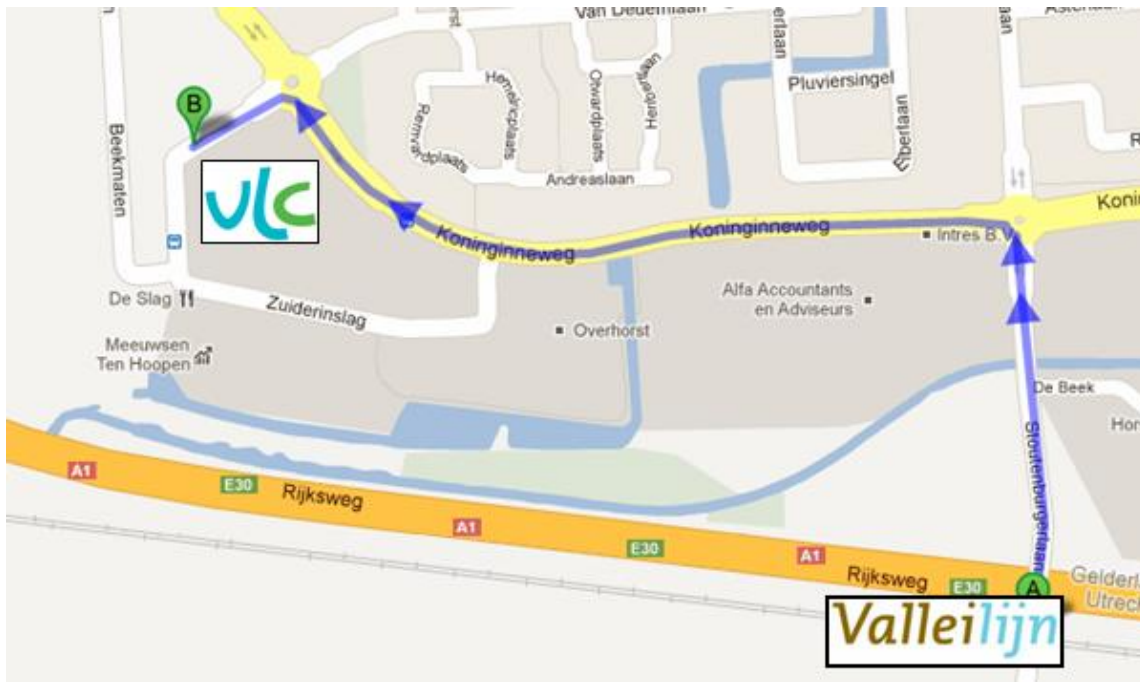
Alle reizigers uit lijn 684 reizen naar het VLC in Hoevelaken. Het overgrote deel van de reizigers komt met andere ov-verbindingen naar Utrecht CS. In plaats van een overstap naar lijn 684 moeten de scholieren dan overstappen op de IC naar Amersfoort (indien de scholieren hier dan al niet inzitten).

De tussenstop van de 694 bij het VLC te Amersfoort wordt enkel geboden om enkele reizigers (5 tot 6) uit de regio Maartensdijk en Den Dolder over te laten stappen om naar het VLC Hoevelaken te reizen. Deze reizigers kunnen voortaan dicht bij hun herkomstplek te Bilthoven en Den Dolder op van de stoptrein naar Amersfoort stappen. De reistijd vanaf station Bilthoven naar het VLC te Hoevelaken via een overstap te Amersfoort en Station Hoevelaken is 0:43 (inclusief 10 minuten lopen). Afhankelijk van hun exacte herkomst komt hier nog enige fietstijd bij naar het station.

Herkomst	Bestemming	Huidige reistijd	Nieuwe reistijd
Utrecht CS	VLC Hoevelaken	00:53	00:37
Bilthoven	VLC Hoevelaken	01:40	00:43
Amersfoort CS	VLC Hoevelaken	00:16	00:16

Tabel 5.6: Nieuwe en huidige reistijden reisrelaties lijn 684 en 685

Omdat de scholieren in lijn 684 allen doorreizen naar het VLC Hoevelaken heeft het behouden van het deeltraject Utrecht CS – VLC Amersfoort geen meerwaarde. Daarnaast blijft de relatie tussen Utrecht CS en het VLC Amersfoort nog steeds bestaan met lijn 681 (rijdt op dezelfde tijd als lijn 684) en lijn 52 waardoor er goede alternatieven zijn. Lijn 681 biedt hierbij de verbinding Utrecht CS – VLC Amersfoort voor de scholieren.



Figuur 5.4: Looproute Station Hoevelaken – Van Lodenstein college Hoevelaken

Gevolgen

Het opheffen van lijn 685 heeft tot gevolg dat er op jaarbasis 51:15 dal-DRU en 51:15 spits-DRU worden bespaard. Het opheffen van lijn 684 heeft tot gevolg dat er op jaarbasis 181:05 dal-DRU en 181:05 spits-DRU worden bespaard. De bussen die zo vrijgespeeld worden, creëren de mogelijkheid om de beschreven frequentieuitbreiding op de spitslijnen naar De Uithof door te voeren. Op deze manier worden de beschikbare financiële middelen efficiënter ingezet. Daarbij speelt ook mee dat scholieren relatief goedkope abonnementen kunnen kopen en de reizigersinkomsten daarmee een stuk lager zijn dan wanneer er forensen worden vervoerd. Omdat er voor de scholieren een goed -zo niet beter- vervoeralternatief beschikbaar is, acht Connexxion de wijziging per saldo kosteneffectiever.

Het aantal reizigers daalt op lijn 685 met 6000 reizigers per jaar. Bij lijn 684 daalt het aantal reizigers met ongeveer 14500 reizigers per jaar.

5.7 Zaterdagverbinding Soest – Amersfoort Centrum

Aanleiding

Momenteel is er alleen op maandag tot en met vrijdag een directe verbinding tussen Soest en Amersfoort Centrum. Op zaterdag kunnen de reizigers vanuit Soest alleen naar het centrum van Amersfoort reizen met lijn 70. Vanaf hier moeten ze nog ruim een kilometer lopen naar het centrum. Vanuit Soest is het dus niet erg aantrekkelijk om in Amersfoort te gaan winkelen. Dit terwijl volgens het koopstromenonderzoek (I&O Research, 2011) 5% van de omzet aan niet-dagelijkse aankopen in Amersfoort Centrum uit Soest komt (na

Amersfoort met 55% en Leusden met 6%). Daarnaast wordt 37% van de aankopen in Amersfoort Centrum op zaterdag gedaan. Daarnaast reed lijn 70 enkele jaren geleden door naar het centrum van Amersfoort. In 2007 maakte er op een zaterdag dan ook 44% meer reizigers (1142 toen t.o.v. 792 nu) van lijn 70 tussen Amersfoort en Soest gebruik dan in de huidige situatie. Al met al genoeg reden om te onderzoeken of de verbinding Soest – Amersfoort Centrum op zaterdag verbeterd kan worden.

Oplossingsmogelijkheden

De eerste optie is om lijn 74 ook op zaterdag te laten doorrijden naar Amersfoort zodat er dan een doorgaande verbinding ontstaat tussen Soest en Amersfoort Centrum. Daarmee wordt ook gelijk bedrijventerrein de Isselt ontsloten. Momenteel wordt het overgrote deel van de Isselt in het weekend niet met OV ontsloten. Een rit op lijn 74 tussen Soest en Amersfoort heeft op zaterdag ongeveer 20 minuten in beide richtingen nodig. Voor een zaterdagbediening van 8:30 tot 17:30 zijn in totaal 38 ritten nodig. Dit zijn 11:40 dal-DRU en 1:00 spits-DRU per zaterdag. Op jaarbasis zijn dit 606:40 dal-DRU en 52:00 spits-DRU. Gemiddeld zullen er 10 reizigers per rit gebruik maken van lijn 74. In totaal zijn dit 380 reizigers per dag, op jaarbasis zijn dit er 20.000.

Een tweede optie is het koppelen van lijn 70 aan een andere lijn op Amersfoort CS. Hierbij bestaat de beperking dat lijn 70 alleen aan streeklijnen gekoppeld kunnen worden. Het bestek staat het namelijk niet toe om met streekbussen op de stadslijnen te rijden, stadsbussen hebben namelijk andere interieureisen dan streekbussen. Het enkel met stadsbussen doorrijden op streeklijnen is niet mogelijk doordat het aantal beschikbare stadsbussen te beperkt is. Daarnaast wordt op de stadslijnen met een andere marketingformule gereden dan op de streeklijnen. Stads- en streeklijnen kunnen hierdoor dus niet aan elkaar gekoppeld worden. Indien deze beperking er niet zou zijn dan zouden er meer kansen aanwezig zijn op dit vlak.

De overige streeklijnen op Amersfoort CS, die deze koppelbeperkingen niet hebben, zijn lijn 76, 77, 78 of 80. Dit moet echter maar net passen met de gewenste aansluitingen. Daarnaast zijn alle lijnen behalve lijn 80 luslijnen. De vertrektijd en de aankomsttijd op Amersfoort CS komen daardoor grotendeels voort uit de benodigde rijtijd. Het opschuiven van de vertrektijd voor lijn 70 heeft dan ook gevolgen voor de aankomsttijd en andersom. Daarnaast is het niet mogelijk om met lijn 70 te schuiven in verband met de aansluiting te Station Soest-Zuid. Bij een koppeling is het zeer wenselijk om lijn 70 in beide richtingen aan dezelfde lijn te koppelen. Het gebruik van meerdere lijnen is erg slecht te communiceren naar de reizigers. De reiziger zal dan sneller voor zekerheid kiezen en alsnog naar het station lopen, overstappen op het station of een ander vervoermiddel kiezen. Om een beeld te krijgen van de mogelijkheden wordt hier ingezoomd op de zaterdagmiddag:

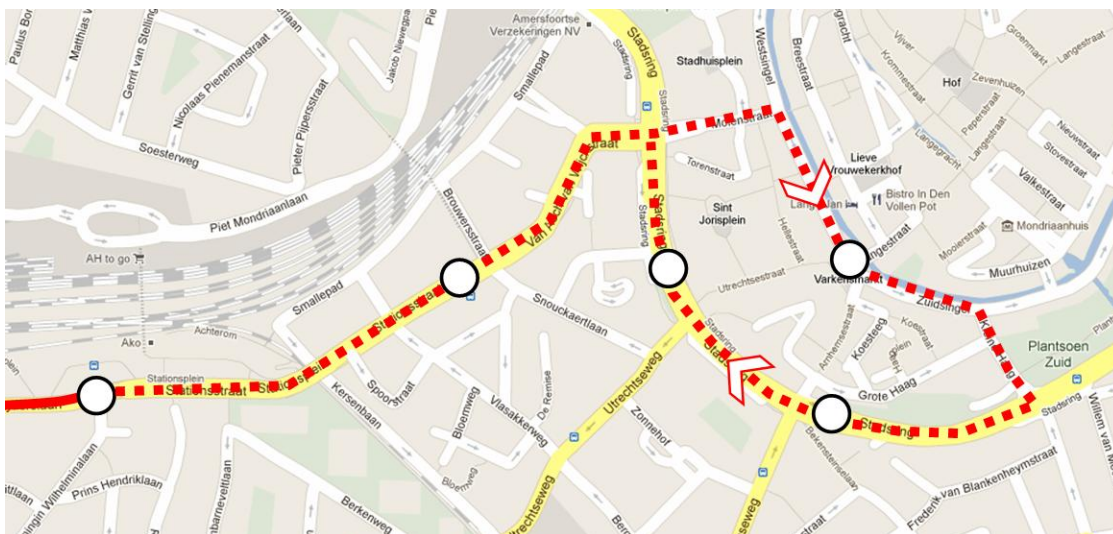
- Koppeling lijn 70 – lijn 76: Lijn 70 komt om .11 en .41 over het hele uur en vertrekt om .13 en .43 over het hele uur aan te Amersfoort CS. Lijn 76 vertrekt om .10 en .40 over het hele uur en komt om .26 en .56 over het hele uur aan te Amersfoort CS. Lijn 76 doet er 46 minuten over om van Amersfoort CS via Spakenburg weer op Amersfoort CS aan te komen. Indien de vertrektijd van lijn 76 verschoven wordt

naar .13 en .43 over het hele uur dan kunnen deze vertrekkende ritten aan lijn 70 gekoppeld worden. Op de terugweg komt lijn 76 dan echter om .28 en .58 over het hele uur aan. Bij weer een koppeling aan lijn 70 richting Soest zorgt dit voor een stilstand van 15 minuten. Al met al hebben de reizigers dus weinig aan. Een verdeling van de wachttijd over beide richting zou zorgen voor een wachttijd van 8 a 9 minuten per richting. Hier schieten de reizigers ook weinig mee op ten opzichte van een overstap of een wandeling naar het centrum.

- Koppeling lijn 70 – lijn 77: Lijn 70 komt om .11 en .41 over het hele uur en vertrekt om .13 en .43 over het hele uur aan te Amersfoort CS. Lijn 77 vertrekt om .26 en .56 over het hele uur en komt om .01 en .31 over het hele uur aan te Amersfoort CS. Lijn 77 doet er 35 minuten over om van Amersfoort CS via Leusden weer op Amersfoort CS aan te komen. Indien de vertrektijd van lijn 77 verschoven wordt naar .13 en .43 over het hele uur dan lijn 77 in één richting aan lijn 70 worden gekoppeld. Lijn 77 is dan om .18 en .48 over het hele uur weer terug. Vervolgens moet de bus met reizigers dan nog 23 minuten stilstaan tot de vertrektijd van lijn 70 richting Soest. Ook bij een gelijk verdeling blijft er nog steeds 12 tot 13 minuten koppeltijd per richting over. Met deze koppelmogelijkheid schieten reizigers uiteindelijk weinig op ten opzichte van een overstap of een wandeling naar het centrum.
- Koppeling lijn 70 – lijn 78: Lijn 70 komt om .11 en .41 over het hele uur en vertrekt om .13 en .43 over het hele uur aan te Amersfoort CS. Lijn 78 vertrekt om .10 en .40 over het hele uur en komt om .17 en .47 over het hele uur aan te Amersfoort CS. Lijn 78 doet er 37 minuten over om van Amersfoort CS via Leusden weer op Amersfoort CS aan te komen. Indien de vertrektijd van lijn 78 verschoven wordt naar .13 en .43 over het hele uur dan lijn 77 in één richting aan lijn 70 worden gekoppeld. Lijn 77 is dan om .20 en .50 over het hele uur weer terug. Vervolgens moet de bus met reizigers dan nog 21 minuten stilstaan tot de vertrektijd van lijn 70 richting Soest. Ook bij een gelijk verdeling blijft er nog steeds 11 tot 12 minuten koppeltijd per richting over. Met deze koppelmogelijkheid schieten reizigers uiteindelijk weinig op ten opzichte van een overstap of een wandeling naar het centrum.
- Koppeling lijn 70 – lijn 80: Lijn 70 komt om .11 en .41 over het hele uur en vertrekt om .13 en .43 over het hele uur aan te Amersfoort CS. Lijn 80 vertrekt om .15 en .45 over het hele uur en komt om .18 en .48 over het hele uur aan te Amersfoort CS. Lijn 80 is niet zoals voorgaande lijnen een luslijn. De omloop is echter wel zo efficiënt mogelijk in elkaar gezet. Nadat lijn 80 in Wageningen aan is gekomen volgt er een pauze van 18 minuten voor de chauffeur. Na deze pauze gaat lijn 80 gelijk weer terug naar Amersfoort. Voor efficiënte omlopen en diensten is een keertijd van 2 minuten ook een optie, de pauze zal dan elders genoten moeten worden. In het eerste geval doet lijn 80 er 2:03 over om van Amersfoort CS via Wageningen weer op Amersfoort CS aan te komen. In het tweede geval is er 1:47 nodig. Als in het eerste geval lijn 70 om .13 en .43 over het hele uur zou doorrijden als lijn 80 dan zou deze lijn weer om .16 en .46 over het hele uur terugkomen op Amersfoort CS. De aankomende lijn 80 zou dan met reizigers 27 minuten stilstaan op Amersfoort CS voordat er weer door kan worden gereden als lijn 70. In het tweede geval zou lijn 70 ook om .13 en .43 over het hele uur doorrijden als lijn 80. Lijn 80 is dan weer terug om .00 en .30 over het hele uur. Pas 13 minuten later kan er dan weer door worden gereden als lijn 70 richting Soest. Bij een meer gelijke verdeling van de wachttijd per richting zou er het nog steeds 7 minuten per richting zijn. Met deze koppelmogelijkheid schieten reizigers dus uiteindelijk ook weinig op ten opzichte van een overstap of een

wandeling naar het centrum. Daarnaast vervalt de aansluiting van lijn 80 te Veenendaal de Klomp waardoor veel reizigers gedupeerd worden.

