



Vervoerplan 2018

Versie 2.4

Maxim Meijers

24-8-2017



PROVINCIE  UTRECHT

Syntus
Keolis GROUP



Inhoud

Inleiding	4
Analyses en aanpassingen per lijn	5
Stadsdienst Amersfoort	7
Lijn 1/9 Station – Eemgaarde / Birkhoven Park	7
Lijn (X) 2 Station – Nieuwland	9
Lijn 3 Station – Vathorst via Meander MC	10
Lijn (X) 4 Station – Kattenbroek via Hoogland	11
Lijn 5 Station – Vathorst via Schothorst	12
Lijn 6 Station – Liendert en Rustenburg	14
Lijn 7 Station – Vathorst via Zielhorst	15
Lijn 8 Station – Schuilenburg	17
Lijn 17/217 Station – Leusden (inclusief optie L1)	18
Lijn 19 Station – Rusthof	22
Lijn 656 Station – Hoornbeeck/Van Lodenstein College	23
Regio Amersfoort en Heuvelrug	24
Lijn 70 Amersfoort – Soest – Hilversum	24
Lijn 74 Soestdijk Noord – Soest Zuid	25
Lijn 76 Amersfoort – Bunschoten-Spakenburg	26
Lijn (X) 80 Amersfoort – Scherpenzeel – Veenendaal – Rhenen	27
Lijn 82 Amersfoort – Maarn – Doorn	29
Lijn 280 Amersfoort – Veenendaal (sneldienst)	30
Lijn 356 Amersfoort – Soest NMM	31
Lijn 50 Utrecht – Doorn – Veenendaal / Wageningen	32
Lijn 56 Amersfoort – Zeist – Doorn – Wijk bij Duurstede	33
Lijn 83 Veenendaal Centrum – West – De Klomp	35
Lijn 381 Driebergen – Austerlitz – Zeist – Soest NMM	36
Regio Vecht en Amstel	38
Lijn M1/M2 Mijdrecht	38
Lijn 120 Utrecht – Breukelen – Amsterdam Zuidoost	39
Lijn 121 Mijdrecht – Hilversum	40
Lijn 123 Mijdrecht – Woerden	42
Lijn 126 Mijdrecht – Amsterdam Zuidoost	43
Lijn 130 Uithoorn – Breukelen	44
Regio Rijn en IJssel	46
Lijn 102 Utrecht – Woerden	46
Lijn 106 Nieuwegein – IJsselstein – Gouda	47
Lijn 107 Utrecht – Oudewater – Gouda	48
Lijn 195/295 Utrecht – Schoonhoven – Rotterdam	49
Lijn 3/5 Woerden	50
Buurtbussen	53
Uithoflijnen	56
Lijnen Amersfoort/Leusden (202, 203, 204, 206, 299)	56
Lijn 207 Gouda – Oudewater – Utrecht WKZ	59
Lijn 272 Bunschoten – Baarn – Soest – Utrecht	60
Nachtlijnen	61
Scholierenlijnen	61
Zomerlijnen	62
Conclusies	63
Bijlagen	66



1. Inleiding

Op 11 december 2016 is Syntus van start gegaan in de provincie Utrecht. Een geheel niet vlekkeloze start, maar daar zal in dit vervoerplan de nadruk niet op liggen. Op het moment van schrijven zien we dat het OV in de provincie in rustiger vaarwater is beland. Natuurlijk, er kan nog van alles beter, maar iedere dag worden er stappen gemaakt op weg naar beter OV.

Het vervoerplan 2018 is de volgende stap in dit verbeterproces. We evalueren, samen met de enthousiaste en betrokken partijen het OV in de provincie en zetten de eerste stap in onze verbetercyclus. We leren van de dagelijkse praktijk, van elkaar en van de mensen om ons heen. Met als doel om ieder jaar beter OV te leveren, zeven jaar lang.

Dat we ieder jaar beter OV willen, begint met betrouwbare vertrektijden en punctuele bussen vanaf december 2018. We zorgen ervoor dat de chauffeur op veel momenten en op veel lijnen meer tijd krijgt om zijn of haar ronde te rijden. Dat zal direct effect hebben op de betrouwbaarheid van onze dienstverlening.

Het vervoerplan is dankzij velen tot stand gekomen. Expliciet moet daarbij benoemd worden het ROCOV, waarmee zeer prettig is samengewerkt en gebrainstormd. Ook van veel reizigers zijn nuttige tips ontvangen. En tot slot, ook veel gemeenten hebben duidelijk hun visie gegeven, waardoor we beter in staat zijn te ervaren wat er speelt in de regio. Waar mogelijk zijn wensen verwerkt in de dienstregeling. We willen eenieder die heeft bijgedragen hier graag hartelijk voor bedanken.

Ook op het concept-vervoerplan is door veel belanghebbenden gereageerd. Ik wil iedereen daar enorm voor bedanken. Door uw hulp is dit vervoerplan beter geworden en zullen er meer reizigers tevreden zijn met Syntus.

Deventer/Amersfoort, 24 augustus 2017

Maxim Meijers
Syntus Utrecht



2. Analyses en aanpassingen per lijn

Analyse per lijn

Alle lijnen van Syntus in de provincie Utrecht zijn geanalyseerd. Deze analyse is gemaakt op basis van de live-data van de bussen, de OV-chipkaartdata, klantcontacten, input van ROCOV, provincie Utrecht, gemeenten, chauffeurs en andere stakeholders (ouderenverenigingen, jongerenverenigingen, bedrijvenkringen) en op basis van input van chauffeurs. De volgende onderdelen zijn per lijn geanalyseerd:

- Route
- Rijtijd en punctualiteit
- Bezetting
- Aansluitkwaliteit

Deze analyse is met de grootste zorg uitgevoerd, waarbij input van alle belanghebbenden een belangrijke rol heeft gespeeld. De analyse vormt de basis van de wijzigingen die we voorstellen. Per lijn wordt aangegeven of er wijzigingen zijn en wat deze wijzigingen inhouden. Hierbij zal worden gerefereerd aan de beschreven analyse.

Dienstregeling 2018

Gelijke exploitatiebijdrage

Voor dit vervoerplan is een opgave gemaakt van het aantal dru's dat er per lijn verreden gaat worden. Vanuit de provincie is de opdracht meegegeven om de hoogte van de exploitatiebijdrage 2018 niet hoger uit te laten vallen dan 2017 (excl. indexatie LBI). Het aantal dru's is lager dan het vorige jaar, om te "sparen" voor het dienstregelingjaar 2019, dat een week langer duurt. De exploitatiebijdrage blijft, zoals afgesproken, gelijk.

Rijtijden aangepast per lijn

Met grote zorg is het lijnennet van Syntus Utrecht geanalyseerd, waarvan de resultaten zijn terug te vinden in hoofdstuk 2. Onderdeel van deze analyse was de haalbaarheid van de rijtijden op alle lijnen. In dit hoofdstuk wordt niet per rit stilgestaan bij het aanpassen van de rijtijden. De volledige analyse is verwerkt in de dienstregeling, zodat de betrouwbaarheid en de punctualiteit op alle lijnen verder toeneemt.

Tussen het concept- en definitief vervoerplan is, samen met de OR van Syntus, de rijtijdverdeling onder de loep genomen. Dit heeft geen effect op de totale rijtijd of op het aantal dienstregelinguren en evenmin op de aankomstpunctualiteit op het eindpunt. Wel zal deze verbetering een groot effect hebben op het comfort voor chauffeur en reiziger, omdat de bus gedurende de hele rit meer volgens de geplande dienstregeling rijdt. In deze analyse is ook het aantal tijdhalttes (waar de chauffeur even de tijd afwacht) onderzocht, evenals de locaties van deze haltes. Waar nodig zijn aanpassingen

gedaan, om de betrouwbaarheid te verhogen maar ook om de veiligheid op straat verder te verbeteren.

Samenwerking met collega-vervoerders

Voor dit vervoerplan werken we zo veel mogelijk samen met onze collega-vervoerders in de provincie Utrecht. Samen met Arriva zijn verbeteringen op de gedeelde lijnen 195/295 onderzocht. Met Qbuzz streven we naar zo veel mogelijk samenwerking en afstemming op de verschillende gezamenlijke corridors. Ook met Syntus Veluwe is afgestemd, wat bijvoorbeeld is terug te zien in het voorstel voor lijn 83, later in dit hoofdstuk.

Leeswijzer

Per lijn of lijnbundel wordt eerst geanalyseerd. Vervolgens worden, indien in het vervoerplan aanwezig, de voorgestelde wijzigingen in de dienstregeling uitgelegd en onderbouwd. Per lijn wordt aangegeven wat het aantal dru's is voor het dienstregelingjaar 2018, in vergelijking met het dienstregelingjaar 2017 (start Syntus). In hoofdstuk 3 wordt aangegeven wat voor het dienstregelingjaar 2018 het totaal aantal dru's is, vergeleken met 2017. In de bijlage is het totaaloverzicht voor 2018 met een spits/dalverdeling te vinden.

Stadsdienst Amersfoort

Analyse

Lijn 1 Eemgaarde - Station - Birkhoven Park



Route

De route van lijn 1 is veranderd ten opzichte van de situatie vóór 11 december 2016. Er worden lussen gereden door Soesterkwartier en De Isselt. Deze route bevalt voor het overgrote deel. Vanuit het ROCOV en vanuit de gemeente Amersfoort is wel aangegeven dat de overstap op de Kwekersweg wordt gemist, die er voorheen wel was.

Via een motie heeft de gemeenteraad van Amersfoort laten weten dat er een wens leeft om de oude route van lijn 1 in het Soesterkwartier terug te krijgen, zodat er niet in één richting via de Isselt gereisd hoeft te worden. Echter, de reizigersaantallen in het Soesterkwartier zijn zeer laag, ook op maandag t/m zaterdag. Als de bus niet óók via de Isselt rijdt wordt er buiten de spits niet voldaan aan de richtlijn van minimaal 6 reizigers per rit.



Rijtijd en punctualiteit

De rijtijd en de punctualiteit op lijn 1 bleven achter bij de verwachting. Daarom is er per 5 maart een aanpassing gedaan in de rijtijd: de lijn staat sindsdien onderweg op het station enkele minuten stil, om de betrouwbaarheid en de punctualiteit te verbeteren.

Deze aanpassing lijkt succes te hebben, maar nog niet altijd voldoende. Met name in de ochtendspits is er richting Birkhoven sprake van vertraging. Mogelijk kan rijden via de Kwekersweg meehelpen bij het voorkomen van deze vertragingen, omdat er daar KAR in de verkeerslichten zit.



Aansluitkwaliteit

Per 5 maart is de aansluitkwaliteit van lijn 1 sterk verbeterd. De lijn sluit nu aan op de meest drukke treinen op station Amersfoort. Hierover zijn geen klachten bekend.



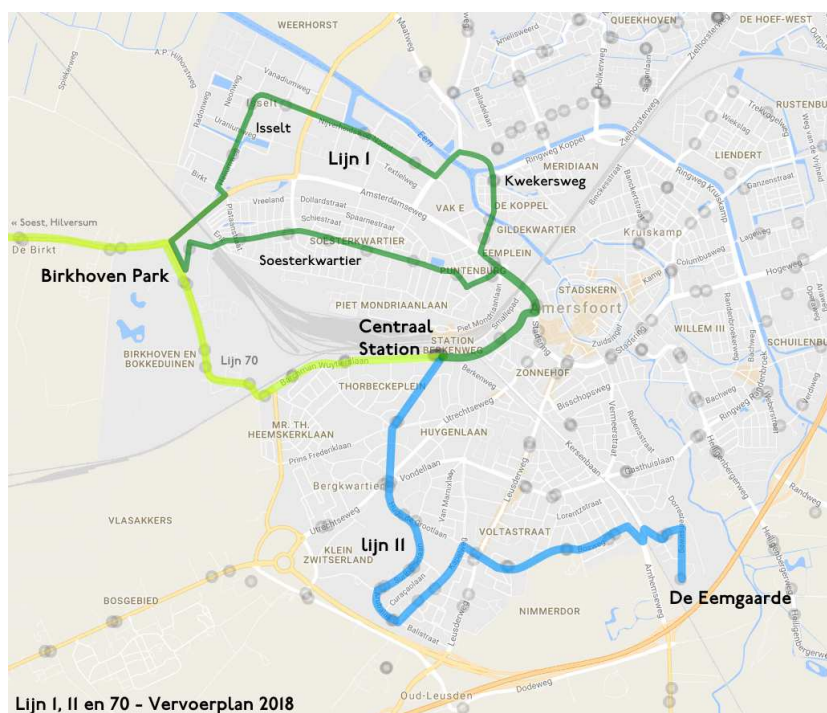
Bezetting

De bezetting in de spits is naar verwachting. Het is dan zitvol in de bus, met name richting de Isselt waar een aantal grotere scholen en bedrijven gevestigd zijn. Er zijn geen klachten bekend over te volle bussen. In de avonduren is nog ruimte voor groei. We zijn wel blij met het inzetten van een midibus, zodat er geen sprake meer is van incidenteel reizigers laten staan.

Gezien de lage bezetting in de laatste ritten 's avonds is er geen reden om 's avonds laat ritten te rijden, hoewel dit verzoek wel is gedaan door meerdere reizigers. Ook op de zondag is op het deel Station – Birkhoven Park de bezetting zeer laag: de hoogst gemeten bezetting is 3.

*Dienstregeling 2018***Lijn 1** Station - Birkhoven Park**Lijn 9** Station - Eemgaarde **Wijzigingen**

Lijn 1 in Amersfoort is gesplitst in een lijn 1 en lijn 9. Deze wijziging is met name het gevolg van reacties uit de [gemeente Soest](#), waar men de doorgaande verbinding tussen Soest en De Isselt / Amersfoort Centrum mist. Lijn 1 zal op het station waar mogelijk aan lijn 70 worden gekoppeld, zodat er, minimaal in de spitsrichting en liefst altijd, van/naar Soest gereisd kan worden zonder overstap. Dit zal ook duidelijk worden gemaakt op de lijnfilm van de bus, en op de haltes.



Lijn I, II en 70 - Vervoerplan 2018

Lijn 1, 9 en lijn 70 in Amersfoort

Lijn 9 (op verzoek van het ROCOV niet lijn 11 maar het 'historische' lijnnummer 9) zal beter dan voorheen [aansluiten op de trein](#). 's Morgens sluit de bus uit de Eemgaarde aan op de treinen naar Utrecht en Amsterdam, 's middags is de aansluiting in de andere richting. Een nadeel voor reizigers op lijn 9 is dat de bus niet doorrijdt naar het centrum. Echter is het aantal vertrekken van CS naar het centrum zo groot, dat dit als overkomelijk kan worden gezien. Dit wordt ook gecompenseerd met een andere wens vanuit Amersfoort: lijn 9 gaat tot later in de avond rijden: tot ongeveer **23:00 uur** in plaats van 22:00 uur.

Ook op lijn 1 wordt een verbetering doorgevoerd, op aandragen van het ROCOV en de gemeente Amersfoort: de lijn zal gaan rijden via de halte [Kwekersweg](#), zodat er uit Amersfoort-Noord en uit Bunschoten gemakkelijk kan worden overgestapt richting het industrieterrein. We kiezen ervoor om lijn 1 over het Soesterkwartier én de Isselt te laten rijden, omdat het aantal reizigers in alleen het Soesterkwartier te laag is om de bus voldoende te bezetten. Daarnaast zou er dan voor de Isselt naar een andere oplossingen moeten worden gezocht, waar extra dienstregelingen beschikbaar voor

De tweede reden om lijn 1 te splitsen is de rijtijd. In de analyse wordt duidelijk dat er op de route van de huidige lijn 1 meer rijtijd nodig is, wat niet mogelijk is in de huidige omlopen. Een bus zou dan zeer lang stil staan bij de Eemgaarde of halverwege de lus bij Birkhoven Park. Splitsen zorgt ervoor dat de betrouwbaarheid van beide lijndelen toeneemt. Gevolg is wel dat lijn 9 niet altijd met één bus gereden kan worden, maar met het eindpunt op station Amersfoort is dit een minder grote uitdaging.

moeten zijn. Die mogelijkheden zien we niet, zonder dat er elders sprake is van een grotere verslechtering.

Op het lijndeel wat nu lijn 1 wordt (Station – Birkhoven Park) is de bezetting op zondag zeer laag: gemiddeld tussen de 0 en 4 reizigers per rit. We stellen voor om lijn 1 op zondag niet te rijden. Veel reizigers hebben een alternatief met de andere lijnen naar het Eemplein en de Kwekersweg. Het overige aantal reizigers is dusdanig laag, dat de lijn op zondag niet kan voldoen aan de uitgangspunten van de concessie.

De gemeente Amersfoort en het ROCOV hebben aangegeven dat zij het buitengewoon jammer vinden dat lijn 1 op zondag niet meer zal rijden. We begrijpen dit standpunt, maar zien geen mogelijkheid om lijn 1 alsnog op zondag te gaan rijden, zonder elders meer mensen te moeten duperen. Wel denken we graag samen met de gemeente en het ROCOV na over mogelijke alternatieven in de wijk Soesterkwartier.