Een derde optie is het doortrekken van lijn 70 naar het centrum van Amersfoort. De lus van Amersfoort CS naar het centrum en weer terug duurt ongeveer 10 minuten. Lijn 70 komt dan om .11 en .41 aan op Amersfoort CS. Om .13 en .43 over het hele uur vertrekt deze weer richting Amersfoort Centrum. Vervolgens zijn deze ritten weer om .23 en .53 over het hele uur terug om Amersfoort CS. Pas 20 minuten later vertrekken de ritten richting Soest weer om .13 en .43 over het hele uur. Ook bij een gelijk verdeling blijft er nog steeds 10 tot 11 minuten koppeltijd per richting over. Al met al een niet erg aantrekkelijke optie. Een andere mogelijkheid is het vier keer per uur rijden van de beschreven lus. Twee keer in aansluiting op de ritten uit Soest en twee keer in aansluiting op de ritten naar Soest. Het aantal benodigde DRU is dan wel al stukken hoger dan eigenlijk noodzakelijk.



Figuur 5.5: Verlenging lijn 70 naar Amersfoort Centrum

Voorstel

Al met al kleven er aan alle voorstellen te veel financiële, vervoerkundige of exploitatieve nadelen om deze door te voeren. Er liggen wellicht nog wel kansen indien er wordt toegestaan om op zaterdag met streekbussen (die andere interieureisen hebben dan de stadsbussen) op de stadslijnen te rijden waarbij ook de verschillende marketingformules worden losgelaten. Hiervoor is nader onderzoek nodig en wellicht moeten er dan kleine aanpassingen aan de stadsdienst gedaan worden. Dit is een mogelijkheid die verkend kan worden voor het vervoerplan 2014.

6 Utrecht Zuidoost

6.1 Routevoering Woudenberg: lijn 80 en 83

Aanleiding

Op verzoek van de gemeente Woudenberg wordt de route van lijn 80 en 83 aangepast te Woudenberg. De gemeente wil graag de Dorpsstraat autoluw maken en autoverkeer nog slechts in één richting toestaan. Dit heeft tot gevolg dat hier géén ruimte meer is voor de bus. Momenteel rijdt Connexxion nog via de Stationsweg-West en Dorpsstraat door Woudenberg heen. Vanaf de dienstregeling van 2013 is het de bedoeling dat de bussen via de Randweg gaan rijden.

Voorstel

Met de in de aanleiding beschreven route vervallen de haltes de Schans en Willem de Zwijgerlaan. Doordat er op de Randweg regelmatig file staat voor de Rotonde blijft in de richting Amersfoort in de spits de route via de Dorpsstraat nog steeds sneller. De halte Laanzicht op de Maarsbergseweg wordt nog niet aangedaan zolang de gemeente en de provincie geen maatregelen hebben genomen om de filevorming hier tegen te gaan. In verband met de verkeersdrukte wordt er in de richting Amersfoort in de ochtendspits op werkdagen via de Stationsweg-West en de Dorpsstraat gereden. Op de overige momenten wordt er wel via de Randweg gereden. Ondanks dat in de spits via de Dorpsstraat wordt gereden worden de haltes Willem de Zwijgerlaan en Schans niet aangedaan, deze worden geheel opgeheven.



Figuur 6.1: Nieuwe en oude route (stippellijn) lijn 80 en 83 Woudenberg met haltes

Gevolgen

Volgens de rijtijdmetingen van Goudappel Coffeng kan er in de richting Amersfoort buiten de ochtendspits maximaal 1 minuut rijtijdwinst geboekt worden. Aangenomen wordt dat dit ook in de andere richting geldt voor de gehele dag.

Op jaarbasis is dit een bezuiniging van 540:00 dal-DRU en 5:00 spits-DRU. Het aantal reizigers stijgt met 2500 op jaarbasis.

6.2 Routevoering Woudenberg: lijn 81

Aanleiding

De haltes de Kaneel en Burgwal in Woudenberg worden nauwelijks gebruikt door reizigers. Het beperkte gebruik biedt ruimte voor mogelijkheden om de routevoering te Woudenberg aan te passen zodat er meer reizigers dan van de genoemde haltes in Woudenberg plezier aan lijn 81 kunnen hebben.

Voorstel

Door in de richting Zeist de halte Laanzicht in lijn 81 op te nemen en de haltes de Kaneel en Burgwal alleen nog in de richting Woudenberg te bedienen worden er meer haltes in Woudenberg bediend. Daarnaast blijft het mogelijk om vanaf de haltes de Kaneel en Burgwal richting Zeist te reizen, men moet alleen in de andere richting opstappen en met de lus meereizen.



Figuur 6.2: Haltes en huidige route lijn 81 en voorstel met kortsluiting tot lus

Gevolgen

De rijtijden nemen in de richting Zeist met één minuut af. Op jaarbasis betekent dit ongeveer 50:00 dal-DRU en 10:00 spits-DRU minder. Het aantal reizigers neemt op jaarbasis ongeveer met 1500 toe.

6.3 Routevoering Elst: lijn 81

Aanleiding

De route van lijn 81 bevat diverse lussen waar de bus even van de provinciale weg afrijdt om in de dorpen reizigers op te halen en weg te brengen die verder van de provinciale weg af willen op- of afstappen. Het aantal gebruikers van de haltes in deze lussen is echter beperkt. Indien de routes op deze plekken strakgetrokken worden dan wordt de reistijd voor het overgrote deel van de reizigers, de doorgaande reizigers, korter. Als gevolg hiervan zal het aantal reizigers stijgen. Dan moet het aantal extra reizigers echter wel groter zijn dan het aantal reizigers wat je verliest doordat bepaalde haltes niet meer worden aangedaan. Uit tabel 8.1 blijkt dat de lus in Elst erg slecht blijkt te scoren, het aantal reizigers dat gebruikt maakt van de haltes 'in de lus' is (ten opzichte van de lussen in

Leersum en Amerongen) minimaal. Hier rijdt lijn 81 achterlangs door een verblijfsgebied. De lussen in Leersum en met name Amerongen doen het stukken beter. Het ligt dan ook voor de hand om de lussen in Leersum en Amerongen te behouden. De lus te Elst lijkt in ieder geval niet in de behoeften van de reizigers te voorzien.

Plaats	Halte	Mavr	Totaal	Zat	Totaal
Leersum	Middelweg	13,5	67,35	3,15	11,25
Leersum	Asenweg	23,4		1,2	
Leersum	De Oude Kolk	30,45		6,9	
Amerongen	Prinses Irenelaan	6,15	72	1,35	19,8
Amerongen	In de West	14,4		2,25	
Amerongen	Sporthal de Ploeg	51,45		16,2	
Elst	Oranjestraat	6,75	18,9	0	3,45
Elst	Beatrixstraat	6,9		0	
Elst	Woudweg	5,25		3,45	

Tabel 6.1: In en uitstappers lussen lijn 81 te Leersum, Amerongen en Elst

Voorstel

Door de route van lijn 81 in Elst strak te trekken via de Rijksstraatweg zullen doorgaande reizigers per richting twee minuten sneller op hun bestemming zijn. De maximum snelheid ligt op de Rijksstraatweg, in tegenstelling tot de huidige route, grotendeels op 50 km/uur.

Voor de enkele reizigers die nu op de Franseweg en de Schoolweg opstappen liggen de vervangende haltes op loopafstand. De reizigers van de halte Beatrixstraat kunnen gebruikmaken van de halte Ingeseveerweg, dit is gemiddeld 600 meter verder. De reizigers van de halte Oranjestraat kunnen ook van deze halte gebruik maken, deze ligt om de hoek op gemiddeld 200 meter. De halte Franseweg kan blijven bestaan, enkel de halte in de richting Driebergen-Zeist moet worden verplaatst naar de doorgaande weg. Dit is gelijk ook de vervangende halte voor de halte Woudweg op 350 meter lopen.

Op verzoek van ROCOV zal er bij de gemeente Rhenen een verzoek worden gedaan voor een nieuwe halte op de hoek van de N225 en de Veenendaalseweg.



Figuur 6.3: Route lijn 50 en oude route met haltes en nieuwe route lijn 81 met haltes en haltecirkels van 600m te Elst

Gevolgen

Het aantal reizigers neemt per saldo voor werkdagen toe met 3000 reizigers. De rijtijd neemt af met 2 minuten per rit per richting. Op jaarbasis neemt het aantal DRU af met ongeveer 370:00 dal-DRU en 36:00 spits-DRU.

6.4 Frequentie lijn 81: Driebergen-Zeist - Zeist

Aanleiding

Aan de verbinding Woudenberg – Zeist – Driebergen-Zeist is in de dienstregeling van 2012 veel veranderd. Voorheen behoorde dit traject tot lijn 83. Vanaf de huidige dienstregeling tot lijn 81. Hierbij is op het traject Woudenberg – Zeist Busstation gelijk de frequentie verlaagd tot een uurdienst over de gehele dag. De zaterdagfrequentie is gelijk gebleven. Enkel tussen Zeist en Driebergen-Zeist is in aansluiting op de frequentie van de oude lijn 81 (tussen Veenendaal en Driebergen-Zeist) in de spitsen op werkdagen de halfuurdienst behouden.

De bezettingen van dit gedeelte zijn echter erg laag. Gemiddeld maken er hier 5 reizigers van een rit gebruik.



Figuur 6.4: Route lijn 81 tussen Driebergen-Zeist en Zeist Busstation

Voorstel

Frequentie lijn 81 tussen Zeist en Driebergen-Zeist in de spits verlagen naar een uurdienst. De bezettingen op dit gedeelte van lijn 81 zijn niet veel beter dan op het stuk tussen Zeist en Woudenberg waar de gehele dag een uurdienst wordt gereden. Momenteel wordt tussen Zeist en Driebergen-Zeist een halfuurdienst gereden. De hier bespaarde middelen kunnen gebruikt worden voor extra ritten op de spitslijnen.

Als alternatief voor lijn 81 kan er tussen Zeist-centrum en Driebergen-Zeist ook gebruik worden gemaakt van diverse andere lijnen. Lijnen die deze relatie bedienen zijn lijn 50, 56, 71 en 74.

Gevolgen

Op dagbasis daalt het aantal DRU met 1:57 in de dal en 0:19 in de spits. Op jaarbasis daalt het aantal dal-DRU met 497:15 en spits-DRU met 80:45.

Het aantal reizigers daalt met ongeveer 20.000. Een groot deel van deze reizigers zullen echter gebruik gaan maken van de andere verbindingen tussen Driebergen-Zeist en Zeist zoals lijn 56. Per saldo zal het aantal reizigers met 10.000 dalen.

6.5 Versnellen lijn 83 te Veenendaal

Aanleiding

Lijn 83 loopt in de spits veel vertraging bij het oprijden van het kruispunt Rembrandtlaan – Kerkewijk vanaf de Rembrandtlaan. Deze vertraging ontstaat door het sluiten van de overweg, de file die hierdoor ontstaat en de tijd die nodig is voordat deze rij verdwenen is. Deze vertraging zorgt ervoor dat de aansluiting te Veenendaal de Klomp op de terugrit in gevaar komt.

Voorstel

Om de vertragingen bij de overweg te voorkomen wordt de route van lijn 83 in de richting Raadhuisstraat gewijzigd. De route gaat via het Goede Spoor lopen. De haltes Rembrandtpark, Vermeerstraat en Rembrandtlaan zullen dan niet meer worden aangedaan in deze richting. Reizigers die de loopafstand vanaf de halte Station Centrum te groot vinden kunnen blijven zitten zodat men op de terugweg op één van deze haltes uit kan stappen.



Figuur 6.5: Nieuwe route richting Raadhuisstraat via het Goede Spoor.

Gevolgen

Het aantal DRU blijft gelijk met bovenstaande oplossing. Het aantal reizigers zal licht dalen met ongeveer 1000 op jaarbasis doordat de haltes op de Rembrandtlaan nog slechts in één richting worden aangedaan.

6.6 Buurtbus 580 Veenendaal Oost

Aanleiding

Veenendaal Oost is een 'levensloopbestendige wijk'. Deze wijk wordt door buurtbus 580, welke als eis is opgenomen in het bestek, ontsloten. De gemiddelde bezetting van de buurtbus is na anderhalf jaar echter gemiddeld slechts 0,3 reizigers per rit. Gemiddeld maken er 7 reizigers per dag gebruik van. Ook al stijgt het aantal reizigers met 300%, de kosten staan dan nog steeds in geen verhouding met het gebruik en de opbrengsten. Indien er elke dag 7 reizigers van de buurtbus gebruik maken dan is dit ruim € 7000,- per reiziger per jaar aan buurtbusvergoeding van de provincie Utrecht.

Voorstel

De kans dat het aantal reizigers ooit op een behoorlijk niveau komt lijkt nihil. Connexxion stelt dan ook voor om buurtbus 580 met ingang van de dienstregeling 2013 op te heffen. Ter compensatie gaat buurtbus 505 van Syntus Veenendaal-Oost ontsluiten. De exacte route en dienstregeling zal op korte termijn in overleg met Syntus, de gemeente Veenendaal en de Buurtbusvereniging worden vastgesteld.

Gevolgen

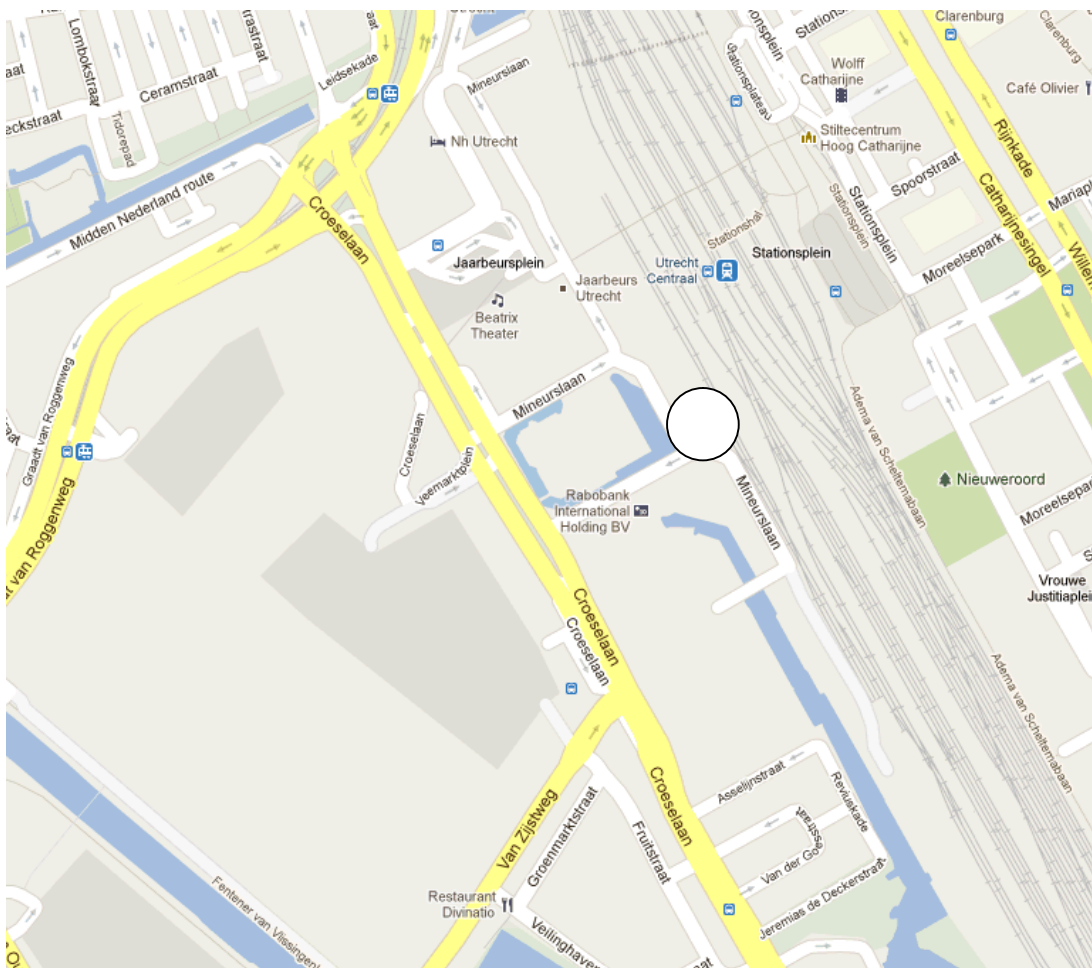
Aangezien buurtbussen per stuk vergoed worden door de provincie Utrecht dalen de kosten met €50.000 per jaar. Het aantal reizigers blijft gelijk doordat buurtbus 505 gaat ontsluiten.

7 Utrecht West

7.1 Nieuw busstation Utrecht Centraal Westzijde

Aanleiding

In Utrecht wordt gewerkt aan de bouw van een nieuwe OV-terminal. Deze heeft al eerder geleid tot het in dienst stellen van het busstation aan de Jaarbeurszijde van het station. De bouwwerkzaamheden zijn nu zodanig gevorderd dat het busstation verder verplaatst moet worden naar een nieuwe locatie naast het gebouw van de Rabobank. Naar verwachting zal het nieuwe busstation eind januari opgeleverd worden.

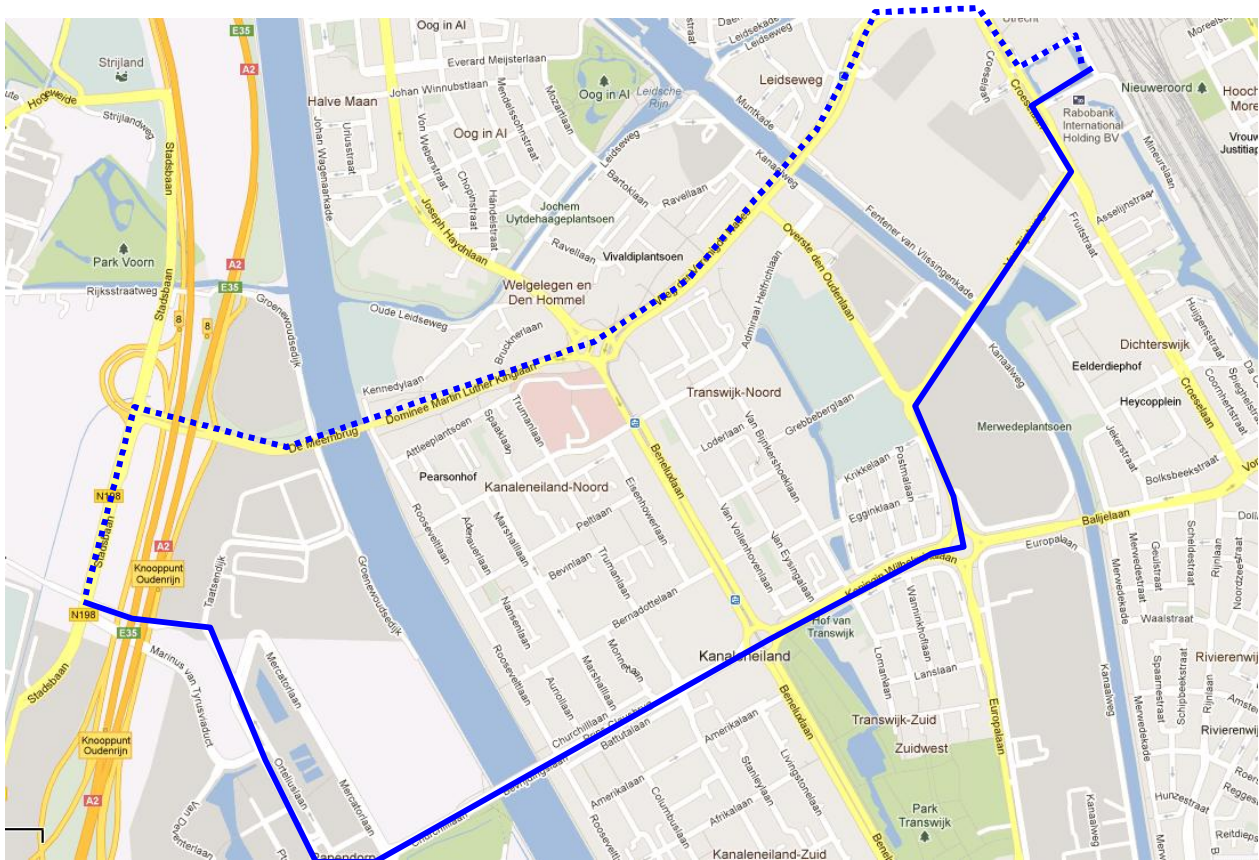


Figuur 7.1: de ligging van het nieuwe busstation Utrecht Centraal (westzijde)

Voorstel

Door de verplaatsing van de busstation moet, als de huidige route gehandhaafd blijft, de rijtijd verlengd worden (zie voorstel A). Een alternatief is om de route van de lijnen 128 en 180 te verleggen.

Op dit moment wordt via de Graadt van Roggenweg en het 24 Oktoberplein naar de Stadsbaan gereden. Het voorstel is om de route te verleggen naar de Van Zijstweg, Wilhelminalaan en Orteliuslaan.



Figuur 7.2: nieuwe route van lijn 128 en 180 door Utrecht (de stippellijn is vervallen route)

In de huidige routevoering rijden de bussen over de Graadt van Roggenweg parallel aan de tram. Door de routeverlegging naar de Wilhelminalaan ontstaan er aan de westzijde van de oude stad Utrecht twee OV-routes. De route via de Graadt van Roggenweg vormt de corridor waarop de tram een hoogwaardige OV-verbinding biedt.

De tweede corridor loopt via de Van Zijstweg, Wilhelminalaan en Churchilllaan en vormt zo een frequente as voor het busvervoer.

Tenslotte sluit deze route goed aan op de toekomstige busbaan Rijnvliet, die in het verlengde van het Orteliusviaduct ligt. Bij opening van deze busbaan hoeft de route van de bus ten oosten van de A2 niet meer aangepast te worden.

Deze route kan binnen de huidige rijtijd gerealiseerd worden.

Gevolgen

Op de reizigers aantallen heeft de verplaatsing van het busstation geen effect. De routewijziging B maakt enkele werklocaties beter bereikbaar en zorgt voor een filevrije route naar het station in Utrecht. Hierdoor wordt een groei van acht reizigers per dag verwacht.

7.2 Inzet van Procity's op lijn 106

Aanleiding

Aan het einde van 2011 is de West-Vlisterdijk in Vlist gereconstrueerd. Het gevolg van deze reconstructie was dat de bussen van lijn 106 niet meer over de West-Vlisterdijk kunnen rijden omdat de infrastructuur op deze route niet meer adequaat is ingericht. Sinds die tijd rijden van de bussen van lijn 106 om. Vanaf de Polsbroekerdam wordt via Oudewater naar Haastrecht gereden.

Op het moment van schrijven van dit vervoerplan werd nog onderhandeld over een oplossingsrichting voor de ontstane problematiek. Dat maakt dat deze paragraaf op het moment van lezen alweer achterhaald kan zijn. Desalniettemin meent Connexxion in dit vervoerplan toch haar visie op het geheel te moeten geven. Indien er in de gesprekken met de betrokken actoren een andere oplossing gekozen wordt zal deze prevaleren boven het hier aangedragen voorstel. Daarom wordt verwezen naar de separate notitie die over dit onderwerp is verschenen.

Voorstel

De infrastructuur van de West-Vlisterdijk is niet geschikt voor standaardmaterieel. Dit zal in de toekomst zo blijven. Dat betekent dat voor de uitvoering van lijn 106 omgezien zal moeten worden naar ander, kleiner materieel. De bezettingscijfers van lijn 106 (zie figuur 7.3) zijn zodanig dat de inzet van materieel met een kleinere capaciteit mogelijk is.

In de afgelopen periode is proefgereden met een Procity. Dit zijn bussen met een capaciteit van 33 personen en die iets smaller is dan het standaardmaterieel. Uit de proefritten is gebleken dat Procity's op de West-Vlisterdijk wel uit de voeten kunnen.

Tabel	Bezetting per telpunt / rit
Bron	NVS Najaar 2010 Connexxion
Lijn	Nieuwegein - Gouda
Sys-lijn	B106
Richting	1
Dagsoort	MAVR

Gemiddelde bezetting		Min/vert bez.gem.													
Nr.	Telpunt	1001 06:10 N= 9 45 zitp.	1003 06:58 N= 9 38 zitp.	1005 07:58 N= 9 45 zitp.	1007 09:01 N= 9 45 zitp.	1009 10:01 N= 9 45 zitp.	1011 11:01 N= 9 45 zitp.	1013 12:14 N= 9 45 zitp.	1015 13:30 N= 9 45 zitp.	1017 14:30 N= 9 45 zitp.	1019 15:35 N= 9 45 zitp.	1021 16:37 N= 9 45 zitp.	1023 17:37 N= 9 38 zitp.	1025 18:37 N= 9 38 zitp.	1027 19:37 N= 9 45 zitp.
1	Nieuwegein, Poort van Nieuwegein		9,9	4,3	4,1	1,1	0,8	3,0	2,1	3,1	3,9	3,6	3,6	2,4	2,4
15	Benschop, Van Iperen	0,1	34,4	6,0	1,4	1,6	0,6	3,0	2,8	2,8	3,3	5,0	5,3	2,3	2,4
34	Vlist, Fransekade	2,2	46,3	9,1	3,1	1,6	1,2	1,6	1,4	1,8	3,0	2,2	3,6	1,9	2,3
38	Vlist, Bilwijkenweg	3,1	50,6	10,1	3,5	2,1	1,4	1,7	1,4	0,8	3,4	1,4	3,4	1,3	2,0
45	Gouda, Stolwijkerluis	9,3	51,3	14,1	8,7	3,8	4,2	3,6	7,3	2,6	8,6	2,1	2,1	1,0	2,7
															44,5
															71,0
															81,3
															86,2
															121,4

Tabel	Bezetting per telpunt / rit
Bron	NVS Najaar 2010 Connexxion
Lijn	Nieuwegein - Gouda
Sys-lijn	B106
Richting	2
Dagsoort	MAVR

Gemiddelde bezetting		Min/vert bez.gem.													
Nr.	Telpunt	1002 06:12 N= 9 38 zitp.	1004 06:55 N= 9 45 zitp.	1006 07:55 N= 9 45 zitp.	1008 09:02 N= 9 45 zitp.	1010 10:02 N= 9 45 zitp.	1012 11:15 N= 9 45 zitp.	1014 12:31 N= 9 45 zitp.	1016 13:31 N= 9 45 zitp.	1018 14:31 N= 9 45 zitp.	1020 15:31 N= 9 45 zitp.	1022 16:31 N= 9 38 zitp.	1024 17:31 N= 9 38 zitp.	1026 18:31 N= 9 45 zitp.	1028 19:29 N= 9 45 zitp.
2	Gouda, Doelenbrug		2,9	3,2	1,8	3,8	1,8	3,3	7,4	21,3	27,2	14,4	11,8	7,7	1,9
9	Haastrecht, Bredeweg		1,9	2,8	2,1	1,7	1,8	2,7	5,7	17,8	24,7	12,6	8,5	8,1	1,3
32	Benschop, Doesbrug	3,3	10,4	4,8	4,3	2,0	2,4	1,9	3,7	12,1	15,7	7,5	2,9	3,2	1,3
46	IJsselstein, Zeemanlaan	3,7	8,2	3,1	2,3	2,0	3,2	1,1	3,1	2,3	3,2	4,8	3,8	2,3	1,0
															108,5
															91,3
															75,5
															44,1

Bron: NVS-cijfers 2010

Tabel 7.1: bezetting van lijn 106 in het laatste jaar dat door Vlist werd gereden

Gezien de capaciteit van de Procity kan dit materieel op lijn 106 worden ingezet. In de ochtendspits is er een rit (rit 1003) met een passagiersaanbod dat groter is dan de capaciteit van een Procity. Deze rit zal daarom met twee voertuigen gereden worden.

Gevolgen

Voor de reiziger heeft deze wijziging het effect dat er na lange tijd weer bussen door Polsbroek en Vlist gaan rijden. Verder zijn er geen gevolgen. Ook op het gebied van kwantiteiten heeft dit voorstel geen mutaties tot gevolg.

7.3 Zomerdienstregeling lijn 180/280**Aanleiding**

Gedurende de zomervakantie rijdt lijn 280 niet. Alleen lijn 180 blijft dan rijden. De relatie Kanaleneiland - Papendorp – Montfoort – Oudewater wordt dan niet bediend. Dit terwijl dit wel het geval is buiten de zomer. Reizigers die normaal op deze relatie reizen worden gedwongen om ver om te reizen of om van een ander vervoermiddel gebruik te maken. Lijn 280 heeft forensen als doelgroep. Deze zijn maar enkele weken vrij om de rest van de zomer gewoon door te werken. Derhalve is er ook tijdens de zomervakantie behoefte aan lijn 280.

Voorstel

De ‘tussenritten’ van lijn 180 tussen Montfoort en Utrecht laten vervallen in de zomer. Lijn 180 wordt dan een halfuurdienst. Lijn 280 gaat in de spits een halfuurdienst rijden zodat voor Montfoort een kwartierdienst van en naar Utrecht behouden blijft. Oudewater krijgt een kwartierdienst in plaats van een halfuurdienst. De Meern-Zuid gaat terug van een kwartierdienst naar een halfuurdienst.

Om een goede dienstregeling te krijgen worden in de middagspits de “halve” ritten van lijn 180 omgewisseld met de ritten van lijn 280, zodat er een tussen Utrecht en Oudewater gedurende het hele jaar een gespreide kwartierdienst ontstaat.

Daarnaast wordt voorgesteld om op lijn 280 geen lokale reizigers toe te staan. Zo komt het karakter van sneldienst beter tot uitdrukking. Lokale reizigers in Utrecht hebben met de lijnen 195 en 29 een goed en frequent alternatief.

Gevolgen

Doordat de bruikbaarheid van deze forensenlijn toeneemt zal naar verwachting het aantal reizigers stijgen met 8 reizigers per dag.

Per dag kost dit 0:55 uur in de spitsuren en 0:54 uur in de daluren. Op jaarbasis zijn dit 28 DRU's in de spits en 27 DRU's in de daluren.