Dru's (dienstregelingjaar 2018 versus dienstregelingjaar 2017)

Lijn	2017 (start Syntus)	Dienstregelingjaar 2018
1	9654:48	4880:19
9	Nvt	5608:09

Het extra aantal dru's zit slechts beperkt in de langere bedieningsperiode. Het grootste deel van de extra dru's is te wijten aan de verkeersdrukte in Amersfoort. Ook als lijn 1 en lijn 9 niet gesplitst zouden worden, zou een zelfde plus ontstaan, met als nadelige bijkomstigheid dat de bussen zeer lang bij de Eemgaarde zouden stilstaan.

Analyse

Lijn X2 Station - Nieuwland



Route

De route van de nieuwe X2 was even wennen voor reizigers tussen Nieuwland en Hoogland. Hier zijn enkele klachten over verstuurd, maar de laatste maanden hebben deze klachten niet aangehouden. Het grootste deel van de reizigers lijkt tevreden met de nieuwe route van lijn X2.



Rijtijd en punctualiteit

Richting Nieuwland komt lijn X2 over het algemeen 2 tot 3 minuten rijtijd te kort. In de andere richting klopt de rijtijd. Door het tekort aan rijtijd in de richting vanaf het station, rijden de bussen op lijn X2 niet altijd punctueel. Dit heeft ook effect op de terugrit en op volgende ritten (domino-effect). Het heeft daarom de voorkeur om de rijtijd van lijn X2 te wijzigen, door extra tijd toe te voegen.



Aansluitkwaliteit

Lijn X2 sluit goed aan op zo veel mogelijk treinen. Er zijn geen klachten bekend van aansluitingen die gemist worden (in brede zin: omdat de bus te laat is of omdat de bus niet aansluit).



Bezetting

Het aantal reizigers op lijn X2 is niet laag, maar ook niet extreem hoog. Reizigers hebben meerdere mogelijkheden, en door het overslaan van Hoogland reist een deel van de reizigers nu

met lijn X4. Bezettingen boven de 30 komen eigenlijk niet meer voor. Het kan daardoor mogelijk zijn om de lijn in de spitsuren iedere 15 minuten te rijden in plaats van iedere 10 minuten, zonder dat dit te volle bussen oplevert. Echter wordt hiermee een mogelijke verdere groei van lijn X2 wel beperkt.

Dienstregeling 2018

Lijn 2 Station - Nieuwland

Wijzigingen

Op lijn 2 (op veler verzoek zonder 'X') zijn geen grote wijzigingen te verwachten. De grootste wijzigingen zijn doorgevoerd in de [rijtijd](#), die op bepaalde momenten flink toeneemt om de betrouwbaarheid te vergroten. Zoals in de analyse geschetst gaat dit over zo'n 2-3 minuten per rit.

De [aansluiting](#) op station Amersfoort is hierbij niet vergeten, deze blijft zo goed mogelijk, zodat reizigers uit Nieuwland zo veel mogelijk profiteren van de nieuwe snelle route. Gezien dit voordeel is ervoor gekozen om de nieuwe route te handhaven en niet via Hoogland te rijden.

Dru's (dienstregelingjaar 2018 versus dienstregelingjaar 2017)

2017 (start Syntus)	Dienstregelingjaar 2018
14724:52	15626:44

Het aantal extra dru's is puur het gevolg van het aanpassen van de rijtijd. Dat telt snel op, zeker als een bus in de spits zesmaal per uur rijdt.

Analyse

Lijn 3 Station - Vathorst via Meander MC

Route

De route van lijn 3 is in de afgelopen jaren niet veranderd, en leidt nu ook niet tot vragen of klachten. Lijn 3 heeft een sterke, snelle route die Vathorst perfect verbindt met ziekenhuis, centrum en station.

Rijtijd en punctualiteit

Doordeweeks en zaterdag klopt de geplande rijtijd behoorlijk goed bij de gerealiseerde rijtijd. In de richting CS zou één minuut extra rijtijd op de meeste momenten zorgen voor een nóg betere haalbaarheid. Lijn 3 is niet altijd even punctueel, maar dit ligt meer aan de rijtijd van lijn 5. Daar zit voornamelijk de kans op verbetering.

Voor het hele Amersfoortse stadsnet, en dus ook voor lijn 3, geldt dat er op zondagen te weinig rijtijd is ingerekend. Voor lijn 3 betreft het zo'n drie minuten. De reden is evident: de winkels zijn tegenwoordig iedere zondag open. Dat zorgt voor drukte in de bus, maar met name ook voor drukte op de weg. Het Eemplein is ook op zondag een bottleneck geworden, en ook de rest van de stad is drukker.

Aansluitkwaliteit

Lijn 3 is volledig gebouwd op een perfecte aansluiting met de Intercity's in Amersfoort. Er zijn ons geen klachten of vragen bekend over deze aansluitingen.



Bezetting

Lijn 3 is een goed bezette lijn, gemiddeld ver boven de 6 reizigers per rit. Op zaterdag, zondag en in de avonden is er nog wel ruimte voor groei, maar er is geen reden om grote veranderingen door te voeren. Alleen de eerste rit richting Vathorst kan worden gemist, die kent een zeer lage bezetting (minder dan 3 reizigers).

Dienstregeling 2018

Lijn 3 Station - Vathorst via Meander MC



Wijzigingen

Ook op lijn 3 zijn, behalve een verbeterde rijtijd (met name **op zondag**), geen wijzigingen doorgevoerd. Er is gestreefd naar zo goed mogelijke aansluitingen op het centraal station, in alle richtingen.

De eerste ritten op maandag-vrijdag 's morgens richting Vathorst zullen we niet opnemen in de nieuwe dienstregeling, gezien de zeer geringe vervoervraag: gemiddeld 1 reiziger per rit.



Dru's (dienstregelingjaar 2018 versus dienstregelingjaar 2017)

2017 (start Syntus)	Dienstregelingjaar 2018
18744:20	18731:01

Analyse

Lijn X4 Station - Kattenbroek via Hoogland



Route

Over de route van lijn X4 is veel te doen. Reizigers vanuit Kattenbroek missen de verbinding met station Schothorst, zo blijkt ook uit de reactie van de gemeente Amersfoort. In plaats daarvan reizen zij nu naar CS, waarbij het voordeel kan zijn dat daar wel meer reismogelijkheden zijn. Voor beide is wat te zeggen, er is nog geen duidelijke analyse te maken van de "betere" route



Rijtijd en punctualiteit

De totale rijtijd van een rondje X4 lijkt doordeweeks goed in orde. Echter, de verdeling is wel voor verbetering vatbaar. Richting Kattenbroek komt de chauffeur veel tijd te kort, maar richting CS is er een gelijke hoeveelheid tijd 'over'. Bij elkaar opgeteld is de rijtijd precies goed.

Op de zaterdag en zondag behoeft de rijtijd wel enige aanpassing. De zaterdag is enkele minuten te krap, op zondag loopt het tekort verder op. Ook bij lijn X4 speelt winkeldrukke hierbij een grote rol.



Aansluitkwaliteit

In de spits rijdt de bus iedere 10 minuten, dan wordt er goed aangesloten op de meeste treinen. In de daluren en 's avonds zijn de aansluitingen voor verbetering vatbaar: de bus en IC sluiten net niet goed op elkaar aan, waardoor tot 15 minuten wachttijd ontstaat. Dit kan eenvoudig worden verbeterd.



Bezetting

De bezetting in lijn X4 is relatief laag. Een tienminutendienst in de spits is relatief veel voor deze lijn, zeker met in gedachten dat lijn 204 ook een groot deel van de route binnen Amersfoort rijdt. Het behoort tot de mogelijkheden om op lijn X4 in de spits een kwartierdienst te rijden. Dit kan als positief worden gezien, wanneer de hele dag perfect wordt aangesloten op de trein.

Dienstregeling 2018

Lijn 4 Station - Kattenbroek via Hoogland



Wijzigingen

Op lijn 4 (ook zonder 'X') is met name de rijtijdverdeling aangepast, zodat er een meer betrouwbare dienstregeling ontstaat. De bussen sluiten zo veel mogelijk aan op de Intercity's van/naar Utrecht en op de verschillende Sprinters en Stoptreinen in Amersfoort.



Dru's (dienstregelingjaar 2018 versus dienstregelingjaar 2017)

2017 (start Syntus)	Dienstregelingjaar 2018
16801:09	16605:28

Analyse

Lijn 5 Station - Vathorst via Schothorst



Route

De route van lijn 5 is gelijk gebleven aan het vorige jaar. Er zijn geen klachten bekend over de route van lijn 5, behalve een enkele opmerking over het niet meer bedienen van de Varkensmarkt. Er is geen aanleiding om de route van lijn 5 te wijzigen.

Er is sprake geweest van het inkorten van lijn 103 tot station Vathorst of het doortrekken van lijn 7 naar Nijkerk. Dat zal echter dit jaar niet gaan gebeuren, dus ook dat heeft geen gevolgen voor lijn 5.



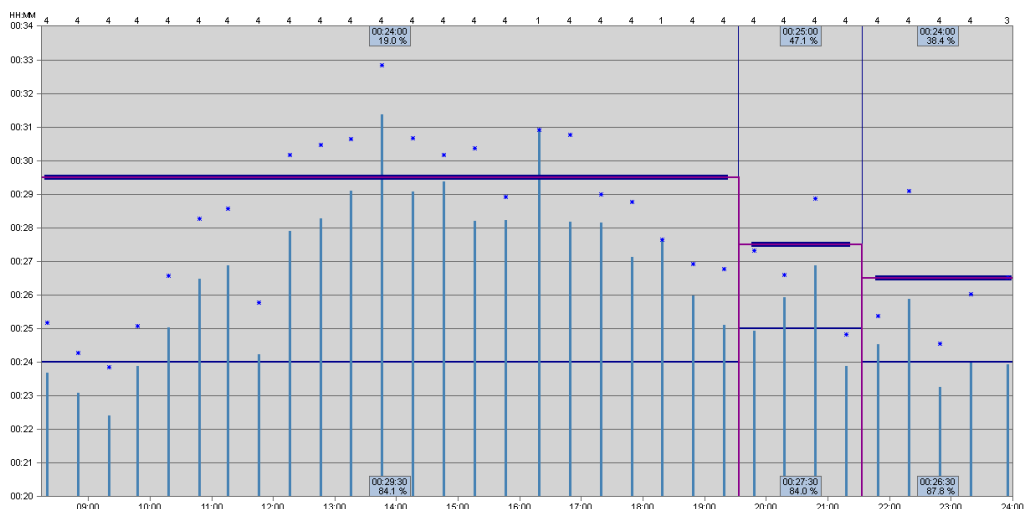
Rijtijd en punctualiteit

Doordeweeks komt lijn 5 richting station één of enkele minuten te kort. Richting Vathorst is, met name in de spits, het tekort grote: 4 tot 5 minuten. Het lijkt logisch om dit aan te passen, zodat de punctualiteit van zowel lijn 5 als 3 verder verbetert.

Op zaterdag is het tekort vergelijkbaar met de weekdays. Op zondag is het tekort nog veel groter. Ter illustratie is hieronder de afbeelding van de analyse toegevoegd. Het rijtijds tekort loopt op naar 8 (!) minuten. Een verklaring daarvoor zit in de groene golf voor auto's op de stadsring en de toegenomen drukte op zondag.

Ook de rijtijdverdeling van lijn 5 is nader geanalyseerd. Niet altijd is de hoeveelheid rijtijd op het juiste moment van de rit voldoende. Dat kan in een nieuwe dienstregeling eenvoudig worden aangepast.

Line : 5705 From : Amersfoort, Centraal Station Period : 2017-01-29 From : 2017-01-29 Departure Time : Min. : 0 Max. : 0 Operating Days : Mon Tue Wed Thu Fri Sat Sun Total : 0 0 0 0 0 0 4 Vehicle Journeys : Planned : 128 () Disabled : 0 (0.0%) Usable : 121 (94.5%) Excluded : 0 (0.0%)
 Route : To : Amersfoort, Station Vathorst Until : 2017-02-19
 Suggested periods based on current timetable (attainability: 85 %)



Aansluitkwaliteit

Voor lijn 5 is het niet alleen belangrijk om goed aan te sluiten op CS, maar ook op Schothorst. Dat is in de huidige dienstregeling goed geregeld. Op beide stations zijn goed aansluitingen: op CS met de Sprinters en op Schothorst met de Intercity's.

Aandachtspunt is wel dat de aansluitingen wellicht onder druk komen te staan, als de rijtijd wordt verlengd. Aan de andere kant, dan zouden die aansluitingen nu in de praktijk ook vervallen. Daar zijn geen klachten of wensen over bekend.

Bezetting

In lijn 5 is ruimte voor groei. Er is geen sprake van een zeer lage bezetting, maar gemiddelde bezettingen boven de 15 OV-Chipkaartreizigers komen nauwelijks voor. Enkele vroege ritten richting Vathorst zijn niet noodzakelijk (minder dan 3 reizigers per rit) en zouden geschrapt kunnen worden.

Dienstregeling 2018

Lijn 5 Station - Vathorst via Schothorst

Wijzigingen

Op lijn 5 zijn de rijtijd én de rijtijdverdeling behoorlijk aangepast, om de totale ronde lijn 3/5 fors meer punctueel te maken. Daarbij is zo veel mogelijk rekening gehouden met aansluitingen op het centraal station en bij Schothorst. Echter, omdat lijn 5 en 3 een ronde vormen, hangt dat ook af van de aansluitingen van lijn 3 op CS. Lijn 5 en 6 zijn ook zo veel mogelijk op elkaar afgestemd.

Goed om te weten is dat [lijn 103](#) van Syntus Gelderland per december 2017 niet verder zal rijden dan Schothorst, zo staat in het concept-vervoerplan van Syntus Gelderland. Reizigers tussen CS en Schothorst hebben daardoor twee reismogelijkheden minder per uur (8 in plaats van 10). Het is dus aannemelijk dat er meer reizigers van lijn 5 (en 7) gebruik gaan maken vergeleken met de huidige situatie. Qua bezetting is dit geen probleem.

De eerste ritten op maandag-vrijdag 's morgens richting Vathorst zullen we niet opnemen in de nieuwe dienstregeling, gezien de zeer geringe vervoervraag: minder dan 3 reizigers per rit.



Dru's (dienstregelingjaar 2018 versus dienstregelingjaar 2017)

2017 (start Syntus)	Dienstregelingjaar 2018
20190:01	20998:59

Analyse

Lijn 6 Station - Liendert en Rustenburg



Route

De route van lijn 6 is niet gewijzigd, er zijn hier (behalve wat suggesties over de Varkensmarkt) geen klachten of wensen bekend. Wel is bekend dat in de buurt leeft dat de bus te snel rijdt. Dit wordt opgepakt door de teammanagers, chauffeurs worden hierop aangesproken.



Rijtijd en punctualiteit

De rijtijd van lijn 6 was niet in orde, per 5 maart zijn hier doordeweeks grote aanpassingen doorgevoerd. Sindsdien is de rijtijd op weekdays in orde en de punctualiteit sterk verbeterd.

De weekenden zijn nog niet aangepast. Ondertussen is wel duidelijk dat dit ook aandacht behoeft. De rijtijden op zaterdag en zondag zijn (veel) te krap en moeten worden aangepast.



Aansluitkwaliteit

Sinds 5 maart is er extra gelet op de aansluitingen op Amersfoort. De bussen van lijn 6 sluiten nu nog beter aan op de meeste treinen. Er zijn hierover geen klachten of opmerkingen bekend.



Bezetting

De bezetting in lijn 6 is behoorlijk, maar er is hier wel iets bijzonders aan de hand. De drukste bussen rijden 's morgens *richting* de wijk en 's middags *vanuit* de wijk. Dat heeft voor een deel te maken met de MBO-school die in de wijk gevestigd is. Deze school gaat verplaatsen naar station Schothorst, en daarmee valt een behoorlijk deel van het publiek van lijn 6 weg.

Het lijkt daardoor mogelijk om op lijn 6 een kwartierdienst te rijden in plaats van een tienminutendienst. Eis daarvoor is wel dat lijn 6 en lijn 5 exact op elkaar worden afgestemd en perfect aansluiten op de trein. Voor Liendert en Rustenburg wordt daarmee lijn 206 ook belangrijker. Een goede rijtijd voor lijn 206 is dan essentieel, zodat het geen probleem is dat de Uithoflijn ook wordt gebruikt voor vervoer binnen de stad.

De bezetting in de weekenden is goed, vergelijkbaar met de andere stadslijnen. Aanpassingen lijken hier niet noodzakelijk.

Dienstregeling 2018

Lijn 6 Station - Liendert en Rustenburg



Wijzigingen

Uiteraard is in het weekend op lijn 6 de *rijtijd* aangepast, zodat er met een veel hogere

betrouwbaarheid gereden zal worden. Behalve deze wijziging vindt de grootste verandering plaats op weekdays. We kiezen ervoor om lijn 6 **iedere 15 minuten** te laten rijden, in plaats van iedere 10. Dat heeft twee redenen. Allereerst omdat een grote MBO-school uit de wijk vertrekt, om bij station Schothorst in een ander pand verder te gaan. Daardoor zullen er substantieel minder scholieren reizen op lijn 6 tussen het station en dit college.