7.4 Routewijziging lijn 126 in Mijdrecht

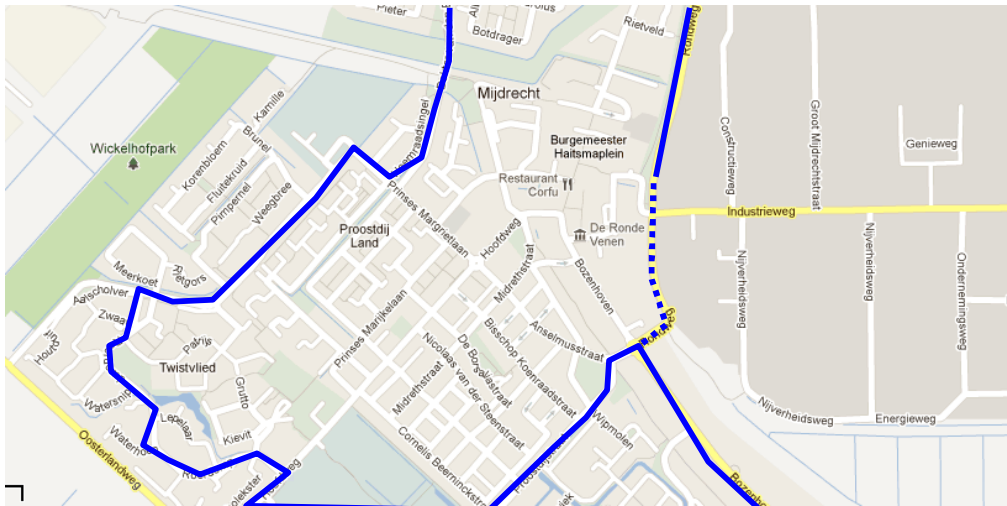
Aanleiding

Lijn 126 rijdt in Mijdrecht een ontsluitende route langs de wijken Troostveld en Proostdijland. Deze route wordt in beide richtingen gereden. Daardoor wordt er in Mijdrecht veel heen en weer gereden. De reiziger is hierdoor lang onderweg en heeft behoefte aan een snellere route door het dorp.

Voorstel

Lijn 126 rijdt, komende vanuit Wilnis, zijn huidige route tot de halte Rondweg. In plaats van dezelfde route weer terug te rijden rijdt de bus verder over de Rondweg en via de Bozenhoven weer terug naar Driehuis, Wilnis en Amsterdam. Hierdoor wordt de ronde door Mijdrecht voortaan maar in een richting gereden. Reizigers die richting Amsterdam willen moeten voortaan aan de overzijde van de straat instappen. De koppeling met lijn 141 komt te vervallen.

Een ander voordeel van deze wijziging is dat er aan de andere kant van de lijn, tussen Amsterdam en Abcoude, een betere afstemming met lijn 120 mogelijk is.



Figuur 7.3: route van lijn 126 in Mijdrecht (de stippellijn is het nieuwe gedeelte)

Gevolgen

Voor de meeste reizigers pakt deze wijziging gunstig uit: afhankelijk van de instaphalte wordt de reis korter doordat de lus niet meer in twee, maar nog maar in een richting wordt bereden. Dat kan tot 9 minuten reistijd schelen. Daarnaast wordt de reis ook goedkoper voor de passagier omdat er minder kilometers worden afgelegd. Dit kan tot 10 reizigers extra per dag opveren.

De besparing is 1:12 uur per dag tijdens de spitsuren en 4:12 uur per dag tijdens de daluren. Op zaterdag (dal) is de besparing 2:15 uur, terwijl de zondag (dal) 1:39 uur bijdraagt.

Op jaarbasis levert dit 306 DRU's tijdens de spitsuren en 1.284 DRU's in de daluren op.

7.5 Routewijziging lijn 141 in Mijdrecht

Aanleiding

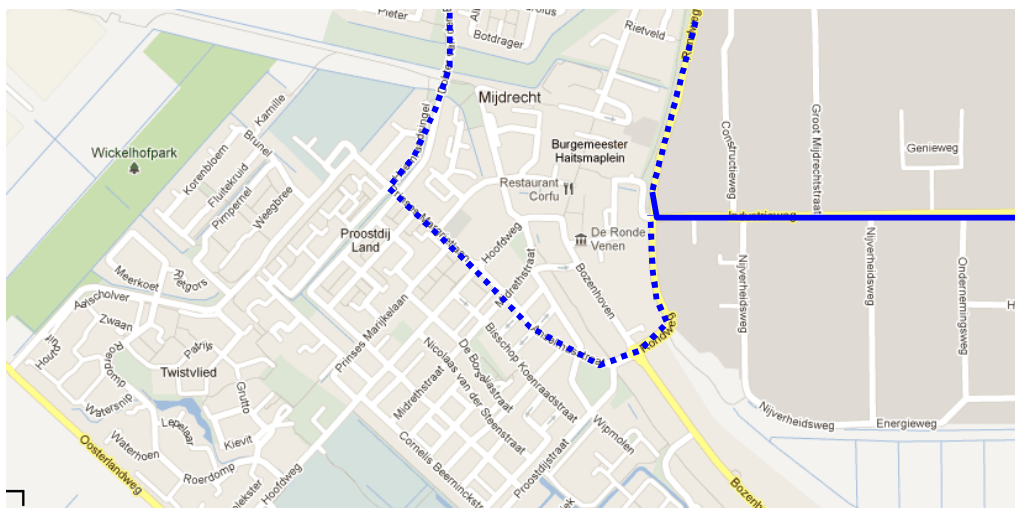
Lijn 141 is bij de halte Rondweg gekoppeld aan lijn 126. De bus van lijn 141 rijdt door als lijn 126 en omgekeerd. Doordat lijn 126 op zichzelf een lus in een richting door Mijdrecht gaat rijden (zie paragraaf 9.1) is deze koppeling niet meer mogelijk.

Voorstel

Om te voorkomen dat lijn 141 naast de haltes op het industrieterrein alleen nog de halte Rondweg aandoet gaat de bus een lus door Mijdrecht rijden. Vanaf de Rondweg rijdt de bus via de Dukaton, Dr. v.d. Berglaan, Pr. Margrietlaan, Anselmusstraat en via de Rondweg weer

terug naar de Industriestraat. Op deze wijze houdt het grootste deel van Mijdrecht een rechtstreekse busverbinding met Woerden.

De lus wordt in een richting bereden: vanuit Woerden rijdt de bus eerst naar de halte Rondweg en vervolgens via de Dukaton, v.d. Berglaan en Margrietlaan weer terug naar de Industriestraat.



Figuur 7.4: route van lijn 141 in Mijdrecht (de stippellijn is het nieuwe gedeelte)

De dienstregeling van lijn 141 wordt afgestemd op de aansluiting in Woerden op de treinen naar en van Utrecht en Gouda. Helaas kan er niet tegelijkertijd op de trein naar Leiden worden aangesloten. Omdat een meerderheid van de reizigers overstapt in de richting Utrecht of Gouda is de keuze gemaakt om op deze treinen aansluiting te geven.

Gevolgen

Voor de reizigers heeft deze wijziging weinig gevolgen. Er komen, voor lijn 141, weliswaar enkele haltes in Twistvlied te vervallen, maar deze haltes trokken amper reizigers voor Woerden: vrijwel iedereen rijdt met lijn 126 naar/van Amsterdam. De haltes die wel reizigers richting Woerden aantrokken liggen langs de ronde die nu door lijn 141 gemaakt gaat worden.

De routewijziging kost 0:26 uur per dag tijdens de spitsuren en 1:40 uur per dag tijdens de daluren. Op zaterdag (dal) wordt er 0:49 uur extra gereden.

Op jaarbasis kost dit 111 DRU's tijdens de spitsuren en 468 DRU's in de daluren.

7.6 Route lijn 126 langs station Abcoude

Aanleiding

Sinds afgelopen december rijdt lijn 126 in Abcoude op proef langs het station van Abcoude. Vooraf is afgesproken dat de proef als geslaagd wordt beschouwd als er minimaal 50 reizigers extra zijn tussen Mijdrecht en Abcoude en maximaal 10 reizigers minder tussen Abcoude en Amsterdam Zuidoost.

Voorstel

Om het aantal reizigers tussen Abcoude en Mijdrecht, resp. Amsterdam Zuidoost in de nieuwe situatie te bepalen is gebruik gemaakt van de OV-chipkaart gegevens van een drietal representatieve, willekeurige werkdagen in maart. Een dinsdag is de meest representatieve dag van de week. Daarom zijn de dinsdagen 13, 20 en 27 maart 2012 als datum geprikt. Voor de referentie in november geldt hetzelfde, maar dan voor 8, 15 en 22 november 2011. Voor het aantal reizigers tussen Abcoude en Mijdrecht is het telpunt Abcoude, Viaduct gebruikt en voor het traject tussen Abcoude en Amsterdam zijn de reizigersaantallen op het telpunt Weltevreden bepalend.

De bezettingen tussen Mijdrecht en Abcoude, resp. Abcoude en Amsterdam Zuidoost zijn als volgt:

	Abcoude, Viaduct (november 2011)	Abcoude, Viaduct (maart 2012)
Richting A'dam	462	410
Richting Mijdrecht	434	382

Bron: OV-chipkaart gegevens

	Amsterdam, Weltevreden (november 2011)	Amsterdam, Weltevreden (maart 2012)
Richting Amsterdam	297	260
Richting Mijdrecht	321	289

Bron: OV-chipkaart gegevens

De verschillen in de bezetting van 2012 ten opzichte van 2011 zijn als volgt:

	Richting Amsterdam	Richting Mijdrecht
Viaduct A2	- 52	- 52
Weltevreden	- 37	- 32

Richting Mijdrecht zijn de 50 extra reizigers niet gehaald. Sterker nog, het aantal reizigers is in beide richtingen gedaald. De daling is in beide richtingen ongeveer gelijk. Richting

Amsterdam is er eveneens een daling, maar dan van ongeveer 30 reizigers. Ook hier is niet voldaan aan de eis van een maximale daling van 10 reizigers.

Alle vier de indicatoren voldoen niet aan de randvoorwaarden. Op grond daarvan kan geconcludeerd worden dat de proef niet geslaagd is. Het vervoer naar de halte Abcoude, Station voldoet niet aan de verwachtingen die bij de start van de proef leefden.

Gevolgen

De routewijziging in Abcoude raakt ongeveer 30 reizigers per dag. Daar staat tegenover dat er door de kortere reistijd weer oude reizigers teruggewonnen worden en eventueel nieuwe reizigers aangetrokken kunnen worden.

De inkorting van de route in Abcoude leidt tot een besparing van 0:51 uur per dag in de spitsuren en 2:27 uur per dag in de daluren. Op zaterdag (dal) is de besparing 1:45 uur, terwijl de zondag (dal) 1:12 uur bijdraagt. Op jaarbasis bespaart dit 217 DRU's in de spitsuren en 786 DRU's in de daluren."

7.7 Lijnnummers in Utrecht West

Aanleiding

De huidige lijnnummering in Utrecht-West vormt een resultante van ontwikkelingen uit het verleden. Het overgrote deel van de lijnnummers dateert nog uit de tijd van Westnederland. Dat bedrijf had een bepaalde logica ten aanzien van de nummering van het lijnennet. Door het ontstaan van de concessiegrenzen en aanbestedingen is de lijnnummering nogal versnipperd geraakt.

Voorstel

Om er wat meer eenheid en systeem in aan te brengen worden een vijftal lijnen hernoemd. Het gaat daarbij om de volgende lijnen:

128: hernoemen in 102
180: hernoemen in 107
141: hernoemen in 123
143: hernoemen in 124
280: hernoemen in 207

Als deze hernoeming is uitgevoerd bestaat er in Utrecht-West een overzichtelijk net met de volgende lijnen en -nummers:

3: stadsdienst Woerden
4: stadsdienst Woerden

101: Woerden - Zegveld - Nieuwkoop (Arriva; concessie Zuid-Holland Noord)
102: Woerden - Harmelen - Utrecht
103: (gereserveerd voor Utrecht-Schoonhoven in het geval de lijn 195 door de overgang van Zuid-Holland naar Arriva wordt geknipt; vroeger heette die lijn ook 103)
104: Woerden - Montfoort - IJsselstein - Nieuwegein
105: Woerden - Oudewater
106: IJsselstein - Gouda (als deze lijn in een buurtbus wordt omgezet vervalt het nummer)
107: Utrecht - Montfoort - Oudewater – Gouda
203: (gereserveerd voor Utrecht-Schoonhoven in het geval lijn 295 geknipt wordt)
207: Utrecht - Montfoort - Oudewater

120: Utrecht - Breukelen - Loenen - Abcoude - Amsterdam Zuidoost
121: Hilversum - Loenen - Mijdrecht - Uithoorn
122: Weesp - Nigtevecht - Loenen (Kerklaan) - Vreeland
123: Woerden - Kamerik - Wilnis - Mijdrecht
124: Woerden - Teckop - Kockengen - Breukelen
125: Vleuten - De Meern (GVU)
126: Amsterdam - Abcoude - Mijdrecht
130: Breukelen - Vinkeveen - Mijdrecht - Uithoorn

Zo ontstaan er in en ten zuiden van Woerden lijnnummers in de 100-serie en ten noorden van Woerden in de 120-serie. Tevens wordt het verschil met de lijnen van de concessie Amstel- en Meerlanden duidelijk (die gebruiken o.a. de 140-serie).

De lijnen 195 en 295 blijven, als zij als doorgaande lijn blijven doorrijden, hun nummer behouden. Dit nummer komt uit de reeks die in de Krimpenerwaard gebruikt wordt. Omdat het hier om een doorgaande lijn gaat heeft of het Zuid-Hollandse deel een Utrechts nummer, of het Utrechtse deel een Zuid-Hollands nummer. Hernummeren is dan zinloos.

Gevolgen

Geen. Voor de reiziger wordt het makkelijker om de “eigen” bus te herkennen.

7.8 Lijn 195/295

Aanleiding

Lijn 195 (en 295) is de lijn van Utrecht via IJsselstein, Schoonhoven en Bergambacht naar Rotterdam (Capelsebrug). In april jl. heeft de provincie Zuid-Holland bekend gemaakt dat de nieuwe concessie Zuid-Holland Noord ingaande 9 december 2012 aan Arriva gegund is. Het lijndeel Schoonhoven-Rotterdam wordt daardoor door een andere vervoerder gereden dan het Stichtse lijndeel. Dit is voor de exploitatie van de lijn een complicerende factor.

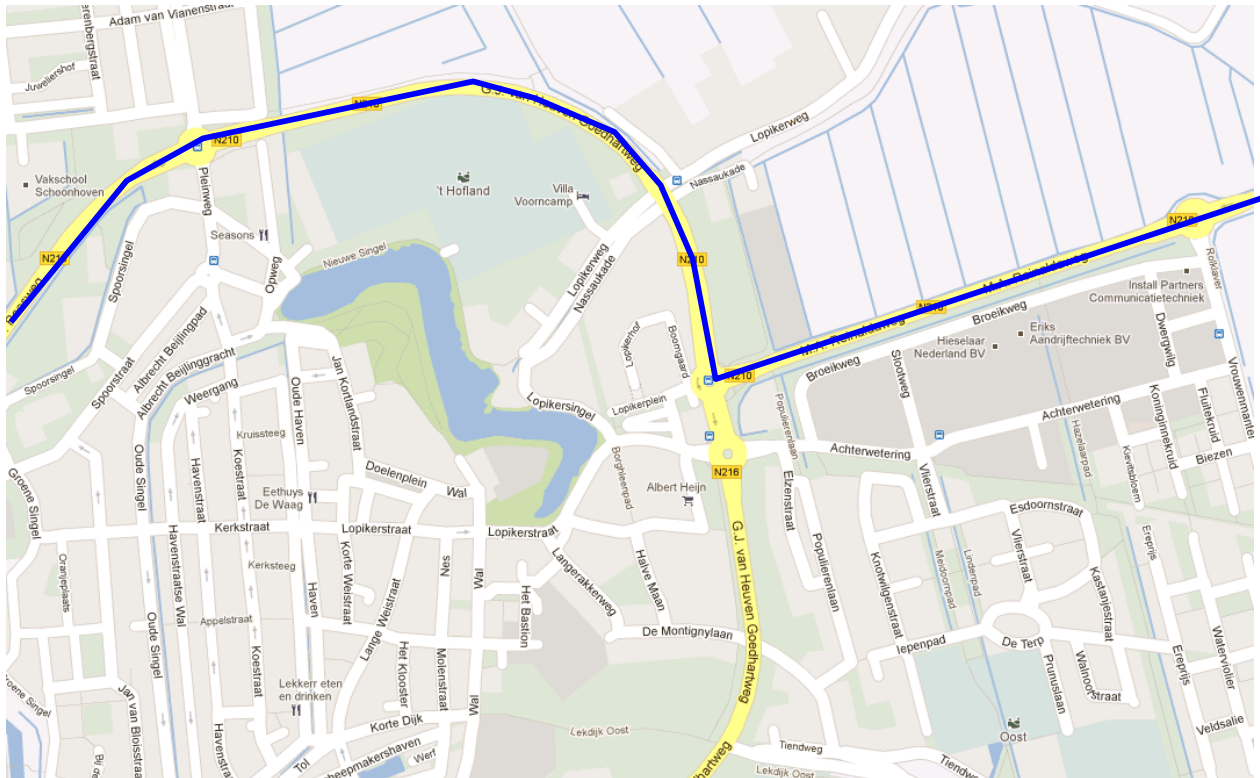
Voorstel

Met Arriva worden gesprekken gestart om het doorgaande karakter van lijn 195 te blijven waarborgen. Omdat deze gesprekken nog moeten worden gestart valt er over de uitkomsten van deze gesprekken niets te zeggen. In ieder geval zullen alle betrokken partijen ernaar streven om te komen tot een gezamenlijke exploitatie van de gehele lijn tussen Utrecht en de Capelsebrug. In dit geval, en dat is momenteel het uitgangspunt, veranderd er niets.

Op het moment dat er in de gesprekken geen overeenstemming wordt bereikt wordt lijn 195 geknipt. Er ontstaan dan twee nieuwe lijnen tussen Utrecht en Schoonhoven:

- Lijn 103: Utrecht – IJsselstein – Benschop – Lopik – Schoonhoven
- Lijn 203: Utrecht – IJsselstein – Lopik – Schoonhoven

Lijn 103 is daarbij de lijn die nu nog onder lijn 195 rijdt. Deze lijn bediend Benschop. Lijn 203 zijn de sneldiensten die nu als lijn 295 rijden. Deze lijn rijdt via Papendorp Zuid en slaat Benschop over.



Figuur 7.6: routevoering van lijn 103 en 203 in Schoonhoven

In Schoonhoven gaan de bussen van de Reinaldaweg via de Van Heuven Goedhartweg naar het eindpunt op het Henri Dunantplein rijden. Bij deze halte kan dan worden overgestapt op lijn 195 richting Bergambacht en Rotterdam.

Gevolgen

Omdat de insteek is om de gezamenlijke exploitatie met Zuid-Holland op de lijnen 195/295 te continueren zijn de gevolgen voor de reiziger beperkt. Deze kan wel tussen bv. Lopik en Utrecht met een bus van Arriva vervoerd gaan worden.

8 Extra en minder ritten

Aanleiding

Bij sommige ritten is de bezetting zo laag dat de kosten niet opwegen tegen het aantal reizigers dat gebruik maakt van de rit. Daarnaast zijn er ook momenten dat er behoefte lijkt te zijn aan meer ritten. Door de gebruikte kwantiteiten te verschuiven van de momenten waarop weinig reizigers er gebruik van maken naar momenten waarop er meer reizigers gebruik kan maken wordt op een kostenneutrale manier het aantal reizigers verhoogd.

Voorstel

Door kritisch te kijken naar (deel)ritten, met name eerste en laatste ritten, kunnen besparingen worden behaald zonder dat hier veel reizigers hinder van ondervinden. Connexxion overweegt om de ritten uit tabel 8.1 te schrappen. Als alternatief kunnen de reizigers van de te schrappen ritten gebruik maken van eerdere of latere ritten. Een ander alternatief waarvan reizigers gebruik kunnen maken is de Regiotaxi.

Het voorstel voor lijn 1 is niet het schrappen van de ritten. De ritten na 21:00 worden enkel omgezet van ritten met een grote bus naar ritten met een taxibus. Vandaar dat ze eerst in tabel 8.1 geschrapt worden en in tabel 8.2 toegevoegd worden.

Lijn	dagsoort	rit	traject	tijd	bezetting /dag	dal-DRU	spits-DRU	dagen	reizigers /jaar	jaar-dal	jaar-spits	taxi-DRU	Verplicht bijlage 19?
E001	MAZO	Alles na 21:00 met Taxi	geheel		12	05:00	00:00	365	4380	1825:00	0:00	00:00	ja, maar komen terug als taxirit
E008	MAVR	1129	geheel (incl. terugdeel vorige rit E008)	00:47	0,4	00:26	00:00	255	102	110:30	0:00	0:00	nee
E008	ZON	7001	geheel (incl. heendeel volgende rit E008)	07:57	2,7	00:00	00:26	58	156,6	0:00	25:08	0:00	nee
E008	ZON	7069	geheel (incl. terugdeel vorige rit E008)	00:47	1	00:26	00:00	58	58	25:08	0:00	0:00	nee
E081	MAVR	1001	Driebergen- Zeist - Veenendaal	05:23	4	00:55	00:00	255	1020	233:45	0:00	0:00	nee
E050	MAVR	1001	Driebergen- Zeist - Wageningen	05:28	3	00:52	00:00	255	765	221:00	0:00	0:00	ja
E050	MAVR	1003	Leersum - Wageningen	06:17	2	00:32	00:00	255	510	136:00	0:00	0:00	ja
E050	ZAT	4001	Elst - Wageningen	07:25	2,3	00:00	00:21	52	119,6	0:00	18:12	0:00	ja
Totaal									7.111	2551:23	43:20	0:00	

Tabel 8.1: Voorstel te schrappen ritten

Daarnaast wil de bovenstaande kwantiteiten verschuiven naar momenten waar meer reizigers er plezier van hebben. Connexxion wil hiervoor diverse ritten toevoegen.

De vraag naar vroege ritten is in stedelijk gebied zoals in Utrecht, Amersfoort en Zeist stukken groter dan in landelijk gebieden zoals rond Wageningen. Met name in deze gebieden lijkt er dan behoefte aan een uitgebreidere bediening buiten de spitsuren voor met name vroege werkers en ook voor reizigers met een recreatieve bestemming. Reizigers hebben daarnaast geklaagd over het gebrek aan vroege ritten tussen Utrecht en Zeist. In dit kader stelt Connexxion voor extra ritten aan te bieden op lijn 2 in Amersfoort en op lijn 50 tussen Driebergen-Zeist en Utrecht.

Lijn 74 ontsluit het bedrijventerrein de Isselt in Amersfoort en biedt een directe verbinding tussen Soest en Amersfoort Centrum. Deze lijn houdt echter al erg vroeg op met rijden vlak na 18:00. Om de lijn aantrekkelijker te maken voor werkende stelt Connexxion voor om een rit extra te rijden na 18:30.

Lijn 56 is op de vroege ochtend erg goed bezet vanuit Wijk bij Duurstede terwijl op dat moment nog een uurdienst wordt gereden. Door een extra rit in te leggen rond 6:30 wordt ingespeeld op de grote vraag op de vroege morgen. Tevens wordt zo de mogelijkheid geboden om een rit van een half uur eerder te nemen waardoor het risico op overbezetting beperkt wordt.

Lijn	dagsoort	traject	tijd	dal- DRU	spits- DRU	dagen	jaar-rzg	jaar-dal	jaar- spits	taxi-DRU
E001	MAZO	geheel	na 21:00	05:00	00:00	365	4380	0:00	0:00	1825:00
E002	MAVR	Iskanderpad - Nieuwland - CS	05:07	00:36	00:00	255	2.550	153:00	0:00	0:00
E050	MAVR	Driebergen-Zeist - Utrecht	05:29	00:24	00:00	255	3060	102:00	0:00	0:00
E050	ZAT	Driebergen-Zeist - Utrecht	05:57	00:26	00:00	52	520	22:32	0:00	0:00
E050	ZAT	Utrecht - Driebergen-Zeist	06:22	00:26	00:00	53	530	22:58	0:00	0:00
E050	ZON	Utrecht - Driebergen-Zeist	08:33	00:00	00:26	58	870	0:00	377:00	0:00
E050	ZON	Driebergen-Zeist - Utrecht	07:59	00:00	00:25	58	870	0:00	362:30	0:00
E074	MAVR	Amersfoort - Soest- Zuid	18:36	00:20	00:00	255	2.550	85:00	0:00	0:00
E056	MAVR	Wijk bij Duurstede - Doorn	06:32	00:19	00:00	255	2550	80:45	0:00	0:00
Totaal							17.880	466:15	739:30	1825:00

Tabel 8.2: Voorstel extra ritten

Gevolgen

Op basis van het schrappen van bovenstaande ritten stijgt op jaarbasis het aantal spits-DRU met 696:10 en daalt het aantal dal-DRU met 2085:08. Het aantal taxi-DRU neemt toe met 1825:00.

Het aantal reizigers stijgt met ongeveer 10.800 op jaarbasis.

9 Kwantiteitenoverzicht

Op basis van de in de voorgaande hoofdstukken voorgestelde uitbreidingen en inkrimpingen en de diverse rijtijaanpassingen komt onderstaand kostenplaatje eruit.

Paragraaf	Voorstel	dal-DRU	spits-DRU	taxi-DRU	Reizigers
4.1	Route lijn 1 Soesterkwartier	-	-	-	-
4.2	Bediening Meander Ziekenhuis	-	-	-	-
5.1	Zaterdagroute Spakenburg	-	-	-	-
5.2	Busbaan Tabaksteeg	-	-	-	-
5.5	Frequenties spitslijnen	3056,75	476,25	-	68070
5.7	Scholierenlijn 684	-51	-51	-	-14500
5.7	Scholierenlijn 685	-181	-181	-	-6000
5.8	Zaterdagverbinding Soest-Amersfoort	-	-	-	-
6.1	Route Woudenberg lijn 80/83	-5	-540	-	2500
6.2	Route Woudenberg lijn 81	-50	-10	-	1500
6.3	Route Elst lijn 81	-370	-36	-	3000
6.4	Frequentie lijn 81	-500	-80	-	-10000
6.5	Versnellen lijn 83	-	-	-	-
6.6	Buurtbus 580	-	-	-	-
7.1	Busstation Utrecht Centraal Westzijde	-	-	-	3000
7.2	Inzet Procity's op lijn 106	-	-	-	-
7.3	Zomerdienst lijn 280	27	28	-	240
7.4	Route lijn 126 Mijdrecht	-1284	-306	-	3650
7.5	Route lijn 141 Mijdrecht	468	111	-	-
7.6	Route lijn 126 Abcoude	-768	-217	-	-
8	Meer en minder ritten	-2027	647	1825	8000
Verandering DRU-Totaal		-1684,25	-158,75	1825	
DRU-vergoedingen (pp. 2008)		€ 38,14	€ 63,56	€ 27,54	
Totaal verandering vergoedingen per soort		€ 64.237,30-	€ 10.090,15-	€ 50.260,50	
Totaal verandering met voorstellen		€	24.066,95-		
Kostenverandering buurtbus		€	50.000,00-		
Kostenverandering rijtijaanpassingen		€	210.115,57-		
Totale verandering		€	284.182,52-		
					59460

Tabel 9.1 Kwantitatieve en financiële gevolgen voorstellen vervoerplan en rijtijaanpassingen

Bijlagen

Bijlage 1: Wensen overheden

Bijlage 2: Reactie ROCOV Concept Vervoerplan

Bijlage 3: Reactie Connexxion op ROCOV

Bijlage 4: Overzicht ontwikkeling reizigerskilometers per lijn

Bijlage 5: Overzicht rijtjidsmutaties

Bijlage 6: Concept tabellen spitslijnen

Bijlage 7: Kwantiteitsheet

Bijlage 1: Wensen overheden

Gemeente Amersfoort

Meer ritten op spitslijnen naar Utrecht

- Connexxion is voornemens om extra ritten aan te bieden op de spitslijnen op de momenten dat er voldoende vraag naar is.

Opnemen halte Heideweg in de dienstregeling.

- Connexxion zal de halte Heideweg in de dienstregeling van lijn 5 opnemen zodra deze halte gerealiseerd is.

Opnemen halte Maatweg bij nieuwe Meander Ziekenhuis in de dienstregeling

- Connexxion zal de halte Maatweg in de dienstregeling van lijn 3 en 76 opnemen zodra deze halte gerealiseerd is.

Gemeente Bunschoten

Spitsverbinding Eemdijk – Baarn – Soest tbv leerlingen Grifland College Soest en Baarnse Lyceum.

- Binnen de huidige dienstregeling zou een routewijziging van lijn 72 hier een optie kunnen zijn. Dit kost echter wel extra rijtijd. Om de aansluitingen in Soest te halen zal deze lijn dan elders ingekort moeten worden. De route is echter nergens te versnellen. Daarnaast is de capaciteit van de taxibus niet berekend op dergelijke groepen. Een andere optie zou het opzetten van een nieuwe lijn zijn. De kosten hiervan zijn echter erg hoog in verhouding tot de enkele scholieren die hiervan gebruik zullen maken. Daarnaast is de afstand tussen de kernen beperkt, scholieren zullen bij goed weer dus fietsen en enkel bij slecht weer de bus gebruiken. De kosten zullen dus constant aanwezig zijn terwijl de inkomsten alleen op dagen met slecht weer aanwezig zullen zijn. Al met al ziet Connexxion hier geen brood in.

Gemeente De Ronde Venen

Verbeteren van de aansluitingen in Uithoorn naar en van lijn 130.

- De aansluitende lijnen in Uithoorn zijn lijn 140 richting Hoofddorp, lijn 142 richting Amstelveen/Amsterdam en lijn 170 richting Amstelveen/Amsterdam. Hiervan rijden de lijnen 140 en 170 met een tienminutendienst, terwijl lijn 142 iedere 20 minuten rijdt. Lijn 130 zelf rijdt ieder kwartier. Deze kwartierdienst is niet goed af te stemmen op de tien-, c.q. twintigminutendienst van de overige lijnen. Dat betekent dat er altijd ritten zijn die goed en minder goed aansluiten. Het “weglopen” van de

frequenties betekent in veel gevallen dat het nemen van een bus eerder of later wel tot een goede aansluiting in Uithoorn leidt.

Verbeteren van de aansluitingen van lijn 141 op de trein in Woerden.

- De vertrektijden van de trein in Woerden zijn als volgt:
 - o Breukelen: -:11 en -:41
 - o Utrecht: -:10, -:23, -:40 en -:53
 - o Gouda: -:19, -:27, -:49, -:57
 - o Leiden: -:06, -:36

De aankomsttijden van de trein in Woerden zijn als volgt:

- o Breukelen: -:27 en -:57
- o Utrecht: -:06, -:19, -:36 en -:49
- o Gouda: -:01, -:10, -:31, -:40
- o Leiden: -:23, -:53

De aankomst- en vertrektijden van lijn 141 liggen ieder uur rond -:45. Binnen tien minuten zijn er overstapmogelijkheden op treinen richting Utrecht en Gouda. In de omgekeerde richting is er eveneens binnen tien minuten aansluiting op treinen vanuit Utrecht en Gouda. Daarmee zijn er goede aansluitingen op de belangrijkste treinverbindingen in Woerden.