Daarnaast zien we dat de **Uithoflijn 206** in de spits ook goed gebruikt wordt voor vervoer binnen Amersfoort: van/naar de stadsring én naar de MBO-school bij het Van Stolbergpark. Lijn 6 en 206 bieden in de spits gezamenlijk nog steeds 9x per uur een verbinding voor Liendert en Rustenburg.

Door het verlagen van de frequentie van lijn 6 is het mogelijk om de extra rijtijden op de Amersfoortse stadslijnen voor een aanzienlijk deel op te vangen binnen de stad zelf, zonder een substantieel minder goed product te bieden voor het merendeel van de stadsbewoners.



Dru's (dienstregelingjaar 2018 versus dienstregelingjaar 2017)

2017 (start Syntus)	Dienstregelingjaar 2018
13263:49	12045:55

In de dru's zijn de wijzigingen van 5 maart meegenomen en is tegelijkertijd de frequentie verlaagd van zesmaal naar viermaal per uur. Per saldo betekent dit dat er minder dru's verreden worden op lijn 6.

Analyse

Lijn 7 Station - Vathorst via Zielhorst



Route

De route van lijn 7 is opgebouwd uit de voormalige lijn 4 in Zielhorst/Schothorst en een nieuw lijndeel tussen Vathorst en Schothorst. Over het veranderen van lijn 4 is in Amersfoort behoorlijk wat te doen geweest. Concrete wens van het ROCOV is om, met lijn 7, een lusje te maken bij Emiclaer. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan een deel van de wensen van reizigers in dit deel van Amersfoort.

Een wens van de gemeente Amersfoort is om de nieuw te bouwen wijken in Vathorst-Noord te bedienen met een bus. Lijn 7 lijkt daarvoor zeer geschikt. Op dit moment is er nog geen wijk om doorheen te rijden.



Rijtijd en punctualiteit

Op weekdays heeft lijn 7 in beide richtingen ongeveer 2 minuten te weinig rijtijd, zeer consequent de hele dag. In het weekend is er alleen richting CS sprake van enkele minuten te weinig rijtijd. Richting Vathorst is de rijtijd dan in orde.



Aansluitkwaliteit

Er is voor gekozen om lijn 7 met name in Schorhorst perfect te laten aansluiten op de Intercity's. Dat is ook het geval. Dit betekent dat op CS minder direct wordt aangesloten op een aantal IC's maar juist wel goed op de meeste Sprinters. Er zijn geen klachten of suggesties bekend over deze aansluitingen. Het lijkt logisch om de aansluitingen te houden zoals ze nu zijn.



Bezetting

Doordeweeks vallen de bezettingen, voor een deels nieuwe lijn, niet tegen. Het drukste stuk is wel Schothorst – CS v.v. Richting Vathorst valt er (met marketing en bekendheid) nog wel flink wat te winnen. De laatste ritten doordeweeks, die alleen rijden tussen CS en Schothorst, kennen een matige bezetting. Het lijkt mogelijk om deze ritten te schrappen, zeker omdat er daar voldoende alternatieven zijn in de vorm van lijn 5 en lijn 103. Echter omdat lijn 103 gaat verdwijnen tussen CS en Schothorst, kan het daarvoor nuttig zijn om de ritten te behouden.

De eerste ritten richting Vathorst zijn op maandag-vrijdag nagenoeg niet bezet (minder dan 3 reizigers per rit). Deze ritten kunnen gemakkelijk opgeheven worden, zonder dat de meeste reizigers dit zullen merken.

Op zaterdag en zondag is de lijn minder bezet. Ook hier zijn de laatste ritten erg mager, maar ook de rest van de dag kan baat hebben bij marketing. Een combinatie met IKEA en de andere grote ketens langs de Valutaboulevard ligt hier voor de hand.

Dienstregeling 2018

Lijn 7 Station - Vathorst via Zielhorst



Wijzigingen

Waar nodig zijn op lijn 7 de rijtijden aangepast, op de wijze zoals in de analyse beschreven (ongeveer 2 minuten per richting). Daarnaast introduceren we een vernieuwde zomerdienst, waarbij gedurende de hele dag een halfuurdienst wordt gereden.

Vanuit de gemeente Amersfoort is de wens gedeeld om dichterbij [Emiclaer](#) te stoppen. Dit zal per richting ongeveer één of twee minuten extra rijtijd kosten. Hier moet de afweging gemaakt worden: het winkelcentrum dichterbij benaderen en daarmee een langere route naar station Schothorst creëren, of reizigers zo snel mogelijk naar de trein brengen? In het concept-vervoerplan hebben we deze vraag voorgelegd aan de gemeente Amersfoort en aan het ROCOV. Het ROCOV is voorstander van het rijden van de lus, de gemeente Amersfoort uiteindelijk niet. Wij volgen hierin de redenering van de gemeente: het merendeel van de reizigers wordt bij het rijden van een lus belast met extra reistijd en extra kosten, wat niet opweegt tegen de voordelen voor een kleinere groep reizigers. Daarnaast is het lusje filegevoelig, zeker op marktdagen. We kiezen er daarom voor om de huidige route te handhaven.

De eerste ritten op maandag-vrijdag 's morgens richting Vathorst zullen we niet opnemen in de nieuwe dienstregeling, gezien de zeer geringe vervoervraag: gemiddeld minder dan 1 reiziger per rit.

Tot slot, het is ook voor lijn 7 positief dat [lijn 103](#) van Syntus Gelderland naar verwachting niet verder zal rijden dan Schothorst. Hoogst waarschijnlijk zullen er meer reizigers gebruik gaan maken van lijn 7 (en 5) als alternatief.



Dru's (dienstregelingjaar 2018 versus dienstregelingjaar 2017)

2017 (start Syntus)	Dienstregelingjaar 2018
20429:38	19965:06

Analyse

Lijn 8 Station - Schuilenburg



Route

De route van lijn 8 is niet gewijzigd in de afgelopen jaren. Voor Schuilenburg zijn er snellere manieren om bij het station, en zeker bij het centrum te komen. Lijn 102 is hierbij een goede mogelijkheid, maar ook lijn 17 en 82 worden gebruikt. De route van lijn 8 is desondanks logisch, omdat een deel van Amersfoort wordt bediend waar (zonder extra buslijnen) geen OV komt. Het ligt voor de hand om de route te laten zoals die nu is.



Rijtijd en punctualiteit

Lijn 8 laat doordeweeks een zelfde beeld zien als lijn X4: de rijtijd in totaal is prima, maar de verdeling kan beter. Tijd die richting de wijk ontbreekt, is er op de terugweg voldoende. Door de rijtijd beter te verdelen, kan de punctualiteit op de lijn flink verbeteren.

Op zaterdag is dit beeld hetzelfde, hoewel de rijtijd dan wel meer onder druk staat. Ook voor lijn 8 geldt dat de rijtijd op zondag te kort is. Enkele minuten extra rijtijd moeten hier de punctualiteit sterk verbeteren.



Aansluitkwaliteit

Over de aansluitingen van lijn 8 zijn weinig opmerkingen gehoord. Een enkeling vindt dat er 's avonds te lang gewacht moet worden komend vanuit Utrecht. Tegelijkertijd zorgt de gekozen vertrektijd ervoor dat de bus ook gehaald wordt vanuit treinen uit het oosten en noorden. Er lijkt geen reden om de aansluitingen drastisch te veranderen.



Bezetting

Doordeweeks zijn er in de spits drukke ritten op lijn 8. Gedurende de dag ligt het gemiddelde rond de 6 reizigers per rit. Aan de hand van de bezetting zou gedacht kunnen worden aan een halfuurdienst tussen de spitsen, maar vermoedelijk heeft dit wel een nadelig effect op de bezettingen in de spits.

Op zaterdag en zondag blijft het overgrote deel van de ritten gemiddeld onder de 6 OV-Chipkaartreizigers. Met de losse verkoop en de app-tickets erbij zal dit niet veel hoger zijn, maar er is nog sprake van enig vervoer.

Dienstregeling 2018

Lijn 8 Station - Schuilenburg



Wijzigingen

Op lijn 8 is de rijtijdverdeling aangepast, zodat er een meer punctuele dienstregeling ontstaat. Daarnaast is er op bepaalde momenten (met name in het weekend) rijtijd toegevoegd, zodat de betrouwbaarheid stijgt. Er is nauwkeurig gekeken naar de aansluitingen op station Amersfoort. Met name in de avonduren is hier een forse verbetering in aangebracht, waardoor de bussen aansluiten op de Intercity's uit meerdere richtingen: Amsterdam, Utrecht, Enschede.

We kiezen er niet voor om op weekdays de frequentie te verlagen op lijn 8. De aantallen reizigers zijn niet hoog, maar vaak nog wel net op of boven de norm. Duidelijk is wel dat het reizigersaantal zal moeten toenemen, tenzij er in de toekomst wellicht een andere lijnvoering kansrijk is.

Op zaterdag veranderen we de frequentie wel: dan rijdt lijn 8 een halfuurdienst in plaats van ieder kwartier. Aangezien het aantal reizigers nu gemiddeld minder dan 5 per rit bedraagt, zal dit de gemiddelden doen stijgen. Goede treinaansluitingen zijn daarbij uiteraard wel van groot belang.

Het ROCOV geeft aan het jammer te vinden dat de rijtijd van lijn 8 wordt verlaagd. Wij snappen dit standpunt, maar gezien het aantal reizigers zien wij geen andere mogelijkheid. Het is niet mogelijk om elders in de regio Amersfoort een vergelijkbaar aantal dienstregelingen te besparen zonder dat er meer mensen hinden van ondervinden.



Dru's (dienstregelingjaar 2018 versus dienstregelingjaar 2017)

2017 (start Syntus)	Dienstregelingjaar 2018
10263:23	9967:13

Analyse

Lijn 17 Station - Leusden



Route

Over de route van lijn 17 is al in het voortraject veel te doen geweest. Inwoners en politici van Leusden hebben duidelijk laten merken dat de nieuwe route voor hen een verslechtering is. Tegelijkertijd zijn er ook signalen dat een deel van de (nieuwe) reizigers erg blij is met de nieuwe route. Dit wordt ook vanuit de gemeente, ROCOV en plaatselijke belangenverenigingen onderschreven.

Met de gemeente, ROCOV, SMBL en provincie is de nieuwe route geanalyseerd. De conclusie is dat de nieuwe route, samen met lijn 217, absoluut een beginnend succes is. Echter, in het zuidelijk deel van Leusden-Centrum wordt het ontbreken van een 'grote' bus als een gemis ervaren.

Als het gaat om puur de analyse van lijn 17, is dus niet aan te raden om de route te wijzigen



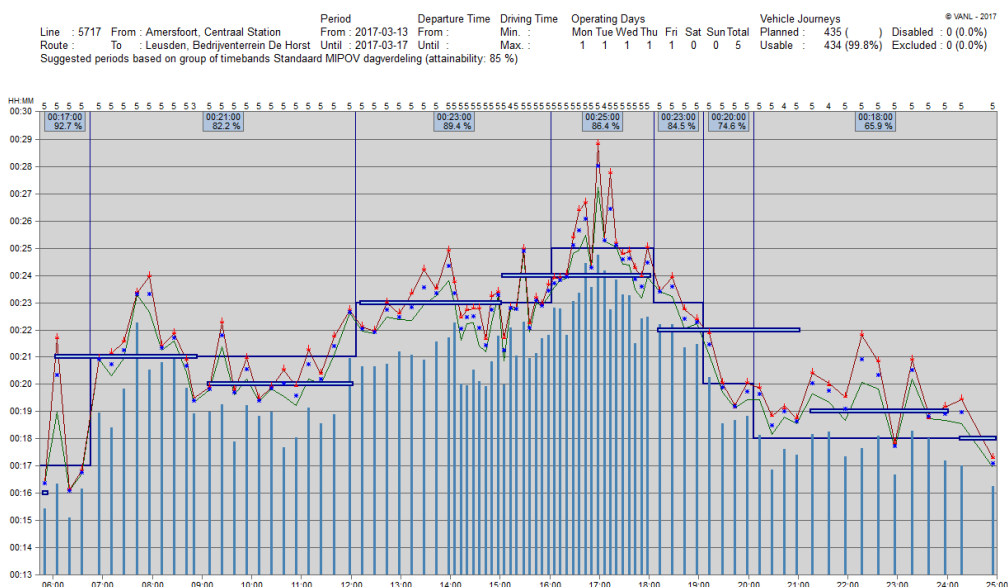
Rijtijd en punctualiteit

De rijtijd per december was niet in orde. Daarom is er op 5 maart een aanpassing doorgevoerd, waarmee lijn 17 op maandag t/m vrijdag buiten de zomervakantie veel extra rijtijd heeft gekregen.

	Extra rijtijd
Spits richting Leusden	3 - 5 minuten
Spits richting A'foort	2 - 3 minuten
Dal richting Leusden	2 - 3 minuten
Dal richting A'foort	0 - 1 minuut

Globale weergave van de extra rijtijd op lijn 17 per richting voor spits/daluren

Dit laat een zeer positief effect zien (zie afbeelding). Te laat vertrekken komt veel minder voor en de betrouwbaarheid is enorm toegenomen.



(voorbeeld: lijn 17 in maart, ma-vr)

De verbeterde rijtijden zijn meteen terug te zien in de punctualiteitscijfers op lijn 17 en 217. Voor 5 maart liepen de vertragingen geregeld op tot boven de 5 minuten. Na 5 maart kwam dit eigenlijk niet of nauwelijks meer voor. Dat wil zeggen, doordeweeks. Om in de weekenden de grootste vertragingen op te vangen rijden er nu extra bussen tussen Amersfoort en Leusden. Uiteraard moet in 2018 het rijtijdtekort op alle momenten verholpen zijn.

Lijn van/naar (vóór 5 maart)	Gemiddelde vertrek- punctualiteit	Gemiddelde aankomst- punctualiteit	85-percentiel vertrek- punctualiteit	85-percentiel aankomst- punctualiteit
17 naar Leusden	+2:21	+4:27	+5:12	+8:27
17 naar Amersfoort	+4:24	+3:11	+8:23	+7:50
217 naar Leusden	+1:43	+2:34	+3:18	+6:13
217 naar Amersfoort	+5:10	+5:21	+8:22	+9:18

Lijn van/naar (ná 5 maart)	Gemiddelde vertrek- punctualiteit	Gemiddelde aankomst- punctualiteit	85-percentiel vertrek- punctualiteit	85-percentiel aankomst- punctualiteit
17 naar Leusden	+1:31	+0:02	+3:31	+2:20
17 naar Amersfoort	+1:03	-0:08	+2:37	+2:29
217 naar Leusden	+1:08	-0:28	+2:36	+2:16
217 naar Amersfoort	+0:44	+0:47	+2:33	+3:52

Punctualiteit op lijn 17 en 217 op weekdays, voor en na 5 maart

Concluderend: lijn 17 (en 217) had geen vlekkeloze start, maar de verbeteringen zijn duidelijk aantoonbaar. Er ontstaat nu een betrouwbare dienstregeling waar reizigers van op aan kunnen.



Aansluitkwaliteit

Sinds 5 maart is nog meer aandacht besteed aan het zo goed mogelijk aansluiten op station Amersfoort. De bussen sluiten aan op zo veel mogelijk treinen. Er zijn hier sindsdien geen opmerkingen of klachten over bekend.



Bezetting

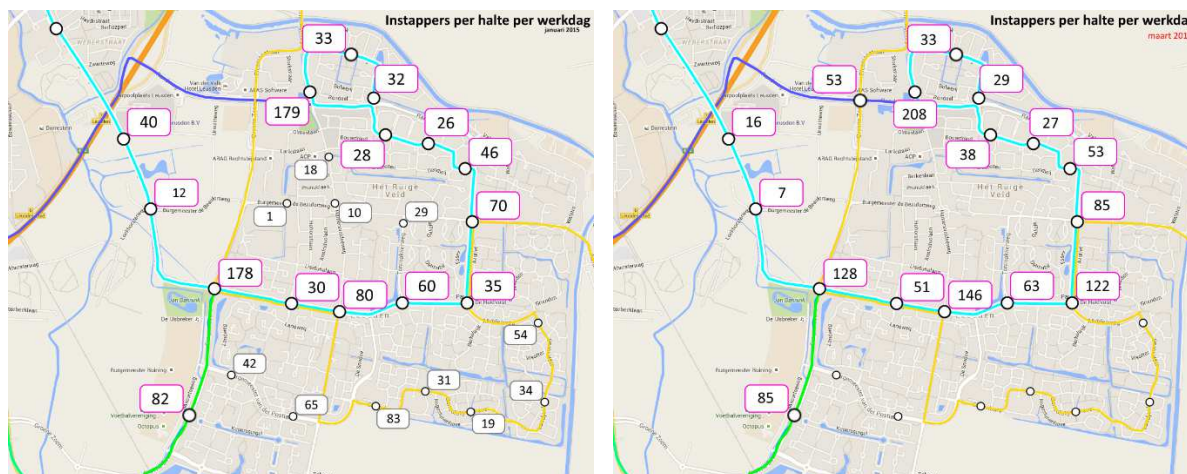
De bezetting op lijn 17 is zeer goed te noemen, zelfs over het algemeen in het dal en in de tegenspijs.