Slechtere aansluitingen worden geboden naar en van Breukelen en Leiden. Van deze richtingen is Breukelen niet relevant omdat lijn 130 al een rechtstreekse verbinding vanuit De Ronde Venen naar Breukelen biedt. Blijft alleen de verbinding naar Leiden over. Het verbeteren van deze aansluiting leidt tot verslechtering van de aansluitingen naar Utrecht en Gouda. Omdat van laatst genoemde treinen meer reizigers gebruik maken houdt dit in dat er meer reizigers gedupeerd worden dan dat er reizigers zijn die van de trein naar Leiden gebruik willen maken. Daarmee is de meest optimale situatie die mogelijk is bereikt.

Uitbreiding van de dienstregeling van lijn 141 in de weekeinden

- Lijn 141 rijdt nu op zaterdag overdag tussen 8 en 19 uur. Buiten deze uren is de vervoervraag op deze verbinding zo klein (hooguit 2 a 3 reizigers per rit) dat niet verantwoord is om hier extra DRU's in te zetten. Deze DRU's zouden ten koste gaan van DRU's op de drukker lijnen zoals lijn 130.

Terugkeer van de rechtstreekse busverbinding met Utrecht.

- De Sprinter tussen Utrecht en Breukelen is ieder kwartier gaan rijden. Voorwaarde voor deze kwartierdienst was dat de trein gevuld werd met reizigers uit parallel lopende buslijnen. Anders rijdt de trein vooral leeg rond. Dit is vastgelegd in afspraken die met de opdrachtgever, de provincie Utrecht, zijn gemaakt. Om die reden zal een rechtstreekse busverbinding met Utrecht in deze concessie niet gerealiseerd worden.

Gemeente Gouda

Aansluiten op station Gouda op de StedenbaanPlus.

- De bussen van lijn 180 sluiten in Gouda aan op de Intercity's naar Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal. De stoptreinen in deze richtingen vertrekken na de Intercity's en komen in omgekeerde richting net voor de Intercity aan in Gouda. Daarmee wordt voldaan aan de wens van de gemeente.

Gemeente Schoonhoven

Het bieden van een extra late rit op lijn 195 op zondagavond.

- De nu laatste ritten hebben een bezetting van slechts 5 personen. Toen de extra late rit op lijn 195 nog reed (in 2011) maakten er eveneens slechts ongeveer 5 personen gebruik van. Op grond hiervan is niet te verwachten dat er veel personen van deze rit gebruik gaan maken. Derhalve zal deze rit in 2013 niet aangeboden worden.

Gemeente Soest

Lijn 70 te Amersfoort één of twee nachten aan laten sluiten op treinen van 0:44, 1:02 en 1:32 uit Zwolle/Apeldoorn

- Van de laatste rit op werkdagen uit Amersfoort maken gemiddeld slechts zes reizigers gebruik, van de één na laatste rit maken ook slechts zes reizigers gebruik. Op basis hiervan lijkt er weinig vraag naar een latere rit.
- Van de laatste rit op zaterdag uit Amersfoort maken 5 tot 18 reizigers gebruik, van de één na laatste rit maken 8 reizigers gebruik. Op basis hiervan lijkt er incidenteel vraag naar een latere rit. Het is helaas echter niet structureel genoeg om een extra late rit in te leggen. Voor in de toekomst is het echter de moeite waard om de bezettingen op zaterdagavond laat in de gaten te houden, wellicht wordt de vraag in de toekomst structureel genoeg om wel een extra rit te bieden.

Verplaatsen Busstation Soestdijk-Noord naar Nieuwenhoekerplein

- Connexxion ziet voorlopig weinig voordelen in het verplaatsen van het busstation naar het Nieuwenhoekerplein. Dit heeft met name te maken met het ontbreken van een comfortabele overstap. Mocht in de toekomst een andere ruimtelijke inrichting wel een comfortabele overstap mogelijk maken dan lijkt het Nieuwenhoekerplein een betere locatie dan de huidige locatie van busstation Soestdijk-Noord.

Route lijn 56 Soesterberg via parallelweg N237

- De kern van Soesterberg wordt momenteel ontsloten door lijn 56 met drie haltes. De haltes RK-Kerk en 't Zwaantje worden redelijk goed gebruikt door reizigers van lijn

56. Het aantal in en uitstappers op de halte Oude Tempellaan is beperkt. De route van lijn 56 loopt bij voorkeur niet over de Rademakersstraat omdat de snelheid dan lager wordt en de reistijden langer. Bij voorkeur wordt wel de redelijk goed gebruikte halte 't Zwaantje aangedaan. Indien lijn 56 op de provinciale weg blijft en niet meer via de Banningstraat gaat rijden dan wordt de doorgaande verbinding sneller (ongeveer 1 minuut per richting). Het aantal reizigers uit Soesterberg zal iets afnemen doordat 't Zwaantje niet wordt aangedaan, of er moet een halte in de tunnelbak komen. De afname aan reizigers uit Soesterberg wordt weer gecompenseerd door een toename van het aantal doorgaande reizigers. Qua reizigersopbrengsten zal dit elkaar niet veel ontlopen. Qua benodigd aantal DRU is de route over de provinciale weg uiteraard gunstiger. Op basis daarvan lijkt de route via de tunnel toch de meest gunstigste. Er moet dan wel een nieuwe halte komen ter hoogte van de Oude Tempellaan als alternatief voor 't Zwaantje van en naar Amersfoort. Door de grotere afstand tot de bebouwing zijn hier dan ook fietsstalling voorzieningen nodig.

Gemeente Stichtse Vecht

De bereikbaarheid van het gemeentehuis in Maarssen vanuit Vreeland en Nigtevecht verbeteren.

- Dienstregelingtechnisch gezien is het erg lastig om vanuit zowel Nigtevecht als Vreeland op de Kerklaan goed aan te sluiten op lijn 120. In de ideale situatie sluit lijn 122 hier aan op lijn 120 in alle richtingen, maar dat is helaas niet te realiseren. In de nieuwe dienstregeling zijn de aansluitingen vanuit lijn 122 op lijn 120 richting Breukelen en Maarssen wel verbeterd. Consequentie daarvan is wel dat de aansluiting op lijn 120 richting Abcoude slechter wordt.

Lijn 121 tussen Kerklaan en Hilversum via de N201 laten rijden.

- Een route via de N201 zorgt ervoor dat Oud-Loosdrecht geen busverbinding meer heeft en dat eveneens de rechtstreekse verbinding tussen Loenen-Dorp en Hilversum komt te vervallen. Deze verbindingen dienen vanuit het bestek wel geboden te worden. Daarom wordt de voorkeur gegeven aan de huidige routevoering van lijn 121. De kern Vreeland wordt door lijn 122 ontsloten.

Gemeente Vlist

Herstellen van de busverbinding naar Vlist (lijn 106).

- De kern Vlist ligt in de provincie Zuid-Holland. Buslijn 106 valt onder de opdrachtgever provincie Utrecht. Derhalve is het niet nodig om Vlist met lijn 106 te ontsluiten. Bovendien heeft de provincie Zuid-Holland in het bestek voor de concessie Zuid-Holland Noord opgenomen dat de kern Vlist niet met de bus ontsloten hoeft te worden. Zie verder paragraaf 8.2.

Provincie Zuid-Holland

Lijn 106 handhaven via de oorspronkelijke route.

- Zie hoofdstuk 7.2. Daarnaast vinden hierover separate gesprekken plaats.

Lijn 180 handhaven via de huidige route

- Aan deze wens wordt gehoor gegeven

Geen wensen / huidige niveau handhaven:

- Gemeente Baarn
- Gemeente Eemnes
- Gemeente Lopik
- Gemeente Montfoort
- Gemeente Oudewater
- Gemeente Woerden
- Gemeente Wijdmeren
- Gemeente IJsselstein
- Provincie Noord-Holland

Overheden die niet hebben gereageerd op de uitvraag van Connexxion:

- Bestuur Regio Utrecht
- Gemeente Hilversum
- Gemeente Leusden
- Gemeente Nieuwegein
- Gemeente Renswoude
- Gemeente Rhenen
- Gemeente Utrecht
- Gemeente Utrechtse Heuvelrug
- Gemeente Veenendaal
- Gemeente Woudenberg
- Gemeente Wijk bij Duurstede
- Gemeente Wageningen
- Gemeente Nijkerk
- Gemeente Scherpenzeel
- Gemeente Zeist
- Provincie Gelderland
- Stadsregio Amsterdam

Bijlage 2: Reactie ROCOV Concept Vervoerplan

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

Connexxion Openbaar Vervoer
t.a.v. dhr. R.M. Ouwehand
Postbus 224
1200 AE Hilversum

Betreft: advies vervoerplan provincie Utrecht 2013

Utrecht, 16 mei 2012

Geachte heer Ouwehand,

Dank u zeer voor uw adviesaanvraag vervoerplan provincie Utrecht 2013. Uiteraard geeft het ROCOV-Utrecht u graag advies.

INLEIDING

Het ROCOV is verheugd dat het Vervoerplan niet de sfeer van inkrimping en bezuiniging ademt, die in andere regio's de gedachten en (financiële) mogelijkheden lijken te bepalen. Het Vervoerplan bevat geen voorstellen waardoor gebieden onbereikbaar worden (hoewel de voorgestelde situatie in Polsbroek onze instemming niet heeft) en zelfs voorstellen om de bereikbaarheid van wijken te verbeteren (Woerden).

Het ROCOV waardeert de wijze waarop het door Connexxion wordt betrokken bij de ontwikkeling van de plannen. Het is prettig zaken juist wel of niet terug te zien die het gevolg van dat contact zijn. De meedenken is overigens een continu proces. Ook bij de formulering van deze reactie zijn wensen en ideeën naar boven gekomen. Daarop komen wij nog terug.

In onze reactie houden wij de volgorde aan van uw vervoerplan. Uiteraard heeft het ROCOV bij de afzonderlijke voorstellen de nodige kanttekeningen. Die komen daar aan de orde.

Knellende voorschriften: materieelinzet

Op enkele plekken in het concept-Vervoerplan valt op dat concessiebepalingen over het in te zetten materieel efficiency-verhogende maatregelen belemmeren. De voorschriften beperken onder andere de mogelijkheden om het aantal ritten op de succesvolle spitslijnen tussen Amersfoort, Leusden en De Uithof uit te breiden en om Amersfoortse stadslijnen te koppelen aan interlokale lijndiensten, waardoor de reiziger vaker dan mogelijk is te maken heeft met een overstapverbinding.

Tussen de regels door lezen wij het verzoek van de vervoerder tot vrijstelling van deze bepalingen, zodat er voorstellen kunnen worden uitgewerkt voor een efficiëntere materieelinzet, koppeling van lijnen en meer rechtstreekse verbindingen. De onderhavige voorschriften hebben bij de spitslijnen betrekking op het comfort en bij de Amersfoortse stadsbussen op de doorstroming in de bussen. In de concessie-eisen is het nergens aan de orde dat er materieel zou moeten of kunnen worden ingezet dat niet aan de eisen van toegankelijkheid voldoet. Dat zou voor het ROCOV overigens ook niet bespreekbaar zijn.

Het ROCOV en het toen nog bestaande Consumentenplatform OV van de gemeente Amersfoort hebben bij de aanbesteding van harte begroet dat de stads- en streeklijnen in één concessie zouden gaan vallen, omdat daardoor integratie van lijnen mogelijk werd, wat zowel voor de vervoerder als de reiziger voordelen zou kunnen opleveren.

Aan Rocov-Utrecht nemen deel: CliëntenBelang Utrecht, COSBO, Fietsersbond afdeling Utrecht, Hogeschool Utrecht, Natuur- en Milieufederatie Utrecht, ROVER, SOLGU, Universiteit Utrecht, USF Studentenbelangen, Utrechtse vereniging Kleine Kernen en de Vervoerco UMC.

Rocov-Utrecht / p/a Mobycon / Postbus 2873 / 2601 CW Delft / rocovutrecht@mobycon.nl

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

Zonder de betreffende concessiebepalingen direct in het algemeen te willen afschaffen, staat het ROCOV dan ook zeker open voor ruimere inzetmogelijkheden voor de verschillende types materieel en ziet concrete voorstellen met belangstelling tegemoet.

Knellende techniek: complicaties bij doorkoppeling van lijnen

Het koppelen van lijnen in de exploitatie kan op verschillende niveaus plaatsvinden. Het kan een rol spelen in een efficiënte omloop van materieel en personeel, zodat stilstand en wachttijden worden verminderd. Het reizend publiek heeft hiermee niet direct te maken.

Een ander effect kan zijn dat rechtstreekse verbindingen ontstaan, zodat reizigers in de doorgaande bus kunnen blijven zitten en niet hoeven over te stappen.

In de praktijk is gebleken dat de gebruikte technische systemen hierop niet altijd zijn voorbereid. Vaak reageert de techniek bij wisseling van lijnnummer alsof de bus zijn eindbestemming heeft bereikt en een nieuwe rit op een andere lijn begint. Dit heeft gevolgen voor de reisinformatie (reisplanners moet "nul minuten overstap" herkennen), DRIS-panelen en de chipkaartapparatuur. In het ergste geval moeten doorgaande reizigers uitchecken, overstappen (volgens reisadvies soms zelfs wachten op de volgende rit) en weer inchecken. Hoewel aan oplossingen wordt gewerkt zijn deze problemen niet goed voor de bedoeling van de doorkoppeling: juist de onervaren reiziger wordt geconfronteerd met ongemak, waar juist gemak de insteek van de maatregel zou moeten zijn.

Het ROCOV zou het liefst zien dat bij doorkoppelingen wordt gekozen voor één lijnnummer, zodat heldere communicatie mogelijk is.

Knellende grenzen

Het ROCOV is erg gevoelig voor gebrek aan samenwerking tussen vervoerbedrijven en/of overheden over de grenzen van concessiegebieden heen.

Het concrete voorstel met betrekking tot lijn 106 komt aan de orde bij de Streeklijnen Zuidwest. Het ROCOV is met name ontstemd door de formulering dat het dorp Vlist "in Zuid-Holland ligt", en dat de bediening dus niet onder de concessie van de provincie Utrecht valt. Wij beseffen dat Zuid-Holland de bediening van Vlist (300 inwoners) niet in de concessie heeft voorgeschreven en handhaving van dat deel van de route niet bij de vervoerder(s) kan worden gedwongen. Het ROCOV houdt bij de advisering rekening met de mening van het Reizigersoverleg Midden-Holland (ROM).

Vanaf 2013 wordt de concessie "Duin- en Bollenstreek/Leiden/Midden-Holland" van Connexxion overgenomen door Arriva. Het ROCOV mist aandacht voor de eventuele consequenties in de adviesaanvraag.

Het ROCOV hecht er sterk aan dat de bestaande doorgaande exploitatie van de lijnen 195/295 (Utrecht – Schoonhoven – Rotterdam Capelsebrug) wordt voortgezet, ongeacht vanuit welke concessie en door welke onderneming dit wordt uitgevoerd. Daarbij moeten complicaties voor reizigers – ook op tariefgebied – worden voorkomen.

BRU

In deze reactie doet het ROCOV op enkele plekken de aanbeveling in samenspraak met het BRU te komen tot (nog) betere voorstellen. (Zie lijn 81 Driebergen-Zeist – Woudenberg en Verdere wensen Noordwest (lijn 127/143).

STADSLIJNEN AMERSFOORT

Hoewel er in Amersfoort na de ervaringen in 2002 de nodige huiver bestaat ten aanzien van de inzet van 8-persoonsbussen op de stadslijnen, kan het ROCOV instemmen met de inzet dit materieel op lijn 1 na 21.00 uur, op voorwaarde dat bij een groter passagiersaanbod terstond alsnog vervoer wordt aangeboden. Onder terstond verstaan wij binnen 15 minuten. Dit moet gezien de nabijheid van de garage mogelijk zijn. Een overweging hierbij is dat lijn 1 grotendeels op heen- en terugweg dezelfde route rijdt en instappende reizigers niet worden geconfronteerd met plaatsgebrek doordat reizigers in de andere richting nog niet zijn uitgestapt. Dit laatste zou op lijnen met een lusroute een reële

Aan Rocov-Utrecht nemen deel: CliëntenBelang Utrecht, COSBO, Fietzersbond afdeling Utrecht, Hogeschool Utrecht, Natuur- en Milieufederatie Utrecht, ROVER, SOLGU, Universiteit Utrecht, USF Studentenbelangen, Utrechtse vereniging Kleine Kernen en de Vervoerzie UMC.