De eerste rit vanuit Leusden op weekdays is dusdanig bezet, dat het logisch is om een extra vroege rit toe te voegen. Ook de ritten tussen 18:00 en 19:00 uur vanaf station Amersfoort zijn zeer goed gevuld, het lijkt logisch om hier nog iets vaker te rijden, in plaats van 4x per uur.

In de onderstaande afbeeldingen zijn de aantallen instappers per halte weergegeven. Links de “oude” situatie, rechts de huidige aantallen. Duidelijk is te zien dat reizigers de andere haltes weten te vinden. Er vinden wel verschuivingen plaats, er stappen bijvoorbeeld minder reizigers in bij Groene Zoom en meer bij De Horst. Het hoge aantal bij Groene Zoom in 2015 kan overigens ook liggen aan de kwaliteit van de geleverde data van de vorige vervoerder, dat is voor ons niet na te gaan. Maar overduidelijk is dat vanuit de wijken de reizigers andere haltes weten te vinden. Dit bevestigt de gemeente Leusden ook: zij hebben waar mogelijk direct (samen met de provincie) extra fietsenrekken bijgeplaatst.

Overigens stapten reizigers ook in de vorige situatie vaak op verschillende haltes in- en uit: reizigers kozen de halte waarbij de bus het laatst vertrok of als eerste arriveerde, om vervolgens een stukje te lopen. Natuurlijk geldt dit niet voor alle reizigers, voor reizigers die minder gemakkelijk ter been zijn is de nieuwe situatie lastiger. Zij kunnen nu wel gebruik maken van het lokale initiatief via Larikslaan2.

We zien in de cijfers t/m juni dat er in de eerste maanden van 2017 nog geen toename in het totaal aantal reizigers in Leusden te zien is. Dit heeft, verwachten we, voor een groot deel te maken met de lage betrouwbaarheid en punctualiteit in het eerste kwartaal. Daarnaast is het een gegeven dat het minimaal een jaar duurt voordat een nieuw OV-systeem ‘ingesleten’ is. In de latere maanden zien we een langzame toename van het aantal reizigers, met in juni een (voorzichtige) reizigersgroei ten opzichte van vorig jaar.



Aantal instappers Leusden. Links: januari 2015 (data Connexxion via aanbesteding) en rechts: maart 2017 (OV-chipkaartgebruikers Syntus). De afbeeldingen zijn bedoeld om de trend weer te geven, de aantallen zijn niet direct met elkaar te vergelijken. Zo nam het aantal reizigers tussen 2015 en 2016 op lijn 77 bijvoorbeeld met 5% af.

Ook op zaterdag en zondag zijn de bussen bovengemiddeld bezet. Op zaterdag is het ook aan te raden om één extra rit van Leusden naar Amersfoort te rijden, daar lijkt potentie voor. Opvallend is de laatste rit om 0:55 vanaf station Amersfoort, die met gemiddeld 10 reizigers zeer goed bezet is voor die tijd. Dit ondanks dat er daarna ook nog nachtbussen rijden.

Conclusie

Op basis van de bovenstaande analyse op reizigersaantallen, rijtijd, punctualiteit en routes mogen we de conclusie trekken dat de nieuwe opzet van lijn 17 werkt. Reizigers weten de nieuwe lijn zeer goed te vinden. De reizigersaantallen zijn volgens verwachting en het is duidelijk te zien dat de haltes van lijn 17 drukker zijn geworden. We verwachten dat deze groei doorzet als ook de punctualiteit en daarmee de betrouwbaarheid verder toeneemt.

Analyse

Lijn 217 Station - Leusden (sneldienst)



Route

De route van lijn 217 – over de A28 – wordt ervaren als een grote verbetering voor het bedrijventerrein De Horst in Leusden. Er is geen reden om de route aan te passen.



Rijtijd en punctualiteit

Voor lijn 217 geldt hetzelfde als lijn 17: de rijtijd was niet goed, maar is nu aangepast. Er lijkt nu, op sommige momenten, eerder sprake te zijn van te veel rijtijd. Dit komt vooral door de wisselende drukte op de Kersenbaan. Om 85% van de bussen op maandag t/m vrijdag op tijd te laten arriveren op het station, is een behoorlijke rijtijd berekend die niet op alle dagen nodig is. Daardoor wordt nu wel altijd de trein gehaald.



Aansluitkwaliteit

Lijn 217 is zo veel mogelijk gebouwd op de treinaansluitingen in Amersfoort, hier zijn geen klachten of opmerkingen over bekend.



Bezetting

De bezetting van lijn 217 is, voor een eerste halfjaar, niet onaardig. Een aantal ritten is goed gevuld, een aantal andere ritten wat minder. Wat opvalt is dat werknemers op De Horst geen vroege beginners zijn. De eerste bussen 's morgens zijn minder bezet, terwijl de laatste bus de drukste is. Een extra rit toevoegen lijkt daar logisch.

Dienstregeling 2018

Lijn 17 Station - Leusden

Lijn 217 Station - Leusden (sneldienst)



Wijzigingen

De analyse maakt duidelijk dat de gemaakte keuzes in Leusden logisch en gefundeerd zijn, dat de nieuwe situatie met lijn 17 en 217 voor het merendeel van de reizigers in Leusden een vooruitgang is. De reizigersaantallen op de haltes van lijn 17 en 217 zijn gegroeid en met de wijzigingen in maart is de dienst op weekdays punctueel. Om de punctualiteit in het weekend en in de vakanties verder te verhogen, wordt de rijtijd van lijn 17 op die momenten aangepast. Daarnaast worden de aansluitingen in het weekend op station Amersfoort verder verbeterd.

Op lijn 17 zijn doordeweeks enkele extra ritten toegevoegd aan het eind van de avondspits, om ook tussen 18:00 en 18:30 een hogere frequentie te bieden. Verder is er een extra rit in de

vroege ochtend ingepland vanuit Leusden. In de ochtendspits zijn juist op lijn 217 enkele latere ritten toegevoegd, omdat we zien dat nu de laatste rit op 217 eigenlijk de drukste is.

Mogelijke oplossingen voor in de wijken van Leusden worden hieronder beschreven.



Dru's (dienstregelingjaar 2018 versus dienstregelingjaar 2017)

Lijn	2017 (start Syntus)	Dienstregelingjaar 2018
17	16991:35	19068:25
217	1181:36	1336:20

In de dru's zit de extra rijtijd per 5 maart verwerkt, evenals de langere rijtijd in het weekend en de enkele extra rit zoals hierboven benoemd.

Nader onderzoek alternatieven Leusden

In een separaat onderzoek bekijken de provincie Utrecht, de gemeente Leusden en Syntus welke overige mogelijkheden er eventueel zijn voor Leusden. Een mogelijke wijziging vindt plaats na het reguliere vervoerplan-proces.

Analyse

Lijn 19 Station - Rusthof



Route

De route van lijn 19 is niet gewijzigd in de afgelopen jaren. Hier lijkt ook geen reden toe. Wel gaat de halte bij de begraafplaats in de komende jaren op de schop, maar daar zal de situatie hooguit verbeteren met een bushalte die wel aan normen voldoet.



Rijtijd en punctualiteit

De rijtijd van lijn 19 is krap, zeker met toegenomen drukte wordt de rit niet altijd afgelegd binnen de rijtijd van 20 minuten. Een mogelijkheid is om een halfuurdienst te gaan rijden. Er ontstaat dan enkele minuten buffertijd, zodat vertragingen kunnen worden opgevangen. Als de bus vervolgens goed aansluit op de treinen kan dit als een verbetering gezien worden. Doordat er niet meer met een 8-persoons bus maar met een midibus wordt gereden, zal dit qua reizigersaantallen geen problemen opleveren.



Aansluitkwaliteit

Er zijn geen klachten of opmerkingen bekend over de aansluitingen van lijn 19. Echter kan met een twintigminutendienst nooit op alle treinen en bussen worden aangesloten. Reizigers lijken daar nu op te anticiperen, of daar geen probleem mee te hebben.



Bezetting

Op het moment van schrijven zijn geen exacte bezettingen bekend, omdat er met een tijdelijk voertuig wordt gereden op lijn 19. Observaties geven aan dat de bus over het algemeen niet vol is, logisch gezien het feit dat er tot december een 8-persoons busje reed op de lijn. Wel weten we dat lijn 19 steeds meer gebruikt wordt door scholieren en studenten van het Hoornbeeck en het Van Lodenstein College. Daarvoor is de capaciteit niet voldoende, maar de extra capaciteit moet eerder worden gezocht in lijn 656, dat is een scholierenlijn die speciaal rijdt voor deze school.

*Dienstregeling 2018***Lijn 19 Station - Rusthof***Wijzigingen*

Op lijn 19 is de rijtijd aangepast. Om dit te kunnen verwezenlijken rijdt de bus niet meer iedere 20 minuten, maar ieder halfuur. Dit is niet direct een achteruitgang, omdat de bus nu wel ieder halfuur aansluit op dezelfde treinen. Daarnaast ontstaat er wat buffertijd op station Amersfoort, zodat eventuele vertragingen kunnen worden opgevangen.

*Dru's (dienstregelingjaar 2018 versus dienstregelingjaar 2017)*

2017 (start Syntus)	Dienstregelingjaar 2018
1870:00	1480:03

*Analyse***Lijn 656 Station - Hoornbeeck/Van Lodenstein College***Bezetting*

Door het BOL-effect* zien we veel meer reizigers op lijn 656. Reizigers maken daarom nu ook gebruik van lijn 1, 19, 52 en 56. Al deze lijnen lopen over. De verwachting is dat het aantal MBO'ers met een studentenkaart in het Amersfoorts scholierenvervoer alleen maar zal toenemen.

Per mei 2017 worden er daarom extra ritten gereden (versterking) op de 656 in de latere ochtendspits. Het is logisch om die ritten in het nieuwe dienstregelingjaar ook aan te bieden.

*Dienstregeling 2018***Lijn 656 Station - Hoornbeeck/Van Lodenstein College***Wijzigingen*

Om het grote aantal extra studenten op te vangen, is het voorstel om 's morgens **twee extra ritten** te rijden. Op verzoek van het Hoornbeeck College voegen we ook een **extra rit** toe om 14:15 richting het station, om de piek in de lijndienst te kunnen opvangen. Deze ritten gaan overigens al rijden vanaf het nieuwe schooljaar 2017-2018. Deze ritten komen in plaats van de versterking die vanaf mei 2017 heeft plaatsgevonden.

*Dru's (dienstregelingjaar 2018 versus dienstregelingjaar 2017)*

2017 (start Syntus)	Dienstregelingjaar 2018
227:30	291:12

* BeroepsOpleidende Leerweg: MBO-leerlingen die het grootste deel van hun tijd op school doorbrengen. Sinds 1 januari 2017 hebben deze leerlingen recht op een Studenten OV-Chipkaart, ook als zij nog geen 18 jaar zijn.

Regio Amersfoort en Heuvelrug

Analyse

Lijn 70 Amersfoort - Soest - Hilversum

Route

De route van lijn 70 is niet gewijzigd in de afgelopen jaren. Wel rijden er sinds 11 december door Soest veel meer bussen over de bestaande route. Dit leidt wel tot vragen en klachten van bewoners. De gemeente gaat hier samen met Syntus en de provincie op twee locaties al mee aan de slag: in Overhees en rond station Soest-Zuid. Daar worden de wegen en/of busroutes aangepast, zodat er een betere doorstroming ontstaat. De effecten daarvan zullen in de nieuwe dienstregeling merkbaar zijn.

Ook rond de Nieuwstraat worden er veel opmerkingen gemaakt over het vele aantal bussen, in vergelijking met de voorgaande dienstregeling. Dit is voor een deel op te lossen door tegenspitsritten niet meer via de route van lijn 70 te laten rijden. Daarnaast zal ook een betere rijtijd(verdeling) zorgen voor rustiger rijdende chauffeurs. Overigens staan wij open voor gesprekken over de locatie van het busstation Soestdijk-Noord. Echter weten we ook niet exact hoe de locatie kan worden veranderd terwijl de wijken rond Soestdijk-Noord hun busverbindingen behouden.

Er zijn wel veel opmerkingen en klachten over het ontbreken van de verbinding Soest – Isselt – Amersfoort Centrum. Reizigers moeten nu via CS reizen, met een overstap op lijn 1. Dat is om, en tegelijkertijd maken ze extra kosten terwijl de overstap tot extra weerstand leidt. Een mogelijke oplossing kan liggen in het doorkoppelen van stadslijn 1 aan lijn 70, of in een directe lijn tussen Soest en de Isselt ten koste van de frequentie tussen Soest en station Amersfoort.

Rijtijd en punctualiteit

De rijtijd van lijn 70 moet fijngeslepen worden. Op verschillende momenten van de dag is er soms te veel en vaak iets te weinig rijtijd. Dat is in mindere mate te merken in de punctualiteit vanuit Hilversum, omdat de bus daar lang stil staat. In Soest en Amersfoort is dit wel te merken. Met het toevoegen van één of enkele minuten extra rijtijd zal de betrouwbaarheid erg toenemen.

Aansluitkwaliteit

Lijn 70 sluit in Hilversum zeer goed aan op Intercity's. Hierover zijn geen opmerkingen op klachten. Wel zijn er opmerkingen over het aansluiten van/op lijn 74 in Soest, en op de trein in Soest-Zuid. Dat blijft een belangrijk onderdeel van de verder ontwikkeling van lijn 70.

Bezetting

De bezetting van lijn 70 is doordeweeks zeer goed te noemen. Er is nog wel ruimte voor groei in de 8x per uur, maar de bussen zijn zeker niet slecht bezet. Als voorbeeld hieronder de maximale gemiddelde bezetting per bus voor de spitsritten vanaf Soestdijk-Noord.

Lijn 70, vertrek van Soestdijk-Noord	05:45:00	06:15:00	06:30:00	07:00:00	07:07:00	07:22:00	07:30:00	07:37:00	07:52:00	08:00:00
Maximale gem. bezetting	3,7	9,3	9,6	15,6	7,5	13,9	26,0	21,3	16,7	15,4
Lijn 70, vertrek van Soestdijk-Noord	08:07:00	08:22:00	08:30:00	08:37:00	08:52:00	08:56:00	09:00:00	09:26:00	09:30:00	09:56:00
Maximale gem. bezetting	10,5	15,0	12,3	10,0	8,2	36,4	9,3	36,0	15,4	16,1

Maximale gemiddelde bezetting in spitsritten die beginnen op Soestdijk-Noord

De twee extra ritten 's morgens naar Hilversum bereiken al een aardig publiek. Omdat deze bussen nu tegelijkertijd rijden met de 'normale' rit, is er nog geen enorme extra groei te zien. Desondanks is de bus wel nodig om de drukte te spreiden. Een logische volgende stap voor de toekomst kan zijn om een kwartierdienst aan te bieden richting Hilversum in het drukste uur in de ochtendspits. Daarmee wordt er op meer treinen aangesloten en wordt de beschikbare capaciteit beter benut.

Dienstregeling 2018

Lijn 70 Amersfoort - Soest - Hilversum

Wijzigingen

De belangrijkste wijziging in lijn 70 betreft de [doorkoppeling](#) in Amersfoort. Zoals bij lijn 1 benoemd, zal deze lijn zo veel mogelijk gekoppeld worden aan ritten van lijn 70, zodat Soest, Amersfoort Centrum en de Isselt weer direct met elkaar verbonden zijn. Er is niet gekozen voor een aparte lijn tussen Soest en De Isselt, omdat we het HOV-product tussen Soest en Amersfoort daarmee minder sterk maken. De bezettingen in lijn 70 laten zien dat er grote potentie zit, juist in deze HOV-verbinding. De aanpassingen van de gemeente Soest bij station Soest-Zuid en Overhees gaan de lijn nog aantrekkelijker maken. Juist op lijn 70 verwachten we dus veel groei, het is in onze ogen minder logisch om nu voor een ander concept te kiezen.

Verder is op lijn 70 waar nodig de rijtijd en de rijtijdverdeling aangepast, zodat chauffeurs niet in de verleiding komen om te snel door de Soester straten te rijden. Daarmee zal de snelheid in de wijken, ook voor het gevoel, lager liggen. Een behoorlijk aantal spitsritten in de [tegenspitsrichting](#) komen te vervallen, zodat er niet onnodig veel bussen over de route van lijn 70 rijden. Deze tegenspitsritten zijn marginaal bezet (minder dan 5 reizigers), er blijven voldoende andere mogelijkheden over voor onze reizigers. Daarmee wordt het aantal bussen in de wijken minder dan in de huidige situatie. Dit geldt zowel voor weekdays als op zaterdag, waar ook de eerste en laatste tegenrit komen te vervallen.