Rocov-Utrecht / p/a Mobycon / Postbus 2873 / 2601 CW Delft / rocovutrecht@mobycon.nl

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

mogelijkheid zijn. De 8-persoonsbussen moeten wel als openbaar vervoer herkenbaar zijn. De groene huisstijlkleuren van Connexxion voldoen hier beter dan de neutrale witte kleur.

De verlegging van de route van lijn 1 langs het ROC in de Bokkeduinen heeft de instemming van het ROCOV.

Het ROCOV constateert met genoegen dat voorstellen voor routewijzigingen van lijn 1 en 8 in het Leusderkwartier als gevolg van voorgenomen eenrichtingsverkeer geen deel uitmaken van het Vervoerplan.

Tenslotte ziet het ROCOV graag dat werk wordt gemaakt van de aanleg van de haltes Mozartweg voor lijn 8.

Ontsluiting nieuwbouw ziekenhuis

De verplaatsing van het ziekenhuis heeft voor groepen reizigers (passagiers van lijn 1, 8 en vanuit Leusden, Woudenberg en Soesterberg) nadelen doordat zij zullen moeten gaan overstappen. Anderen krijgen daarentegen een rechtstreekse verbinding. Als rekening wordt gehouden met de doorgaande lijnen 3 en 5 wordt deze laatste groep nog groter (hoewel in een aantal relaties een reis met overstap in het centrum wel sneller en/of voordeliger zal zijn). Op het kaartje hebben wij deze gevolgen in beeld gebracht.



Het ROCOV brengt graag de haltesituering bij het ziekenhuis onder de aandacht. Het liefst zouden wij willen voorkomen dat busreizigers de drukke Maatweg moeten oversteken. Dat geldt voor de lijnen 3 en 76 in één richting en voor lijn 2 in beide.

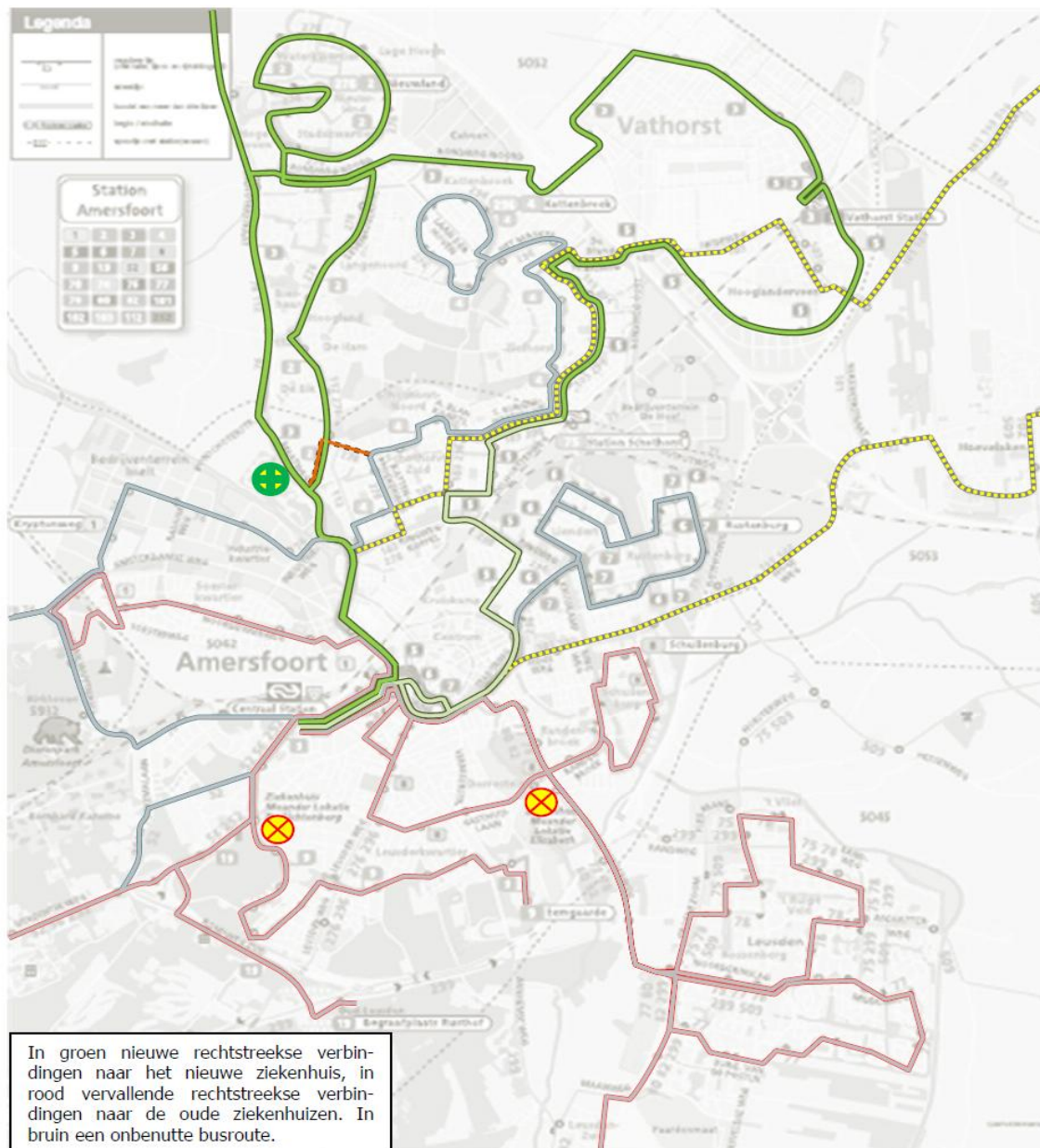
Hoewel het ROCOV net als Connexxion vindt dat het huidige lijnennet prima voldoet om het nieuwe ziekenhuis te bedienen, vinden wij het teleurstellend dat er geen enkel voorstel wordt gedaan om de bediening nog beter te maken. Bedacht moet immers worden dat voor reizigers uit Soesterberg, Leusden, Schuilenburg of de Berg de verhuizing van het ziekenhuis zowel een langere reistijd (en hoger tarief) als een extra nodige overstap betekent.

Aan Rocov-Utrecht nemen deel: CliëntenBelang Utrecht, COSBO, Fietsersbond afdeling Utrecht, Hogeschool Utrecht, Natuur- en Milieufederatie Utrecht, ROVER, SOLGU, Universiteit Utrecht, USF Studentenbelangen, Utrechtse vereniging Kleine Kernen en de VervoerUtrecht UMC.

Rocov-Utrecht / p/a Mobycon / Postbus 2873 / 2601 CW Delft / rocovutrecht@mobycon.nl

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer



Het ROCOV ziet dan ook mogelijkheden lijnen wel/ aan elkaar te koppelen. Hoewel bijvoorbeeld de frequenties van de lijnen 2, 3, 76 (en wellicht 4, zie hieronder) niet overeenkomen met die van lijn 52, of 56 uit Soesterberg, of met die van 77, 78, 80, 82, 83 uit Leusden, zouden combinaties van koppelingen wel degelijk het onderzoeken waard zijn. Daardoor ontstaan overigens meer rechtstreekse verbindingen dan met het ziekenhuis alleen.

Tenslotte wijzen wij erop dat lijn 4 vanuit Schothorst thans afbuigt richting Valleikanaal. Het ziekenhuis zou goed bediend kunnen worden als lijn 4 wordt verlegd via de bussluis in de Elly Takmastraat. Lijn 4 zou dan eveneens een rol kunnen krijgen bij de lijnkoppelingen (zie hierboven). Bij verlegging van lijn 4 is wel aandacht nodig voor de bediening van Schothorst Zuid. Hier kan lijn 103 een rol gaan spelen, wellicht op sommige tijden aangevuld met lokale ritten.

Aan Rocov-Utrecht nemen deel: CliëntenBelang Utrecht, COSBO, Fietzersbond afdeling Utrecht, Hogeschool Utrecht, Natuur- en Milieufederatie Utrecht, ROVER, SOLGU, Universiteit Utrecht, USF Studentenbelangen, Utrechtse vereniging Kleine Kernen en de VervoerUtrecht UMC.

Rocov-Utrecht / p/a Mobycon / Postbus 2873 / 2601 CW Delft / rocovutrecht@mobycon.nl

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

STREEKLIJNEN NOORDOOST

Bunschoten-Spakenburg

Het ROCOV is van mening dat op zo kort mogelijke afstand van het Spuiplein in Spakenburg een halte hoort te liggen. Dit is op zaterdagen al niet het geval en die afstand wordt in het voorstel nog groter. Het ROCOV betreurt dat en zou liever hebben gezien dat de doorstroming ook op de zaterdagse omleiding (door de Kuijperstraat) kon worden gehandhaafd. Niettemin verheugt het ons dat de gemeente Bunschoten zou willen meewerken aan de aanleg van een (toegankelijke) halte in de Talmastraat. Wel ziet het ROCOV deze halte liever dicht bij de Spuistraat gerealiseerd.

Leusden Tabakssteeg

Het ROCOV is verheugd dat deze woonwijk ontsloten wordt. Vanuit Leusden bereikt ons de wens de Tabakssteeg en Leusden-Zuid beter met het centrum van Leusden te verbinden dan met de lijnen 80, 82 en 83 gebeurt; deze slaan immers vanaf de Groenezoom direct af richting Amersfoort. Het ROCOV nodigt Connexxion uit hierover voorstellen te doen, waarbij de lijnen 75 en/of buurtbus 509 (Syntus-concessie Gelderland) zouden kunnen worden betrokken.

Woudenberg

Het ROCOV staat positief tegenover de voorgestelde route van lijn 81 door Woudenberg.

Met betrekking tot het weren van de lijnen 80 en 82 uit de Dorpsstraat is het ROCOV voorstander van een eenduidige lijnvoering in beide richtingen. Het ROCOV adviseert hierover negatief.

Soest en Soesterberg

De ideeën van de gemeente Soest over de plaats van het busstation in Soestdijk zijn het waard nader te worden uitgewerkt.

Het ROCOV is voorstander van handhaving van de bestaande route van lijn 56 in Soesterberg en ziet geen heil in bushaltes in de tunnelbak van de N237.

Soest – Amersfoort centrum op zaterdag

Het ROCOV begroet herstel van de eind 2008 vervallen verbinding tussen Soest en Amersfoort Centrum op zaterdag van harte, maar wijst erop dat een simpele verlenging van lijn 70 naar de Varkensmarkt op grote weerstand van omwonenden zal stuiten. Wel acceptabel zou het zijn als lijn 70 zou kunnen worden gekoppeld aan (ritten van) een van de stadslijnen 5, 6 of 7, als daardoor het aantal passerende bussen niet toeneemt. Het ROCOV ziet graag concrete plannen tegemoet.

Spitslijnen Amersfoort/Leusden – De Uithof

Het ROCOV kan instemmen met het voorstel om lijn 276 in Nieuwland 's middags niet de gehele lus te laten berijden, mits dit leidt tot besparing van een bus, zodat de vrijkomende capaciteit (elders) kan worden benut.

Het voorstel voor de routewijziging van spitslijn 276 via de Maatweg in plaats van de Kattenbroekerweg stuit binnen het ROCOV niet op bezwaren, evenmin als de voorgestelde route voor lijn 296 door Kattenbroek. Bij dit laatste zien wij graag bij de halte Lancering een goede overstaprelatie met lijn 3 gerealiseerd, zodat ook Vathorst van de spitslijnen kan meeprofiteren (nog liever zouden we zien dat 296 tot in Vathorst zou doorrijden). Het ROCOV ziet graag voorstellen om de bedieningstijden van lijn 276, 296 en 299 uit te breiden.

Het ROCOV mist een evaluatie van lijn 75 (spitslijn Amersfoort Schothorst – Leusden).

STREEKLIJNEN ZUIDOOST

Lijn 81 in Elst

Het ROCOV adviseert negatief op dit voorstel. Het ROCOV houdt er rekening mee dat de route in de toekomst weer gewenst is. De winst in rijtijd van enkele minuten weegt wat het ROCOV betreft niet op tegen het nadeel van het niet meer aandoen van een deel van deze route.

Aan Rocov-Utrecht nemen deel: CliëntenBelang Utrecht, COSBO, Fietzersbond afdeling Utrecht, Hogeschool Utrecht, Natuur- en Milieufederatie Utrecht, ROVER, SOLGU, Universiteit Utrecht, USF Studentenbelangen, Utrechtse vereniging Kleine Kernen en de Vervoerzie UMC.

Rocov-Utrecht / p/a Mobycon / Postbus 2873 / 2601 CW Delft / rocovutrecht@mobycon.nl

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

Lijn 81 Driebergen-Zeist - Woudenberg

De voorgestelde frequentieverlaging is een stapje verder in een neerwaartse spiraal. Niettemin zijn de argumenten wel steekhoudend.

Het ROCOV geeft graag in overweging de rol van lijn 81 in dit deel van Zeist nader te bezien. Het BRU is voornemens lijn 74 in de wijk Kerckebosch te laten vervallen en de voorziening te laten overnemen door lijn 59 uit Hilversum. Gezien de frequentie en bedieningsuren zou verlegging van lijn 81 via deze route de pijn enigszins kunnen verzachten.

Veenendaal

Hoewel het ROCOV oog heeft voor de problemen met de doorstroming, mede veroorzaakt door de lang gesloten overweg bij station Centrum, zijn wij voorstander van behoud van de bestaande route van lijn 83 via het Rembrandtpark, waar een drietal haltes zou vervallen. Als het plan doorgaat zou er een extra halte op de Rondweg-West nabij het kruispunt Rembrandtpark moeten komen om de nadelen op te vangen.

Het ROCOV vindt het jammer dat buurtbuslijn 580 het kennelijk niet haalt. Wij zien echter niet in dat daardoor buurtbus 505 zou moeten vervallen (pag. 39 onderaan), dat is de Syntus-buurtbus naar Overberg.

STREEKLIJNEN NOORDWEST

Situatie in Mijdrecht (lijn 126 en 141)

Bijna elk jaar verandert er wel iets aan de lijnvoering van de lijnen 126 en 141 in Mijdrecht. Dat begon al ten tijde van de BBA en is sinds december 2008 doorgegaan met Connexxion. Dan weer niet via Molenland, dan weer wel, in een richting, of beide kanten op, wel door Twistvlied of juist niet, een grote lus binnen Mijdrecht of een kleine lus. Er valt zo langzamerhand geen touw meer aan vast te knopen.

In het dienstregelingjaar 2008-2009 heeft Connexxion negatieve ervaringen opgedaan met de kleine lus door Mijdrecht (lijn 126 alleen langs Adelhof en door de Anselmusstraat) waarbij de wijken Molenland en Twistvlied niet door lijn 126 werden bediend. Na dit reizigersverlies is besloten lijn 126 wel weer door beide wijken te laten rijden, met andere woorden, een grote lus door Mijdrecht en beide kanten op. Het ROCOV vindt het geen goed idee om die herstelde situatie nu te verslechteren door de grote lus door Mijdrecht slechts in één richting te laten rijden.

Het ROCOV is van mening dat in Mijdrecht enige rust gewenst is. Daarom zijn we er geen voorstander van de situatie in 2013 te veranderen en adviseren wij op dit punt negatief.

Lijn 126 in Abcoude

Het ROCOV vermeld hier niets over en verwijst naar ons advies op het Vervoerplan 2012.