Tot slot is er een aanpassing gedaan aan de extra ritten naar Hilversum. Deze bussen rijden nu als versterking, direct voor of na de reguliere bus. We zien dat dit nut heeft, maar dat er wel capaciteit over blijft. Om een substantieel beter product te bieden, kiezen we ervoor om op het drukste moment in de ochtendspits een [kwartierdienst](#) te rijden tussen Soest en Hilversum, zodat er op veel meer treinen wordt aangesloten.

Dru's (dienstregelingjaar 2018 versus dienstregelingjaar 2017)

2017 (start Syntus)	Dienstregelingjaar 2018
27105:49	27057:08

Analyse

Lijn 74 Soestdijk Noord - Soest Zuid

Route

De route van lijn 74 is binnen Soest niet gewijzigd. Over de route binnen Soest zijn geen opmerkingen of klachten bekend. Er wordt niet meer doorgereden naar Amersfoort, zie daarvoor het onderdeel *Route* bij lijn 70.

**Rijtijd en punctualiteit**

Van Soestdijk Noord naar Soest-Zuid is er sprake van een juiste en goede rijtijd. Van Soest-Zuid naar Soestdijk Noord komt de bus rijtijd te kort. De vertrekpunctualiteit lijdt hier niet extreem onder, omdat er op de totale omloop voldoende stilstand beschikbaar is. Om een betere aankomsttijd aan te geven, is het wel aan te raden om de rijtijd richting Soestdijk Noord te verlengen.

**Aansluitkwaliteit**

Lijn 74 moet perfect aansluiten op lijn 70, zowel op Soestdijk Noord als op station Soest-Zuid. Dat maakt het ingewikkeld, om altijd de juiste aansluitkwaliteit te bieden, met name in de spits. Daarbij wordt gekozen voor de aansluitingen op Soestdijk Noord, omdat de aansluitende lijn 70 daar maar tweemaal per uur rijdt. Bij Soest-Zuid rijdt de bus 4 tot 8 keer per uur, waardoor er altijd wel snel een lijn 70 is. Dit uitgangspunt moet behouden blijven in 2018.

**Bezetting**

De bezetting op lijn 74 is mager te noemen. 's Morgens zijn er twee drukke ritten, waarvan de drukste gemiddeld zo'n 25 reizigers vervoert. De rest van de dag schommelt de bezetting tussen de twee en zeven reizigers.

Dienstregeling 2018**Lijn 74 Soestdijk Noord - Soest Zuid****Wijzigingen**

Op lijn 74 hebben we de rijtijd waar nodig aangepast en tegelijkertijd de aansluitingen van/naar lijn 70 op de beide eindpunten verbeterd. Om reizigers overdag meer te verleiden om lijn 74 te gebruiken, zal de bus 's avonds een uur langer doorrijden. De bus rijdt dan tot 19:00 uur in plaats van 18:00 uur, zodat forensen, studenten en recreanten met meer zekerheid gebruik kunnen maken van de bus.

**Dru's (dienstregelingjaar 2018 versus dienstregelingjaar 2017)**

2017 (start Syntus)	Dienstregelingjaar 2018
3144:40	3410:02

Analyse**Lijn 76 Amersfoort - Bunschoten-Spakenburg****Route**

De route van lijn 76 is ongewijzigd. Er is geen reden om de route aan te passen.

**Rijtijd en punctualiteit**

De rijtijd van lijn 76 is in grote lijnen in orde. Wel is de verdeling op bepaalde momenten onjuist: te weinig rijtijd richting Bunschoten en te veel rijtijd richting Amersfoort. Over het geheel zal lijn 76 enkele minuten meer rijtijd behoeven, om de punctualiteit op het gewenste niveau te krijgen en te houden.

Aansluitkwaliteit

Er zijn geen klachten of opmerkingen bekend over de aansluitkwaliteit in Amersfoort. Er is geen reden om te wijzigen. Als de rijtijd wijzigt, moeten de aansluitingen in de drukste richting wel bewaakt worden.

Bezetting

Er is sprake van een zeer behoorlijke bezetting op lijn 76. Alle ritten in de spits zijn goed gevuld, en ook in het dal zijn de bussen niet leeg. In het weekend is er ruimte voor groei. Leuk om te zien is dat op zaterdagavond de laatste bussen *richting* de stad veel reizigers vervoeren. Logischerwijs gaan deze reizigers terug met de late nachtbus.

Dienstregeling 2018

Lijn 76 Amersfoort - Bunschoten-Spakenburg

Wijzigingen

Waar nodig, is de rijtijd op lijn 76 aangepast. Dit betreft een klein deel extra uren, maar met name de *rijtijdsverdeling* waardoor de lijn als geheel een punctuelere dienstregeling krijgt. Aan het aantal vertrekmomenten of de aansluitingen is weinig tot niets gewijzigd.

Dru's (dienstregelingjaar 2018 versus dienstregelingjaar 2017)

2017 (start Syntus)	Dienstregelingjaar 2018
15117:06	15265:08

Analyse

Lijn (x)80 Amersfoort - Scherpenzeel - Veenendaal - Rhenen

Route

Lijn 80 en X80 hebben een route die veel is bekritiseerd. Met name het keren in Rhenen wordt door veel reizigers ervaren als onplezierig. Ook vinden reizigers het onhandig dat er niet altijd door of langs Leusden wordt gereden.

Met lijn 80 viermaal per uur door Leusden rijden is nog steeds onze wens, maar zo lang de Tabaksteeg niet door meer dan twee bussen per uur per richting bereden mag worden, is de huidige route het meest logisch.

Reizigers vragen wel om extra vroege ritten door de Tabaksteeg, die er eerst wel waren. Dit is eenvoudig op te lossen door de eerste ritten van lijn X80 als lijn 80 te rijden, omdat lijn 82 dan nog niet rijdt.

Vanuit de gemeente Renswoude is het verzoek gekomen om de spitsritten tot in het dorp te rijden, in plaats van net aan de rand bij de halte De Dennen. Ook heeft de gemeente Woudenberg gevraagd om een directe bus tussen Renswoude, Scherpenzeel, Woudenberg en het Utrechts Science Park.

Rijtijd en punctualiteit

De rijtijd van lijn 80 en X80 is op zich goed, als de beide richtingen bij elkaar worden opgeteld.

Richting Rhenen komt de bus minuten te kort, richting Amersfoort is er juist teveel rijtijd. Het rechtzetten van deze verdeling zorgt direct voor een betere punctualiteit in beide richtingen.

Aansluitkwaliteit

In theorie zijn de aansluitingen op lijn 80 en X80 in orde, in praktijk worden aansluitingen vaak gemist. Dit heeft direct te maken met hoe de rijtijd verdeeld is. Met een betere verdeling van de rijtijd zullen aansluitingen bij De Klomp en Rhenen direct verbeteren. Dat is ook echt noodzakelijk, om het keren in Rhenen te kunnen handhaven.

Het is hierbij belangrijk dat de aansluitingen in De Klomp worden verruimd. Reizigers missen nu te vaak de trein of de bus, waardoor ze een halfuur moeten wachten. Voorheen was dat met lijn 83 niet nodig. Dit gemis moet worden gecompenseerd door perfecte aansluitingen. Richting Amersfoort moet er sprake zijn van aansluitgarantie, die vanaf midden 2017 operationeel moet zijn.

Bezetting

Lijn 80 en X80 zijn zeer goed bezet. In de ochtendspits is er richting Veenendaal vanuit Renswoude één echt drukke bus met enkele staanplaatsen. Dit is minder dan 15 minuten, en daardoor acceptabel.

De spitsritten tussen Renswoude en Amersfoort vervoeren relatief weinig mensen tussen Renswoude en Scherpenzeel. Het betreft gemiddeld maximaal 3 reizigers per rit. De overige bussen door Renswoude zijn **niet overbezet**: er is voldoende ruimte voor iedere reiziger. Het is een logische keuze om deze ritten te laten beginnen en eindigen in het oosten van Scherpenzeel.

De tegenspitsritten tussen Amersfoort en Scherpenzeel zijn voor een deel ook minder goed bezet. De twee eerste ritten 's morgens naar Scherpenzeel en de laatste rit 's middags naar Amersfoort kennen een bezetting van minder dan twee reizigers op het traject buiten Amersfoort station – centrum.

Op zaterdag zijn de ritten ook goed bezet. Op zondag zijn de tussenritten tot Woudenberg minder goed bezet, maar vaak wel boven de 6 reizigers. Voor de hand ligt om de ritten in de dienstregeling te behouden.

Dienstregeling 2018

Lijn 80 Amersfoort - Scherpenzeel - Veenendaal - Rhenen

Wijzigingen

Op lijn 80 en X80 (nog steeds een 'X' om onderscheid te kunnen maken) zijn een aantal grotere wijzigingen doorgevoerd. Allereerst de rijtijd: er is een **betere verdeling** tussen de heen- en terugrit en ook de verdeling per richting is verbeterd. Daardoor komen bussen niet meer te laat in Rhenen aan en juist veel te vroeg op station Amersfoort. Ook is de kans dat reizigers hun trein op station De Klomp missen geminimaliseerd.

Ook qua **aansluitingen** is er met extra zorg naar lijn 80 en X80 gekeken. In Rhenen is de aansluitingen van/naar lijn 50 sterk verbeterd. Tegelijkertijd is de aansluiting op De Klomp robuuster vanwege extra overstaptijd en/of extra rijtijd.

De spitsritten op lijn X80 gaan rijden tot de halte **De Voorposten** in Scherpenzeel. Daardoor ontstaat een meer betrouwbare dienstregeling en verbetert de **veiligheid** tijdens het stilstaan

van de bus op het eindpunt. Vanuit Renswoude is gevraagd om juist verder het dorp in te rijden met de spitsritten, maar aan de hand van het aantal reizigers is dit in het geheel niet noodzakelijk. De totale bezetting van alle bussen in Renswoude is gemiddeld 53, dat betekent ongeveer 27 reizigers per bus, uitgaand van een halfuurdienst. Dat betekent dat er meer dan genoeg ruimte is in Renswoude voor alle reizigers.

Het zou [extra dienstregelingen](#) (ongeveer 850 per jaar) kosten die elders bespaard moeten worden. Daarvoor zijn de mogelijkheden beperkt, wij kunnen dat aan de hand van de concessie-eisen en –wensen niet verantwoorden.

Enkele tegenspitritten tussen Amersfoort en Scherpenzeel gaan niet meer rijden, omdat (zoals hierboven benoemd) de bezetting zeer laag is.

We willen nogmaals benadrukken dat we graag via de [Tabaksteeg](#) willen rijden, maar dat dit helaas niet wordt toegestaan door de gemeente Leusden.

Op verzoek van reizigers uit Leusden (rond Tabaksteeg) rijden de eerste bussen niet meer als lijn X80, maar als lijn 80 door Leusden. Dit omdat lijn 82 op dat vroege uur nog niet rijdt en reizigers wel graag van het [Máximaplein](#) richting Amersfoort en Woudenberg reizen. Dit heeft geen gevolgen voor aansluitingen en de eis van maximaal 2 bussen per uur per richting wordt niet overschreden.

Vooralsnog zien we geen mogelijkheden om dienstregelingen beschikbaar te stellen voor een extra directe lijn tussen Renswoude, Scherpenzeel, Woudenberg en het Utrecht Science Park. Het lijkt ons wel interessant om deze vervoerbehoefte in het komend jaar nader te onderzoeken, om in de toekomst hier een gefundeerde keuze te kunnen maken.



Dru's (dienstregelingjaar 2018 versus dienstregelingjaar 2017)

2017 (start Syntus)	Dienstregelingjaar 2018
36830:58	36160:53

Analyse

Lijn 82 Amersfoort - Maarn - Doorn



Route

De route van lijn 82 leidt nu door Leusden, om lijn 80 te vervangen. Daar zijn geen vragen of klachten over bekend. Wel wordt er gevraagd om een meer directe route tussen Wijk bij Duurstede, Doorn en Amersfoort. Gezien het aantal reizigers ligt dat niet voor de hand.



Rijtijd en punctualiteit

Lijn 82 is ongelooflijk ingewikkeld als het rijtijd betreft. De spreiding is groot, bussen lopen in de spits soms enorm veel vertraging op, en op andere momenten kun je zo doorrijden.

Ongeacht deze vertragsgevoeligheid, moet op weekdagen de rijtijd richting Doorn worden aangepast. Structureel is sprake van 6 (dal, middagspits) tot 10 (ochtendspits) minuten te weinig rijtijd. In de punctualiteit is dit redelijk op te vangen, omdat de keertijd in Doorn behoorlijk is. Voor reizen plannen en overstappen halen is het echter noodzakelijk om de rijtijd aan te passen.



Aansluitkwaliteit

In Amersfoort sluit lijn 82 overdag goed aan op de treinen. In de ochtendspits en 's

avonds zijn er nog verdere verbeteringen mogelijk. Tegelijkertijd krijgen we wel klachten over de aansluitingen in Doorn. Dat heeft voor een groot deel te maken met de te krappe rijtijd. Als de rijtijd wordt aangepast, moet rekening gehouden worden met zo veel mogelijk aansluitingen in Doorn en Amersfoort. Daarbij zijn de aansluitingen in Doorn op lijn 56 leidend.



Bezetting

De bezettingen zijn goed te noemen tussen Woudenberg en Amersfoort. Tussen Doorn en Woudenberg is de bezetting zeer mager: alleen in de spitsen zijn er ritten met meer dan 6 reizigers. Daarmee voldoet de lijn slechts ten dele aan de richtlijnen uit het bestek. Gezien het feit dat Maarn anders vanuit Amersfoort onbereikbaar wordt, zou de sociale functie hier de doorslag kunnen zijn om de lijn op de huidige wijze te behouden.

Dienstregeling 2018

Lijn 82 Amersfoort - Maarn - Doorn



Wijzigingen

Op lijn 82 is met name de rijtijd aangepast. Op bepaalde momenten is er **zeer veel extra rijtijd** gegeven om de vertragingen tussen Doorn en Amersfoort op te vangen. Daarnaast is ook de rijtijdverdeling onderweg aangepast. Met deze aanpassingen verwachten we dat de lijn betrouwbaar wordt. Dat wil zeggen, meer betrouwbaar dan in de huidige situatie. De drukte op dit traject is per dag zeer verschillend. Op piekdagen zal de bus alsnog niet op tijd kunnen rijden en op andere momenten zal de bus vaak eerder arriveren op het eindpunt. Dit is, dankzij de enorme fluctuaties in verkeersdruk, helaas niet te voorkomen.

Lijn 82 zal beter **aansluiten in Doorn** op lijn 56 en 50, zodat er vaker gemakkelijk kan worden overgestapt tussen de verschillende lijnen en bijvoorbeeld de verbinding Leersum-Maarn-Amersfoort aantrekkelijker wordt.



Dru's (dienstregelingjaar 2018 versus dienstregelingjaar 2017)

2017 (start Syntus)	Dienstregelingjaar 2018
8840:00	9318:50

Analyse

Lijn 280 Amersfoort - Veenendaal (sneldienst via A12)



Route

In het voortraject is er over de route van lijn 280 veel discussie geweest. De gemeente Scherpenzeel zag graag de lijn via de rondweg van het dorp rijden. Er waren twijfels over de files bij Maarsbergen en over het nut van een extra snelbus. Er is voor gekozen om de lijn via de A12 te rijden, en niet binnendoor via Renswoude en Scherpenzeel.

Vanuit Syntus en de gemeente Veenendaal is er de wens om de lijn aldaar via de Fokkerstraat te rijden. Daarnaast moet er gezocht worden naar een alternatieve locatie om te keren in Veenendaal: keren door de wijk bevalt niet. Een mogelijke oplossing kan zijn: keren bij het station.

**Rijtijd en punctualiteit**

De rijtijden op lijn 280 kunnen verder geperfectioneerd worden. Soms is er meer rijtijd nodig, op andere tijden juist minder. Over de hele lijn gezien zal het aantal dienstregelinguren hiermee gelijk zijn.

**Aansluitkwaliteit**

Lijn 280 sluit in Amersfoort zo goed mogelijk aan op treinen van/naar het noorden en oosten. Dat lijkt logisch: vanuit Veenendaal reis je niet via Amersfoort naar Utrecht of Amsterdam. Er zijn hierover geen klachten of opmerkingen bekend.

**Bezetting**

Het aantal reizigers in lijn 280 is nog niet extreem hoog, maar er is nog geen enkele marketing-actie gevoerd ten tijde van het schrijven van dit vervoerplan. Toch zitten er in de ochtendspitsritten al gemiddeld 10 reizigers in de bus richting Amersfoort. In onze offerte hebben we aangegeven dat we lijn 280 minimaal 3 jaar behouden, om een duidelijk beeld van groei te krijgen.

Dienstregeling 2018**Lijn 280 Amersfoort - Veenendaal (sneldienst)****Wijzigingen**

Lijn 280 wordt exact gewijzigd op de manier zoals is voorgesteld in de analyse: de bus gaat over het bedrijventerrein aan de **Fokkerstraat** in Veenendaal rijden, in plaats van lijn 83 (zie ook de afbeelding bij lijn 83). Keren gaan we met lijn 280 bij station Veenendaal Centrum, zodat keren in de wijk bij de Bergweg niet meer nodig is. Verder zijn de rijtijden verder verbeterd, zodat de punctualiteit zal toenemen. Enkele tegenspitsritten komen niet meer terug in de nieuwe dienstregeling, gezien de zeer lage bezetting. Daardoor valt het aantal dienstregelinguren lager uit.

**Dru's (dienstregelingjaar 2018 versus dienstregelingjaar 2017)**

2017 (start Syntus)	Dienstregelingjaar 2018
6566:15	5502:45

Analyse**Lijn 356 Amersfoort - Soest NMM****Route**

De route van lijn 356 is eenvoudig: Amersfoort – NMM. Dat zijn ook de enige twee stops. Er is nog geen reden om deze route aan te passen

**Rijtijd en punctualiteit**

Vooralsnog is er geen reden om rijtijd aan te passen. Echter, op het moment van schrijven moet het drukke seizoen nog beginnen. De resultaten van de komende zomerperiode zullen input zijn voor het vervoerplan 2019.

 Aansluitkwaliteit

Lijn 356 sluit aan op zo veel mogelijk treinen. Het ligt voor de hand om deze aansluitingen te behouden. Het museum is in de vakantie wel op maandag open: het lijkt logisch om dan wel op maandag te rijden. Dit is voor de zomervakantie van 2018 verwerkt in de dienstregeling.

 Bezetting

De bezetting in lijn 356 is nog erg laag. Er is heeft nog geen enkele marketing plaatsgevonden. Wel is in de vakanties een piek waargenomen. De weekenden blijven daar nog wat bij achter, maar marketing samen met het museum kan daar verandering in gaan brengen.

Analyse**Lijn 50 Utrecht - Doorn - Veenendaal / Wageningen** **Route**

Over de route van lijn 50 bestaat weinig discussie. Wel worden er vragen gesteld over de beide eindbestemmingen Veenendaal en Wageningen met één lijnnummer. Wat ons betreft is er geen twijfel mogelijk dat de route zo blijft als hij is, omdat het richting Utrecht juist extreem duidelijk is. Wel moet er nog gewerkt worden aan duidelijkere omschrijvingen op haltevertrekstaten en online.

 Rijtijd en punctualiteit

De rijtijd van lijn 50 tussen Utrecht en Wageningen is in orde, alleen de verdeling is op sommige delen erg onjuist. Dat is echter eenvoudig aan te passen. Ook tussen Veenendaal/Wageningen en Utrecht is in orde, hoewel de verdeling kan worden aangepast. In deze gevallen is vooral het vertrekmoment op het knooppunt Doorn, Centrum structureel later dan gepland. De bussen komen wel op tijd aan bij station Driebergen-Zeist en op de eindbestemming.

Een rijtijdtekort is er op het lijndeel tussen Driebergen-Zeist en Veenendaal-De Klomp. Enkele minuten rijtijd in die richting zullen zorgen voor een sterk verbeterende punctualiteit.

 Aansluitkwaliteit

De aansluitingen in Driebergen-Zeist zijn erg belangrijk voor lijn 50. Overdag zijn de aansluitingen hier al goed, maar 's avonds laat het nog te wensen over. Reizigers moeten dan vaak lang wachten op de trein, als zijn de Intercity uit komen.

Behalve de aansluiting in Driebergen moeten ook de aansluitingen bij De Klomp en Rhenen blijven bestaan en/of verbeteren.

 Bezetting

De bezetting op lijn 50 is zeer goed. Natuurlijk zijn er drukkeren en minder drukkeren delen van de lijn, maar nergens zijn bussen leeg. De lijndelen tussen Rhenen/Veenendaal en Amerongen zijn wel relatief rustig. De extra ritten 's avonds tussen De Klomp en Leersum zijn niet druk, maar vervoeren al wel reizigers. Marketing kan hier het verschil maken.

Tussen Driebergen-Zeist en Utrecht zijn de bussen goed bezet, maar er is wel capaciteit over. Dat is niet gek, met 14 bussen per uur tussen Zeist en Utrecht. Hier bestaan mogelijkheden tot meer afstemmen met Qbuzz/U-OV.

*Dienstregeling 2018***Lijn 50** Utrecht - Doorn - Veenendaal / Wageningen*Wijzigingen*

De grootste wijziging op lijn 50 zit in de [aansluitingen](#) op station Driebergen-Zeist. De bussen gaan hier met name 's avonds veel beter aansluiten op de treinen aldaar. Daardoor zijn reizigers in sommige gevallen tot 20 minuten korter onderweg. Ook de aansluitingen van/naar de trein in Rhenen worden zo veel mogelijk verbeterd, maar de aansluiting in Driebergen heeft wel een hogere prioriteit. Op verzoek rijdt de laatste bus vanuit Utrecht niet om 01:15 maar om 01:20, zodat er wordt aangesloten op een late (nacht)trein vanuit Rotterdam.

Andere wijzigingen zitten in de [rijtijdsverdeling](#), waardoor de punctualiteit in Doorn sterk zal verbeteren. Tot slot verbeteren we ook de rijtijd tussen Elst en station Veenendaal – De Klomp, zodat de treinen daar gemakkelijk gehaald worden. 's Avonds gaat de bus beter aansluiten in Amerongen / Leersum op de doorgaande bus tussen Wageningen en Utrecht v.v.

Tot slot vervalt een enkele tegenspitsrit, die weinig meerwaarde heeft voor de reiziger maar waar wel een extra voertuig voor benodigd is.

Op termijn gaan we graag met U-OV in overleg om de corridor Utrecht – Zeist – Driebergen/Amersfoort te verbeteren. Helaas is dat voor het vervoerplan 2018 nog niet gelukt. We verwachten hier in 2019 meters te kunnen maken. Tot die tijd handhaven we de huidige frequenties.

*Dru's (dienstregelingjaar 2018 versus dienstregelingjaar 2017)*

2017 (start Syntus)	Dienstregelingjaar 2018
70975:30	70976:08

*Analyse***Lijn 56** Amersfoort - Zeist - Doorn - Wijk bij Duurstede*Route*

De route van lijn 56 is in december op twee locaties aangepast. In Driebergen rijdt de bus nu via de Arnhemse Bovenweg in plaats van via de Hoofdstraat. De bus vervangt hier lijn 81. Deze nieuwe route bevalt goed, zeker nu er een nieuwe halte Berkenweg is voor de scholieren in Doorn. Wel zijn er vraagtekens bij de toekomstvastheid van deze route, zo lang er gewerkt wordt aan de tunnel bij station Driebergen-Zeist. De route is en blijft voorlopig vertragsgevoelig.

In Amersfoort werd tot 5 maart doorgereden naar het ziekenhuis. Vanwege rijtijdproblemen is deze route per 5 maart geschrapt. Het moeilijke van het ziekenhuis als eindpunt is dat er geen wachtmogelijkheid is. Daarnaast zijn niet alle verkeerslichten op deze route voorzien van KAR.

*Rijtijd en punctualiteit*

Al snel na de start bleek de punctualiteit van lijn 56 onder de maat. Deels kwam dit door toegenome drukte, en voor een ander deel kwam dit door de vertragsgevoeligheid op het lijndeel tussen Amersfoort CS en het ziekenhuis. Per 5 maart hebben hier de eerste aanpassingen plaatsgevonden. De bus heeft op weekdays ietwat meer rijtijd en de vertrektijden richting Wijk bij Duurstede zijn vervroegd. Daardoor is er minder kans op vertraging én is er meer ruimte om vertragingen op te

vangen. In Amersfoort is het lijndeel CS – Ziekenhuis geschrapt. Er ontstaat meer ‘buffer’ op station Amersfoort en wordt een vertragsgevoelig lijndeel overgeslagen. Deze wijziging heeft een positief effect op de betrouwbaarheid van lijn 56. Er zijn geen klachten bekend over het niet meer doorrijden, behalve dat de werkgroep Amersfoort van het ROCOV heeft laten weten dat ze het “jammer maar begrijpelijk” vinden.

Deze aanpassingen laten een eerste verbetering zien, maar de rijtijd blijft (te) krap. Op alle dagen is er in beide richtingen een aantal minuten extra nodig. Een tijdelijke andere route van/naar station Driebergen-Zeist zou kunnen meehelpen in het beperken van de extra rijtijd.

Aansluitkwaliteit

Lijn 56 sluit zo veel mogelijk aan op de treinen in Amersfoort, Driebergen en op de bussen in Doorn. Al deze verschillende aansluitingen maken het lastig om voor eenieder het beste te bieden. Daarnaast sluit de bus 's avonds aan op lijn 53 op het busstation van Zeist. Overdag wordt zo veel mogelijk een kwartierdienst gereden samen met lijn 52 tussen Zeist en Amersfoort.

Grootste aandachtspunt is het verschil in aansluitingen tussen de weekdays en de zaterdag en zondag. Het is een flinke verbetering als de aansluitingen op alle dagen hetzelfde zijn.

Bezetting

De bezetting van lijn 56 is op alle dagen van de week zeer goed te noemen. Doordeweeks is er één rit overvol: de bus van 7:19 uit Wijk bij Duurstede. Hierin zitten gemiddeld 51 reizigers. Een goede oplossing is het verlengen van de rit daarna, die nu de halve route rijdt. Door deze bus te laten beginnen in Wijk bij Duurstede kan de drukte worden opgevangen. Verder is er geen aanleiding tot extra ritten, maar ook niet tot schrappen.

Dienstregeling 2018

Lijn 56 Amersfoort - Zeist - Doorn - Wijk bij Duurstede

Wijzigingen

Omdat de werkzaamheden bij Driebergen-Zeist de komende jaren serieus van aard zijn, en omdat we zien dat de punctualiteit van lijn 56 onder druk staat, stellen we een [alternatieve route](#) voor tussen station Driebergen-Zeist en Driebergen. We rijden via de Arnhemse Bovenweg naar Driebergen, waardoor de file bij de A12 wordt vermeden. Daardoor is één tijdelijke halte per richting benodigd, bij de Van Oosthuyselaan in Driebergen liggen de haltes aan de verkeerde zijde van de rotonde.

De verwachting is dat met deze maatregel de [punctualiteit](#) van lijn 56 sterk zal verbeteren. Er wordt om de file bij de A12 gereden en ook de werkzaamheden bij de spoortunnel worden niet gepasseerd. Een mogelijk risico is hierbij dat het in de toekomst lastig wordt om de bus wel weer over de Loolaan te laten rijden. Daarom stemmen we hierover graag af met de gemeente, zodat we dezelfde verwachtingen hebben dat het een [tijdelijke maatregel](#) betreft.

Verder wordt op lijn 56 de rijtijd aangepast waar nodig, en ook de rijtijdverdeling wordt verbeterd (met name richting Amersfoort). De bus gaat beter aansluiten op de treinen op station Driebergen-Zeist en op de bussen in Doorn. De vertrektijden worden in het weekend zo veel mogelijk vergelijkbaar met de weekdays, zodat ook aansluitingen op alle dagen van gelijke aard zijn. Het eindpunt blijft structureel station Amersfoort, om de congestie op het Eemplein te vermijden in deze lange route.

*Dru's (dienstregelingjaar 2018 versus dienstregelingjaar 2017)*

2017 (start Syntus)	Dienstregelingjaar 2018
30581:23	27394:49

*Analyse***Lijn 83** Veenendaal Centrum - West - De Klomp*Route*

De route van lijn 83 is ongewijzigd. Er zijn hierover geen klachten of opmerkingen bekend

*Rijtijd en punctualiteit*

De rijtijd van lijn 83 is aan de krappe kant. In beide richtingen zouden enkele minuten extra rijtijd zorgen voor een sterk verbeterende punctualiteit. In een combinatie met lijn 5 en 85 zouden dan aansluitingen behouden kunnen blijven.

*Aansluitkwaliteit*

Lijn 83 sluit in De Klomp aan op de treinen van en naar Arnhem. Door de krappe rijtijd wordt deze aansluiting geregeld gemist. Omdat er sprake is van een halfuurdienst met zowel trein als bus, heeft het de voorkeur om deze aansluiting te verruimen.

*Bezetting*

De bezetting van de lijn is laag, maar in de spits wel boven de 6 reizigers per rit. Een combinatie met de Veluwe lijnen kan helpen om een attractiever lijnennet in Veenendaal te realiseren, waardoor ook op lijn 83 reizigersgroei zal plaatsvinden.

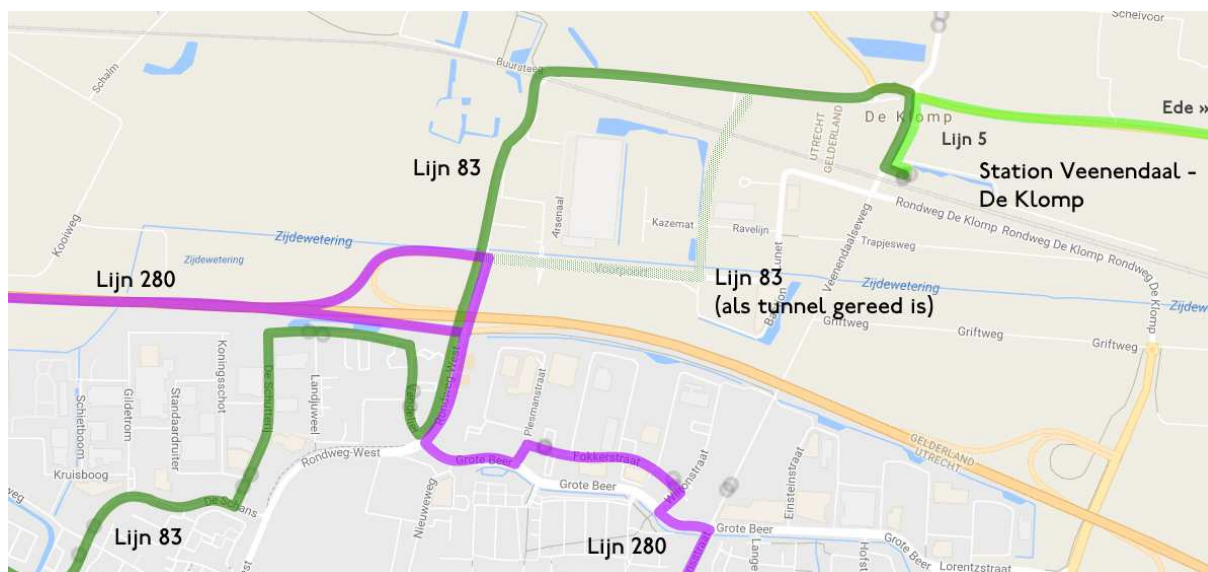
*Dienstregeling 2018: Ringlijnen Ede - Veenendaal - Ede***Lijn 5** De Klomp - Ede**Lijn 83** Veenendaal Centrum - West - De Klomp**Lijn 85** Ede - Veenendaal Centrum*Wijzigingen*

Zoals in de offerte al was aangekondigd, zijn we van mening dat de steden Veenendaal en Ede beter met elkaar verbonden kunnen worden. Inwoners maken al gebruik van de faciliteiten van de beide kernen, provinciegrenzen spelen daarbij geen enkele rol.

Zo moet het ook zijn met het OV. Daarom stellen we voor om lijn 5, 83 en 85 aan elkaar te koppelen. Een bus van lijn 5 rijdt door als 83 en vervolgens als 85, en in de andere richting net zo. Daardoor kan er vanuit heel Veenendaal zonder overstappen gereisd worden naar bijvoorbeeld het centrum en het ziekenhuis van Ede. Vanuit Ede kan men reizen naar de bedrijventerreinen en woongebieden in Veenendaal. Verbindingen die absoluut meerwaarde hebben.

Lijn 83 is op deze wijziging al voorbereid. De bus rijdt maandag t/m zaterdag tweemaal per uur. De bezetting is laag, maar moet gaan stijgen door deze nieuwe koppelingen. De rijtijden worden waar nodig aangepast om een hoge betrouwbaarheid te waarborgen. De route van lijn 83

wordt iets aangepast: de bus rijdt niet meer over de Fokkerstraat en niet meer door de tunnel bij De Klomp. In plaats daarvan wordt **via de N418** gereden. Zodra de nieuwe tunnel gereed is wordt over het industrieterrein De Batterijen gereden, waar we dan graag één of enkele haltes zien verschijnen.



Lijn 83 rijdt over de N418, tot de nieuwe tunnel gereed is. Lijn 280 rijdt over het bedrijventerrein bij de Fokkerstraat.

In de uitvoering worden de lijnen gereden door Syntus Utrecht én Syntus Gelderland. Ongeveer 1/3 van de ritten wordt door Utrecht gereden en 2/3 door Gelderland. Dit wordt vergelijkbaar met het aantal dru's uit de beide provincies.

 *Dru's (dienstregelingjaar 2018 versus dienstregelingjaar 2017)*

2017 (start Syntus)	Dienstregelingjaar 2018
5685:14	6166:03

Analyse

Lijn 381 Austerlitz - Driebergen - Soest NMM



Route

Ook voorafgaand aan de nieuwe dienstregeling is er over de route van lijn 381 al het een en ander gezegd. Vanuit de gemeente Zeist was de wens om de halte Woudschoten te blijven bedienen. De route is hiervoor aangepast. Daarmee is een route ontstaan die niet geheel logisch is. Voor een nieuwe dienstregeling is het praktischer om vanaf station Driebergen-Zeist via Austerlitz en Woudschoten naar Zeist en Soesterberg te rijden.