Ongevraagd advies: Aansluiting lijn 130 op 120

Door de ritten van lijn 120 richting Utrecht een paar minuten later te laten vertrekken van station Breukelen, ontstaan betere aansluitingen voor overstappende reizigers van lijn 130 richting Maarssen, Zuilen en Utrecht. Lijn 130 een paar minuten eerder laten aankomen in Breukelen, door eerder te vertrekken uit Uithoorn kan ook: dat heeft hetzelfde effect. Bovendien verbetert daarmee ook de aansluiting op de treinen naar Utrecht, die sinds december 2011 één minuut eerder vertrekken dan voorheen. Ritten van lijn 120 uit Utrecht sluiten beter aan op lijn 130 richting Uithoorn als lijn 130 een paar minuten later vertrekt vanaf station Breukelen.

STREEKLIJNEN ZUIDWEST

Lijn 104 en 105 in Woerden

Het ROCOV staat positief tegenover deze wijziging waardoor in elk geval een deel van Snel en Polanen weer wordt ontsloten.

Verlegging/inkorting lijn 106

Het ROCOV is verbaasd dat over de langdurige omleiding van lijn 106 in verband met het werk aan de dijk in Vlist geen adviesaanvraag is ontvangen. De verbazing is alleen maar gegroeid nu blijkt dat de route na afloop van het werk niet is hersteld, naar verluidt omdat de chauffeurs het een te groot risico

Aan Rocov-Utrecht nemen deel: CliëntenBelang Utrecht, COSBO, Fietsersbond afdeling Utrecht, Hogeschool Utrecht, Natuur- en Milieufederatie Utrecht, ROVER, SOLGU, Universiteit Utrecht, USF Studentenbelangen, Utrechtse vereniging Kleine Kernen en de Vervoerzie UMC.

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

vinden over de in hun ogen te smalle dijk te rijden. Daardoor is Polsbroek reeds geruime tijd alleen bereikbaar met buurtbuslijn 505.

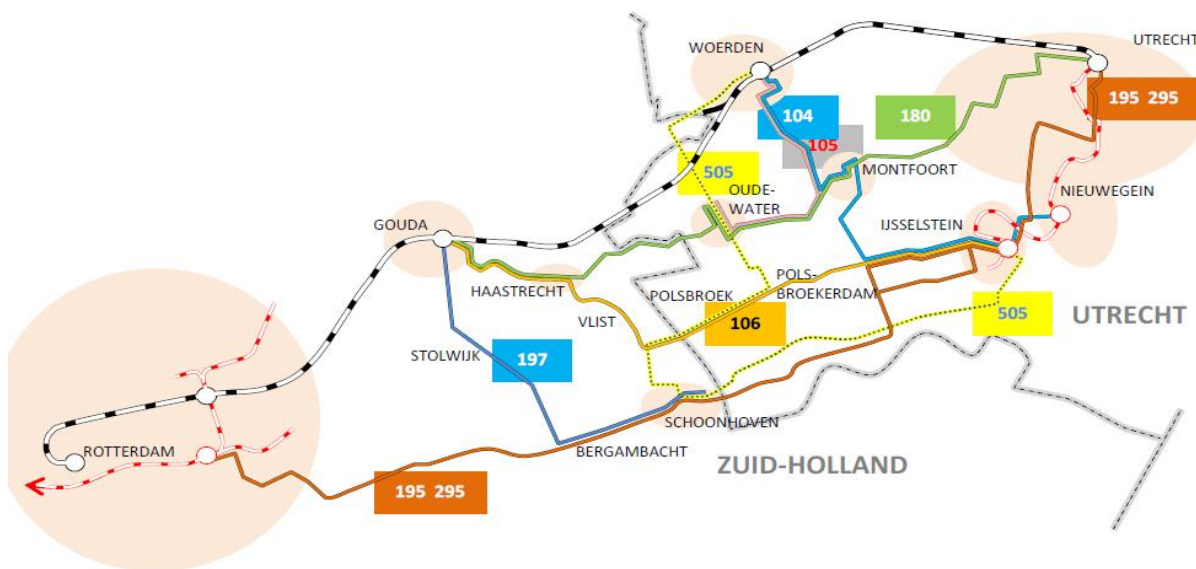
Het ROCOV is van mening dat Polsbroek (dat wil zeggen ook het deel ten westen van Polsbroekerdam) weer rechtstreeks met Gouda moet worden verbonden via de route door het dorp Vlist. Mocht dit niet met 12-meterbussen mogelijk zijn, dan is inzet van kleiner materieel voor ons bespreekbaar, waarbij op de drukste momenten misschien versterkingsritten nodig zouden zijn.

Desgevraagd heeft Zuid-Holland aan onze collega's van het Reizigersoverleg Midden-Holland laten weten dat de provincie Utrecht dit niet zou toestaan.

Het ROCOV adviseert dan ook negatief over het voorstel om lijn 106 definitief naar Oudewater te laten afbuigen en voor de richting Gouda te laten aansluiten op lijn 180.

Het ROCOV is onthutst over de wijze waarop wordt gereageerd over de situatie die in het dorp Vlist is ontstaan. Jarenlang (sinds 1942) hebben Connexxion en haar voorgangers de bediening voor lief genomen; juist nu de Zuid-Hollandse concessie in andere handen komt is het geen probleem als de bediening zou worden gestaakt. (De betrokken overheden zijn de provincies Utrecht en Zuid-Holland en het Hoogheemraadschap van Schieland en Krimpenerwaard.)

De bevolking van de Lopiker- en de Krimpenerwaard vertoont sinds eeuwen een oriëntatie op zowel Hollandse als Utrechtse steden in de omgeving. Het buslijnnet ontwikkelde zich dienovereenkomstig met verbindingen naar Gouda, Schoonhoven, IJsselstein, Utrecht en Woerden. Het ROCOV heeft hierover contact met het Reizigersoverleg Midden-Holland (ROM). Wij willen beiden graag worden geïnformeerd over de gang van zaken rond deze langdurige omleiding en de consequenties daarvan, over de ontbrekende adviesaanvraag en over de contacten tussen de provincies Utrecht en Zuid-Holland als concessieverleners.



Ten slotte

Natuurlijk zijn wij benieuwd naar uw reactie op ons advies. Wij verwachten uw schriftelijke reactie binnen vier weken na verzending van dit advies.

Met vriendelijke groet,

Aan Rocov-Utrecht nemen deel: CliëntenBelang Utrecht, COSBO, Fietsersbond afdeling Utrecht, Hogeschool Utrecht, Natuur- en Milieufederatie Utrecht, ROVER, SOLGU, Universiteit Utrecht, USF Studentenbelangen, Utrechtse vereniging Kleine Kernen en de Vervoerzie UMC.

Rocov-Utrecht / p/a Mobycon / Postbus 2873 / 2601 CW Delft / rocovutrecht@mobycon.nl

ROCOV UTRECHT
regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer



drs. J. van Leijenhorst
Voorzitter ROCOV Utrecht

Bijlage 3: Reactie brief ROCOV

Utrecht-Oost:

Taxibus lijn 1

Voor het rijden van lijn 1 zal hetzelfde herkenbare taximaterieel worden ingezet als de taxibuslijnen in en rond Soest welke 's avonds niet rijden. Een groter passagiersaanbod dan 8 personen wordt 's avonds niet verwacht op lijn 1. Mocht dit toch gebeuren dan houdt Connexxion zich uiteraard aan het bestek waar volgens artikel 58.3 binnen 15 minuten na de oorspronkelijke vertrektijd vervoer moet worden aangeboden op de stadsdienst Amersfoort.

Haltes Amersfoort

Connexxion zal nogmaals bij de gemeente Amersfoort op het aanleggen van de halte Mozartweg aandringen. Ook zal bij de situatie rond de nieuwe halte Maatweg aangedrongen worden op goede oversteekmogelijkheden voor de reizigers.

Lijnvoering nieuwe ziekenhuis

Voorstellen om de bediening van het nieuwe ziekenhuis nog beter te maken zijn wat Connexxion betreft niet realistisch of hebben weinig meerwaarde. De lijnen die het ROCOV voorstelt voor koppeling zullen er toe leiden dat of de koppelingen zo onlogisch en ingewikkeld worden dat reizigers het niet meer zullen begrijpen, of aansluitingen op treinen en patronen elders (zoals afstemming lijn 50 en 56 tussen Driebergen-Zeist en Doorn) zullen verslechteren. Het verleggen van lijn 4 via de Elly Takmastraat zal voor een verslechterde bediening van Schothorst zorgen, het alternatief lijn 103 rijdt met een lagere frequentie. Aanvullingen door Connexxion zullen extra DRU's kosten die elders weer gecompenseerd moeten worden. In het slechtste geval dient er ook nog extra materieel aangeschaft te worden. In het gunstigste geval kan Syntus kostenneutraal matritten omzetten in dienstritten. Connexxion kan hier echter geen beslissing over nemen. Overigens ziet Connexxion het liefst dat lijn 103 tot Station Schothorst rijdt zodat de erg matige bezettingen van lijn 5 beter worden.

Zaterdagroute Spakenburg

Een halte dicht bij de Spuistraat heeft Connexxion besproken met de gemeente. Vooral nog is afgesproken om deze halte niet te realiseren. De alternatieve halte ligt redelijk dichtbij de Spuistraat. Mocht het toch blijken dat er behoefte aan deze extra halte is dan kan hier altijd nog op teruggekomen worden.

Bediening Tabaksteeg

Bediening van Tabaksteeg is wellicht mogelijk met lijn 75 indien dit binnen de omloop past. Het is echter nog de vraag of lijn 75 blijft bestaan. Deze evaluatie heeft nog niet plaatsgevonden. Connexxion wacht eerst graag de evaluatie af voordat er onderzoek wordt gedaan naar het eventueel doortrekken van deze lijn. Buurtbus 509 valt niet binnen de

concessie. Wellicht kan de gemeente Leusden of de provincie Utrecht in overleg met de provincie Gelderland en Syntus hier iets in betekenen.

Lijnvoering Woudenberg

De lijnvoering te Woudenberg is eenduidig. In beide richtingen worden op dezelfde haltes aangedaan. Doordat er geen haltes tussen de halte de Poort en Europalaan worden aangedaan blijft echter de flexibiliteit bestaan om bij filevorming op de Randweg de snelste route te kiezen.

Soest – Amersfoort Centrum

Indien het koppelen van stad en streeklijnen mogelijk wordt gemaakt dan zullen er voorstellen worden gemaakt voor het koppelen van lijn 70 aan lijn 5, 6 of 7. Lijn 6 en 7 liggen hierbij het meest voor de hand. De routes zullen dan echter wel iets ingekort moeten worden zodat deze lijnen binnen een half uur weer terug op het station zijn. Ook zullen de gevolgen voor de aansluitingen op de treinen in kaart moeten worden gebracht.

Spitslijnen

De voorstellen voor de spitslijnen zijn terug te vinden in het vervoerplan. De routewijzigingen zijn geschrapt omdat dit niet leidt tot het besparen van bussen.

Lijn 81 Elst

Connexxion ziet niet in waarom de huidige route van lijn 81 in de toekomst weer gewenst is. Het minimale aantal instappers op deze route en de snellere route via de provinciale weg is voor Connexxion voldoende aanleiding om dit voorstel te handhaven.

Lijn 81 Driebergen-Zeist – Zeist Busstation

Connexxion ziet geen mogelijkheden om lijn 81 een rol te laten spelen in Kerckebosch. Bij de meest logische route zouden Zeist Busstation en het centrum van Zeist dan worden overgeslagen terwijl dit belangrijke bestemmingen zijn. Indien Zeist Busstation toch nog wordt aangedaan dan ontstaat er een onlogische route waarbij de Jagersingel, Lindenlaan en Boulevard in beide richtingen wordt bereden in dezelfde rit. Daarnaast zijn er bij deze variant extra bussen nodig ten opzichte van de huidige situatie.

Veenendaal

Behoud van de huidige route is alleen mogelijk door de inzet van extra bussen of het laten vervallen van de aansluitingen op Veenendaal de Klomp. Wat Connexxion betreft zijn beiden geen opties. Het aanleggen van een halte op de Rondweg West zal zeer kostbaar zijn omdat er een haltekom moet worden aangelegd. Het aantal reizigers dat hier gebruik van zal maken is zo laag dat deze kosten niet opwegen tegen de baten. Waar buurtbus 505 werd genoemd in het concept vervoerplan wordt buurtbus 580 bedoeld.

Wijzigingen Mijdrecht

De kern Mijdrecht is voor het openbaar vervoer erg lastig te bedienen. De reden daarvoor ligt in het feit dat de doorgaande wegen allemaal aan de oostzijde van het dorp voeren, terwijl de woonwijken aan de westzijde van de oude dorpskern gesitueerd zijn. Daardoor is het voor de bus een vrij moeilijke opgave om op een logische en voor de reiziger begrijpelijke wijze het dorp te ontsluiten. Dit vertaalt zich in vele wijzigingen in de routevoering. Connexxion heeft begrip voor de situatie dat de reiziger baat heeft bij rust en stabiliteit.

Het voorliggende voorstel brengt in de route van lijn 126 geen wijzigingen aan. Voor de reiziger zijn er met dit voorstel vele voordelen te behalen. Aan de ene kant is de route sneller en aan de andere kant ook goedkoper. Beide aspecten wegen zwaarder dan het aspect van rust en stabiliteit. De wijziging op lijn 141 is een resultante van de wijzigingen op lijn 126.

Al met al meent Connexxion de reiziger een dienst te kunnen bewijzen door de route van lijn 126 maar in een richting te berijden. De voordelen, snellere verbindingen en goedkopere tarieven, wegen zwaarder dan de nadelen in de vorm van stabiliteit. Een ander voordeel is dat door deze wijziging er aan de andere kant van de lijn, in Abcoude, een betere afstemming tussen de vertrektijden van de lijnen 120 en 126 kan ontstaan. Connexxion wenst derhalve vast te houden aan de eerder geponeerde wijzigingen in de routevoering van de lijnen 126 en 141.

Aansluitingen lijn 120 op 130 in Breukelen

Dit punt is bij Connexxion bekend. Zonder er al teveel woorden aan te besteden wordt hier bij het concretiseren van de voorstellen in uurregelingen rekening mee gehouden. Het voorstel van het ROCOV (en vele reizigers) zal dus gehonoreerd worden.

Lijn 104 en 105 in Woerden

Vanwege infrastructurele beperkingen in de Bergstraat is dit voorstel inmiddels teruggetrokken. De lijnen 104 en 105 zullen in Snel en Polanen de huidige route blijven volgen.

Verlegging lijn 106

Hierover loopt een separaat onderhandelingstraject waarbij de provincies Utrecht en Zuid-Holland, alsmede de gemeente Vlist bij betrokken is. Deze onderhandelingen lopen nog, maar de hoofdgedachte is om de huidige routevoering van lijn 106 met de inzet van kleiner materieel of een buurtbus in stand te houden.

De oorzaak van de tijdelijke routewijziging ligt niet bij Connexxion, maar bij het hoogheemraadschap. Zij zijn als wegbeheerder verantwoordelijk voor de versmallingen die na de reconstructie in de weg zijn aangebracht. Omdat de nieuwe situatie gevaar voor reizigers oplevert in de vorm van een groot risico om met bus en al in de Vlist te belanden (met alle gevolgen van dien) gaat Connexxion ervan uit dat het ROCOV ermee eens is dat dit

risico ten aanzien van de passagiers niet genomen kan worden. Wel wordt betreurd dat het ROCOV niet in een eerder stadium is ingelicht.

Vanwege de nog lopende onderhandelingen is het moeilijk te zeggen wat het eindresultaat zal zijn. In ieder geval kan het ROCOV ervan verzekerd worden dat de gesprekken gericht zijn op het handhaven van een doorgaande verbinding van Polsbroek naar Gouda, resp. Utrecht (middels een overstap in IJsselstein).