Rijtijd en punctualiteit

De rijtijd van lijn 381 is over het algemeen te kort, in beide richtingen. De punctualiteit zal flink toenemen als de rijtijd wordt verlengd. Om de dru's gelijk te houden, zal de hierboven beschreven route soelaas bieden.



Aansluitkwaliteit

De belangrijkste aansluitingen van lijn 381 vinden plaats op station Driebergen-Zeist.

Hierover zijn geen klachten of opmerkingen bekend. Wel wordt er gevraagd om extra vroege en late ritten tussen het station en Austerlitz, om de lijn ook voor forensen interessant te maken. Het museum is in de vakantie wel op maandag open: het lijkt logisch om dan wel op maandag te rijden.



Bezetting

Op een enkele rit in de ochtendspits na, is de bezetting altijd onder de 6. Dat geeft te twijfelen over het nut en de noodzaak van de lijn in z'n huidige vorm. Een route zoals hierboven beschreven kan een deel van de oplossing zijn. Integreren in een andere lijn (bijvoorbeeld lijn 59) is een andere mogelijkheid.

Dienstregeling 2018

Lijn 381 Austerlitz - Driebergen - Soest NMM



Wijzigingen

In deze nieuwe dienstregeling zal de route van lijn 381 iets wijzigen: de bus rijdt niet meer vanaf Zeist via station Driebergen-Zeist naar Austerlitz, maar vanaf station Driebergen-Zeist via Austerlitz naar Zeist en Soesterberg.

Daarmee ontstaat een meer **logische route**, waarbij de snelle verbinding tussen Austerlitz en Zeist behouden blijft. Tegelijkertijd komt de verbinding tussen Austerlitz en Zeist terug, waardoor ook het ziekenhuis en de begraafplaats beter ontsloten worden.

Op verzoek van inwoners uit Austerlitz zal de laatste bus later vertrekken vanaf station Driebergen-Zeist, rond half 8. Daarmee wordt de bus aantrekkelijker voor forensen en scholieren/studenten. Ook 's morgens zullen er **iets vaker bussen** rijden tussen Zeist, Austerlitz en station Driebergen-Zeist.

Ook lijn 381 zal in de zomervakantie op maandag naar het museum gaan rijden, aangezien deze dan wel geopend is.

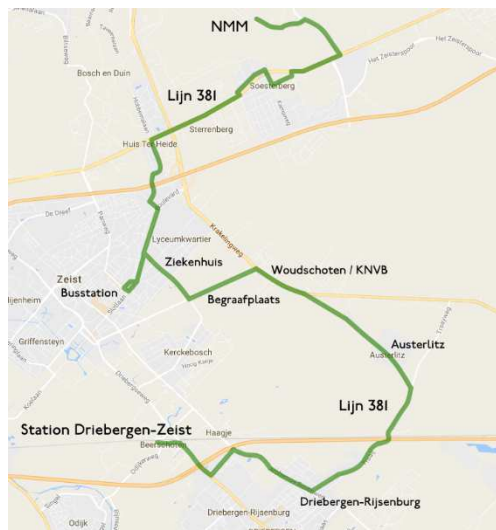
Tot slot, de rijtijden worden aangepast aan de verkeersdrukke in Driebergen en Zeist. Met name gedurende de werkzaamheden aan de tunnel bij station Driebergen-Zeist zal dit nog zorgen voor een behoorlijk oponthoud.



Dru's (dienstregelingjaar 2018 versus dienstregelingjaar 2017)

2017 (start Syntus)	Dienstregelingjaar 2018
4285:00	5056:09

Deze dru's komen maar voor een klein deel voort uit de extra ritten. Het grootste deel van de dru's zit in extra rijtijd. In 2017 is de rijtijd van lijn 56 gebruikt op het gezamenlijke deel. Lijn 56 had 'buffertijd' bij de laatste haltes, waar lijn 381 niet komt. Daardoor was de rijtijd gedurende een groot deel van de dag structureel te kort. Dat is in deze dienstregeling gecompenseerd, zodat er punctueel gereden kan worden.



Regio Vecht en Amstel

Analyse

Lijn M1 Mijdrecht



Route

Lijn M1 maakt een ronde door Mijdrecht, die ieder kwartier gereden kan worden. Deze ronde wordt gemaakt zodat grote bussen niet meer door de kronkelige wijken hoeven te rijden. Vanuit de gemeente en het bedrijventerrein in Mijdrecht komt de vraag of de lijn het industrieterrein ook kan bedienen.



Rijtijd en punctualiteit

De rijtijd op lijn M1 is in orde, er is geen sprake van een te knappen óf te ruime rijtijd.



Aansluitkwaliteit

De bus sluit zo goed mogelijk aan op lijn 126 en lijn 130 op de halte Centrum. Hierover zijn geen klachten of vragen bekend.



Bezetting

De bezetting van lijn M1 is zeer laag, maximaal zitten er gemiddeld 2 reizigers in de bus. Dat geeft te denken over de huidige vorm van lijn M1.

Dienstregeling 2018

Lijn M1 Mijdrecht

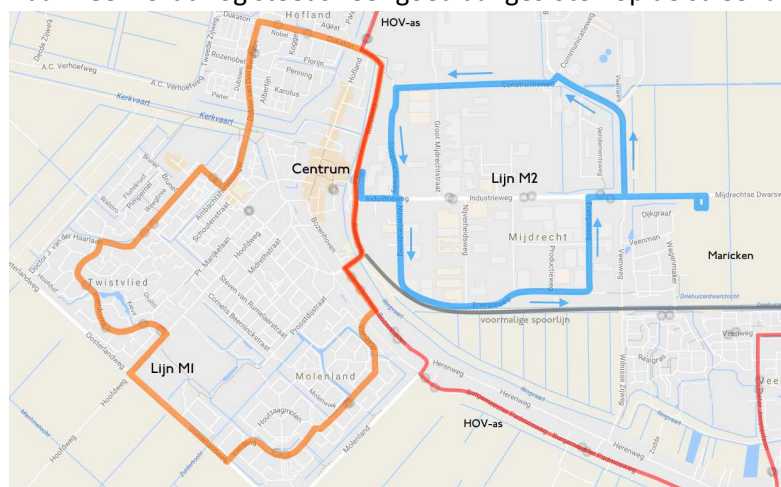
Lijn M2 Mijdrecht - Industrieterrein - Wilnis Maricken



Wijzigingen

De bezetting van lijn M1 is op dit moment zeer matig. Om de service te blijven bieden en tegelijkertijd nieuwe reizigers te vinden in Mijdrecht, stellen we voor om lijn M1 te wijzigen. M1 rijdt dan **ieder halfuur** in plaats van viermaal per uur, op maandag t/m vrijdag van 6:00 tot 21:00 uur.

Daarmee wordt nog steeds zeer goed aangesloten op de streekbussen bij Mijdrecht Centrum (vanaf dan ook de bussen van Connexxion richting Uithoorn).



Lijnennet Mijdrecht, met lijn M1 en M2, en de HOV-as

In de vrijgekomen tijd gaat de bus rijden op **de nieuwe lijn M2** (maandag t/m vrijdag 6:30 tot 20:00 uur). Deze lijn verbindt de centrumhalte in Mijdrecht met het **industrieterrein** én de nieuwe wijk **Maricken** in Wilnis. **Bij** voorkeur rijdt de bus een ronde over de nieuwe Marickenlaan. De eerste contacten zijn hierover gelegd

met de gemeente De Ronde Venen. Er wordt samen met de gemeente gezocht naar de beste route in de nieuwe wijk.

Met de VIB (bedrijvenvereniging) is bekeken welke route M2 het best kan volgen over het bedrijventerrein. Zij hebben de route zoals in de bovenstaande afbeelding voorgesteld. De exacte route kan worden vastgesteld na het bepalen van de haltelocaties samen met de gemeente.

We zien dit als een kans om het vervoer binnen Mijdrecht en Wilnis flink te verbeteren door gebruik te maken van de beschikbare capaciteit en dienstregelingen. We willen op een [vroeg stadium](#) inzetten op het ontsluiten van de nieuwe wijk, zodat bewoners daar direct aan gewend zijn. Ook het bedrijventerrein is hiermee geholpen: lopen vanaf de halte Centrum is niet meer noodzakelijk, men kan er gemakkelijk voor kiezen om de bus te pakken.

In het weekend zien we niet voldoende vervoervraag voor lijn M1 of M2. We stellen voor om de lijnen op die dagen niet meer te rijden.



Dru's (dienstregelingjaar 2018 versus dienstregelingjaar 2017)

Lijn	2017 (start Syntus)	Dienstregelingjaar 2018
M1	4451:49	1518:00
M2	nvt	1425:14

Analyse

Lijn 120 Utrecht - Breukelen - Amsterdam Zuidoost



Route

De route van lijn 120 is onveranderd. Op 5 maart zijn de spitsritten tussen Breukelen en Utrecht in Breukelen het rondje in de andere richting gaan rijden, zodat de vertrekhalte altijd dezelfde is. Daarmee zijn enkele suggesties vanuit reizigers en chauffeurs ingevoerd. Verder zijn er geen grote vragen of klachten bekend over de route van lijn 120.



Rijtijd en punctualiteit

Doordeweeks is de rijtijd behoorlijk op orde. Er kan op enkele ritten gefinetuned worden om de punctualiteit verder te verbeteren: zowel meer als minder rijtijd komt voor. Op de zaterdag is de rijtijd structureel enkele minuten te kort.



Aansluitkwaliteit

Voor lijn 120 zijn de aansluitingen in Breukelen van groot belang. Door een wijziging in de NS-dienstregeling was het dit jaar minder gemakkelijk om aan te sluiten op de meeste treinen. In het nieuwe jaar worden de treinen weer beter gespreid over het uur, waardoor aansluiten makkelijker wordt. Een aandachtspunt is dat de treinen van/naar Utrecht in de daluren overdag op een ander moment gaan vertrekken dan 's avonds en in het weekend. Dit wordt meegenomen in de dienstregeling 2018, zie ook de uitleg op de volgende pagina.

Vanuit reizigers kom de vraag om ook in de vroege ochtend vanuit Loenen in Breukelen beter aan te sluiten op de treinen naar Utrecht. Dit is een terechte vraag waar in de nieuwe dienstregeling rekening mee gehouden moet worden.



Bezetting

Lijn 120 kent twee drukbezette lijndelen[±] tussen Breukelen en Utrecht, en tussen Abcoude en Amsterdam. Het lijndeel tussen Abcoude en Breukelen is minder druk bezet, maar ook daar zijn de bussen niet vaak leeg. Al met al kan worden gesproken van een zeer goede bezetting in lijn 120, ook in de nieuwe spitsritten tussen Breukelen en Utrecht. Er zijn wel enkele vroege tegenspitsritten slecht bezet, de eerste twee ritten 's morgens richting Breukelen vervoeren niet meer dan 4 reizigers per rit, waarvan het grootste deel in de stad Utrecht.

Vanuit reizigers horen we opmerkingen over drukte in de bussen tussen Abcoude en Amsterdam. In de telcijfers komt deze te hoge bezetting niet voor. Vermoedelijk is er sprake van incidenteel staan in de bus, maar dit is vanwege de kleine afstand niet direct een probleem.

Dienstregeling 2018

Lijn 120 Utrecht - Breukelen - Amsterdam Zuidoost



Wijzigingen

Op lijn 120 worden voornamelijk de aansluitingen in Breukelen verbeterd. De bussen uit Loenen gaan 's morgens beter aansluiten op de treinen. Gedurende de hele dag blijft de 120 zo goed mogelijk aansluiten op de treinen, waarvan de dienstregeling flink wijzigt. 's Avonds en in het weekend zijn de treintijden anders dan maandag-vrijdag overdag. Daar speelt lijn 120 op in. Tegelijkertijd wordt er in Breukelen beter aangesloten op lijn 130, zodat er zo veel mogelijk aansluitingen ontstaan.

De stilstand op station Breukelen is op veel momenten teruggebracht van 2 minuten naar één minuut. Ook was er op een aantal ritten nog sprake van één minuut stilstand bij Loenen, Kerklaan. Deze extra minuten zijn uit de dienstregeling verwijderd.

Enkele tegenspitsritten rijden niet meer in de nieuwe dienstregeling, gezien de zeer lage bezetting.



Dru's (dienstregelingjaar 2018 versus dienstregelingjaar 2017)

2017 (start Syntus)	Dienstregelingjaar 2018
34815:13	33679:53

Analyse

Lijn 121 Mijdrecht - Hilversum



Route

De route is grotendeels gelijk aan voorgaande jaren. Het grote verschil is dat de bus doorreed naar Uithoorn, waar nu Mijdrecht doordeweeks het eindpunt is en op zaterdag tot Loenen wordt gereden. Binnen De Ronde Venen wordt via het industrieterrein gereden. Rond het eindpunt Kogger zijn een aantal bewoners niet blij met de voor langere tijd stilstaande bus. Het is geen bezwaar om de route in te korten tot de halte Centrum, gezien het geringe aantal reizigers tussen Kogger en Centrum.

Een tweede verbetering is om op zaterdag tot de halte Groenlandsekade te rijden, zodat vanuit de 121 wel richting De Ronde Venen gereisd kan worden met de lijn 126 en 130. Er zijn suggesties gedaan om dit op weekdays ook door te voeren, en vervolgens de frequentie te verhogen. Dit zou

wel een nadelig effect hebben voor doorgaande reizigers. Daarnaast is de snelweghalte Groenlandsekade als overstappunt niet erg plezierig.



Rijtijd en punctualiteit

In beide richtingen en op alle dagen komt lijn 121 enkele minuten rijtijd te kort. Om de punctualiteit verder te verbeteren is het nuttig om de rijtijd aan te passen. Om dit dru-neutraal te kunnen uitvoeren, is in Mijdrecht rijden tot de halte Centrum een goede oplossing.



Aansluitkwaliteit

Lijn 121 sluit in Hilversum erg goed aan op de Intercity's van/naar Amersfoort. Hierover zijn ook geen klachten of opmerkingen bekend. Echter, de bus sluit minder goed aan bij de schooltijden in Hilversum. Daarvoor zou de bus op het andere halfuur moeten rijden. Er rijdt nu tijdelijk een extra bus, in de dienstregeling van 2018 is het halfuur gemakkelijk om te klappen.

Daarbij moet wel rekening gehouden worden met de aansluitingen in Loenen, waarbij op zo veel mogelijk bussen (maar in ieder geval lijn 522) wordt aangesloten.



Bezetting

De bezettingen van lijn 121 zijn doordeweeks zeer goed te noemen, voor een lijn die slechts ieder uur rijdt. In de spits zou een halfuurdienst (in beide richtingen!) zeker reizigersgroei opleveren.

Dienstregeling 2018

Lijn 121 Mijdrecht - Hilversum



Wijzigingen

De vertrektijden van lijn 121 verschuiven op maandag – vrijdag zo, dat ze aansluiten bij de aanvangstijden van de [scholen](#) in Hilversum, en tegelijkertijd goed aansluiten op de Intercity's op het station. De extra scholierenrit is dan niet meer nodig. De schooltijden in de middag variëren meer, maar we verwachten dat scholieren er niet op achteruit gaan. Om een aantrekkelijke verbinding te bieden voor forensen, studenten en scholieren, wordt 's morgens iets eerder gereden en 's avonds iets later. Dat resulteert in één extra rit per werkdag per richting.

We zullen de buurtbusvereniging adviseren om mee te schuiven met lijn 522. Het is mogelijk om de hele dag goede aansluitingen te realiseren tussen 121 en 522. Deze advies-dienstregeling zullen we bespreken met de buurtbusvereniging.

In Mijdrecht wordt het eindpunt de halte [Centrum](#). Er wordt niet meer van en naar [Kogger](#) gereden, zodat de buurt geen hinder meer ondervindt van de stilstaande bussen. Tegelijkertijd wordt de rijtijd waar nodig aangevuld, zodat de bussen op tijd op de eindbestemming arriveren.



Dru's (dienstregelingjaar 2018 versus dienstregelingjaar 2017)

2017 (start Syntus)	Dienstregelingjaar 2018
6127:55	6517:41

*Analyse***Lijn 123 Mijdrecht - Woerden****Route**

De route van lijn 123 is in De Ronde Venen gewijzigd. Er wordt niet meer over het industrieterrein gereden en de Kogger is het eindpunt. Over de Burgemeester Padmosweg rijden nu erg veel bussen, daar zijn wel klachten over bekend. In december gaat Connexxion daar niet meer rijden, wat betekent dat het aantal bussen sterk afneemt.

De veranderende routes van Connexxion in Mijdrecht en Wilnis kunnen sowieso reden zijn om de Syntus-lijnen aldaar aan te passen. Wat betreft Kogger geldt hetzelfde als voor lijn 121: beginnen en eindigen op de halte Centrum is een prima alternatief vanwege de klachten van omwonenden bij halte Kogger.

**Rijtijd en punctualiteit**

De rijtijd van Mijdrecht naar Woerden is in orde, of zelfs een minuut te lang. De rijtijd in de andere richting is drie tot 5 minuten te kort. Om dit dru-neutraal aan te passen is de route inkorten tot Mijdrecht Centrum een goede mogelijkheid.

**Aansluitkwaliteit**

De aansluiting in Woerden is het belangrijkste voor lijn 123. De bus sluit erg goed aan op de treinen van/naar Leiden, maar niet op de sprinters van/naar Rotterdam of Den Haag. Door dit te verbeteren zullen veel reizigers hun wens in vervulling zien gaan.

**Bezetting**

De bezetting is in de spits goed te noemen. In de daluren is het gebruik van lijn 123 matig, vaak worden de 6 reizigers niet gehaald. Hier is ook wat te halen voor marketing. Vanaf Mijdrecht is het absoluut de snelste manier om in Rotterdam te komen!

*Dienstregeling 2018***Lijn 123 Mijdrecht - Woerden****Wijzigingen**

Lijn 123 is opnieuw opgezet om de aansluitingen sterk te verbeteren. De grootste wijziging op lijn 123 is de [aansluiting in Woerden](#). Deze wordt verder verbeterd, op basis van de concept-vertrektijden van NS in 2018. 's Morgens sluit de bus het best aan op de trein naar Rotterdam (met overstap in Gouda: Den Haag) en 's middags in de andere richting. Nadeel van deze wijziging is dat overstappen richting Leiden iets langer duurt, maar tegelijkertijd kun je vanuit Mijdrecht ook direct richting Schiphol en Leiden.

Waar nodig is de rijtijd aangepast en ook op lijn 123 is het eindpunt in Mijdrecht verplaatst naar Centrum. De overlast op de halte Kogger wordt daardoor tot een minimum beperkt. Enkele tegenspitsritten rijden in de nieuwe dienstregeling niet meer, gezien de zeer lage bezetting.

**Dru's (dienstregelingjaar 2018 versus dienstregelingjaar 2017)**

2017 (start Syntus)	Dienstregelingjaar 2018
6119:29	5671:21

Analyse

Lijn 126 Mijdrecht - Amsterdam Zuidoost



Route

De route van lijn 126 is in december gewijzigd. De bus rijdt over de A2 in plaats van door Abcoude en via Holendrecht. Dat heeft met name in Abcoude tot een kleine stroom van reactie gezorgd. Enkele inwoners en de Ouderen Belangen Vereniging Abcoude zien graag lijn 126 weer door het dorp rijden, of een halte dicht bij het dorp. Vanuit busgebruikers horen we juist positieve reacties, men is vaak erg blij met de nieuwe route en bijbehorende frequenties.

De belangrijkste mogelijke aanpassing van de route is in Amsterdam: door één afrit eerder te nemen, hoeft de A9 niet bereden te worden. Dit zal files schelen, terwijl buiten de spits de rijtijd gelijk blijft.



Rijtijd en punctualiteit

Richting Amsterdam komt de bus in de spits 6-8 minuten rijtijd te kort, door files op de A2 en N201. In de middagspits is de rijtijd 3 minuten te kort. Buiten deze spitstijden is de rijtijd perfect. Om de punctualiteit te verbeteren is het wel van belang om de spitstekorten aan te vullen. Een routewijziging zoals hierboven is voorgesteld zal ook bijdragen aan een meer betrouwbare rijtijd.



Aansluitkwaliteit

De belangrijkste aansluitingen van lijn 126 bevinden zich op station Bijlmer ArenA. Er zijn hierover bij ons geen grote klachten of suggesties bekend.



Bezetting

De bezetting is op weekdagen, zowel in spits als dal, goed. Er is zeker ruimte voor groei, maar dat is logisch als er tweemaal zo veel bussen zijn gaan rijden. In het weekend is er nog flink ruimte voor groei. Daar liggen ook grote marketingkansen, met een snelle verbinding met het ArenA-gebied en met Amsterdam als geheel.

Het aantal reizigers op lijn 126 is flink toegenomen. Vergeleken met maart 2014 maakten er in maart 2017 23% meer reizigers gebruik van lijn 126. Dit is zelfs meer dan we voor het eerste jaar hadden verwacht, namelijk een groei van 8%.

Dienstregeling 2018

Lijn 126 Mijdrecht - Amsterdam Zuidoost



Wijzigingen

Op deze lijn zijn met name de rijtijden in de spits gewijzigd. Daarnaast wijzigen we de route op de snelweg: de bus gaat één afrit eerder de snelweg af, om niet de A9 op te hoeven rijden. Qua haltes maakt dit geen verschil.

Hoewel inwoners van Abcoude vragen om lijn 126 terug door het dorp te laten rijden, hebben we onvoldoende argumenten om dit verzoek in te willigen. Het voordeel van de route via de snelweg is namelijk voor het merendeel van de reizigers erg groot. Slecht een klein deel van de reizigers (zo'n 30 per dag) reist tussen Abcoude en Vinkeveen/Wilnis/Mijdrecht. Hier maken we de keuze om de grootste groep gunstig te faciliteren.

Ook een extra halte aan de komgrens van Abcoude lijkt ons ongewenst: meer dan 90% van de reizigers zou hierdoor een langere reisduur krijgen én meer moeten betalen voor de rit. Vanaf de komgrens van Abcoude is het 200 meter lopen/fietsen naar de halte bij het viaduct, die door de gemeente en de provincie juist onlangs is verbeterd. Ondanks herhaalde verzoeken is ons standpunt hierover ten opzichte van 2016 niet gewijzigd. Daarnaast heeft Abcoude lijn 120 twee tot vier treinen per uur per richting.



Dru's (dienstregelingjaar 2018 versus dienstregelingjaar 2017)

2017 (start Syntus)	Dienstregelingjaar 2018
19618:44	19788:03

Analyse

Lijn 130 Uithoorn - Breukelen



Route

Op lijn 130 rijden in de spits twee ritten per uur naar Roerdomp in plaats van Uithoorn, hierover zijn enkele reacties ontvangen. Reizigers uit Uithoorn zien het liefst meer bussen naar Uithoorn. Ook de gemeente Uithoorn, de gemeente De Ronde Venen en de provincie Utrecht zien dit als wens. Syntus verwacht geen grote hoeveelheden extra reizigers als er meer bussen naar Uithoorn rijden.

Inwoners en bestuurders van de gemeente De Ronde Venen hebben aangegeven dat zij lijn 130 graag over de oude route zien rijden, via het industrieterrein.



Rijtijd en punctualiteit

In alle richtingen komt lijn 130 rijtijd te kort, op weekdays en op zondag. Het gaat om één tot vijf minuten, afhankelijk van de richting en het tijdstip. Op weekdays is file op de A2 en N201 de voornaamste reden hiervan. In de weekenden lijkt het in het geheel drukker te zijn geworden. Op zaterdag is de rijtijd in orde. Een manier om dit dru-neutraal op te lossen is door de lijn in te korten tot Mijdrecht, maar dit heeft wel direct effect op het aantal overstappen tussen Uithoorn en Utrecht. Ook vluchtstrookgebruik kan een deel van het rijtijdprobleem oplossen.



Aansluitkwaliteit

Lijn 130 sluit zo goed mogelijk aan op de treinen van en naar Utrecht. Daardoor rijdt de bus nu in een 10/20 patroon. In de nieuwe dienstregeling van NS is er weer sprake van een kwartierdienst in de spits. Aandachtspunt is wel dat de vertrektijden van de trein in de daluren op weekdays gaan afwijken van de vertrektijden in de avonden en weekenden. Dit wordt meegenomen in de dienstregeling 2018, zie ook de uitleg hieronder.



Bezetting

Lijn 130 is goed bezet gedurende de spits, en goed genoeg bezet in de daluren. De eerste en laatste ritten zijn zeer matig bezet. We hebben aangeboden dat er op iedere trein van/naar Utrecht een bus aansluit, maar puur vanuit het aantal reizigers zijn deze ritten niet strikt noodzakelijk.

*Dienstregeling 2018***Lijn 130** Uithoorn - Breukelen*Wijzigingen*

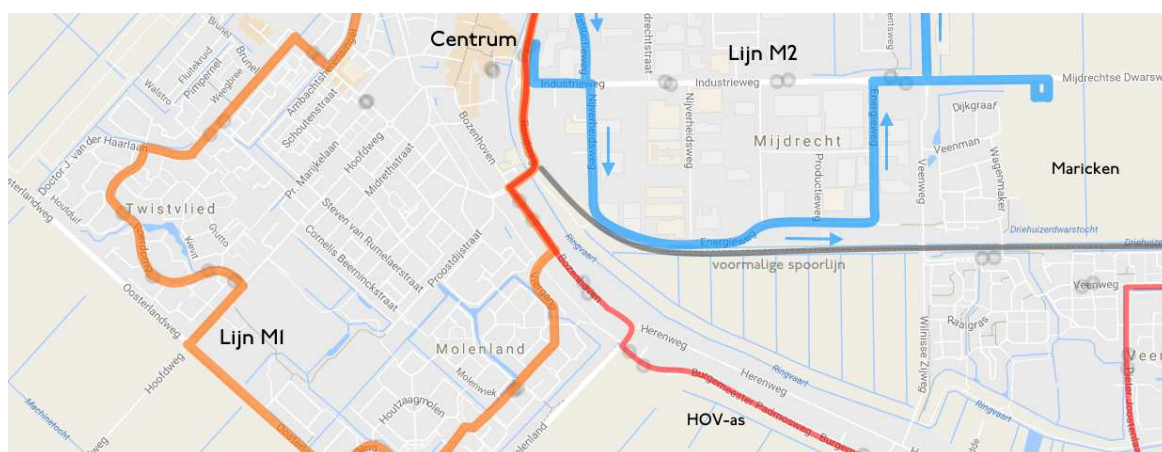
Lijn 130 heeft als eerste doel: in Breukelen zo goed mogelijk aansluiten op alle treinen van en naar Utrecht. Omdat de treindienstregeling wijzigt, verandert lijn 130 mee. Daarin valt op dat de tijden doordeweeks overdag anders zijn dan in het weekend. Lijn 130 sluit ook zo veel mogelijk aan op lijn 120 en v.v.

De rijtijden van lijn 130 zijn aangepast voor de drukte in de spits op de N201 en de A2. Het realiseren van vluchtstrookgebruik kan ervoor zorgen dat er volgend jaar minder of op z'n minst niet méér rijtijd noodzakelijk is, nu de A2 weer steeds vaker en langer vast staat.

Gezien de gewijzigde route van Connexxion in De Ronde Venen (keren bij Mijdrecht Centrum) per december a.s., verwachten we dat de problemen op de Padmosweg voor het overgrote deel verholpen zijn. Het aantal bussen neemt flink af, omdat Connexxion hier in het geheel niet meer gaat rijden. De nieuwe route van lijn 130 trekt op dit moment evenveel reizigers als de oude route, maar we verwachten dat dit door het ontbreken van de Connexxion-lijnen flink zal toenemen. Lijn 130 is dan de enige doorgaande verbinding tussen Uithoorn en Wilnis.

Vanaf Mijdrecht Centrum zullen in het dienstregelingjaar 2018 (bij wijze van proef) alle bussen naar Uithoorn rijden en v.v., in plaats van richting Roerdomp. Dit op verzoek van de gemeente Uithoorn, gemeente De Ronde Venen en de provincie Utrecht. We spreken graag af dat we de hoeveelheid reizigers monitoren en in overleg treden als dit blijkt terug te lopen vergeleken met de huidige situatie.

Voor de reizigers van en naar het industrieterrein én voor de nieuwe wijk Maricken in Wilnis wordt een lijn M2 voorgesteld. Overigens zijn we groot voorstander van een échte HOV-as door De Ronde Venen, waarbij zowel wijken als bedrijven goed en frequent worden ontsloten: de oude spoorlijn ligt ideaal in de gemeente. We zien graag in de toekomst een onderzoek naar het gebruik van de spoordijk tussen Mijdrecht en Wilnis.



Uitsnede uit de kaart van De Ronde Venen, met in het midden de voormalige spoorlijn.

*Dru's (dienstregelingjaar 2018 versus dienstregelingjaar 2017)*

2017 (start Syntus)	Dienstregelingjaar 2018
21098:32	21459:49

Regio Rijn en IJssel

Analyse

Lijn 102 Utrecht - Woerden



Route

De route van lijn 102 is op maandag t/m zaterdag overdag niet gewijzigd. In de avonden en op zondag rijdt de lijn een extra lus door Woerden, om op die tijden de stadsdienst te vervangen. Over de route van lijn 102 op zich zijn geen klachten of opmerkingen bekend. Wel is op 5 maart de rijrichting van de spitsritten in Harmelen aangepast. Alle bussen richting Utrecht vertrekken nu aan de zelfde zijde van de weg.

Vanuit scholieren en ouders van het Minkema College in Woerden zijn wel vragen en opmerkingen ontvangen, over het verdwijnen van lijn 103. De halte Aalberselanen aan lijn 102 is verder lopen van/naar de school. Dit lijkt niet direct een reden om de route aan te passen, omdat de loopafstand beperkt is. Het rijden langs de school zou betekenen dat een deel van Woerden geen gebruik meer kan maken van lijn 102. Daarnaast is de route langer, waarbij eerst via Station Zuidzijde naar het station gereden moet worden. Keren bij Zuidzijde is niet mogelijk en niet wenselijk: we willen juist zo veel mogelijk overstappen bieden aan de noordzijde van het station.



Rijtijd en punctualiteit

De rijtijd van lijn 102 is behoorlijk goed te noemen. Met finetunen kan hier nog een betere rijtijd worden bepaald. Soms is er meer tijd nodig, soms ook iets minder.



Aansluitkwaliteit

Lijn 102 sluit in Woerden minder goed aan op de treinen, omdat er in een laat stadium nog treintijden zijn gewijzigd. Wel sluit de bus goed aan op de andere lijnen. Als de andere Woerdense lijnen schuiven om beter aan te sluiten op de treinen, is het logisch om lijn 102 mee te laten schuiven. Daarbij moeten wel de schooltijden van het Minkema College in gedachten gehouden worden.



Bezetting

In de winterperiode wordt 's morgens lijn 102 tussen De Meern en Woerden versterkt, om het grote aantal scholieren te vervoeren. 's Middags is er minder sprake van een duidelijke piek. Iedere dag kan er een andere bus (te) druk zijn. Dat maakt het heel lastig om gericht extra voertuigen in te zetten. Een mogelijke oplossing is het in Woerden laten beginnen van de spitsritten Harmelen-Utrecht. Dit zou de grootste pieken kunnen verhelpen. In de ochtendspits is dit helaas niet geheel mogelijk, omdat uit Utrecht kerende ritten in Harmelen ook een piekdrukte opvangen tussen Harmelen en Utrecht op dat tijdstip. Eén rit kan extra doorrijden, vertrekkend om 7:55 uit Utrecht. Deze kan de piek van het 2^e uur opvangen, maar voor het 1^e lesuur blijft extra capaciteit noodzakelijk.

*Dienstregeling 2018***Lijn 102 Utrecht - Woerden***Wijzigingen*

Om de problematiek 's middags bij het [Minkema College](#) te ondervangen, starten enkele middagspitsritten in Woerden in plaats van Utrecht/Harmelen. Daarmee verwachten we voor de middagspits het drukteprobleem voor een groot deel te verhelpen. Daarnaast zal op een aantal ritten een gelede bus (18m) worden ingezet, zowel 's morgens als 's middags. Versterken zou dan niet meer nodig moeten zijn, maar we blijven de situatie uiteraard monitoren. Het resulteert in een kleine afname in het aantal dienstregelingen.

Op [zaterdagavond](#) start lijn 102 eerder (rond 18 uur) met de ronde door Woerden, om beter aan te sluiten bij de laatste bus op lijn 3 en 5. Op zondag begint de bus juist later met door Woerden rijden, omdat de eerste rit wel érg vroeg startte op de zondagochtend.

*Dru's (dienstregelingjaar 2018 versus dienstregelingjaar 2017)*

2017 (start Syntus)	Dienstregelingjaar 2018
22537:36	22408:25

*Analyse***Lijn 106 Nieuwegein - IJsselstein - Gouda***Route*

Sinds december rijdt lijn 106 in de spitsuren door naar het bedrijventerrein Lagedijk in IJsselstein. In de daluren wordt doorgereden naar Nieuwegein. Daardoor worden in IJsselstein enkele haltes niet meer bediend. Hierover is een enkele vraag binnen gekomen, maar dat lijkt ons niet voldoende om de route te wijzigen.

*Rijtijd en punctualiteit*

Omdat er met tijdelijk midi-materieel wordt gereden op lijn 106, was het niet mogelijk om rijtijden en punctualiteit vanuit de data te analyseren. Aan de hand van waarnemingen is het op dit moment niet de verwachting dat de rijtijd moet wijzigen.

*Aansluitkwaliteit*

Van ouders en leerlingen begrijpen wij dat de lijn in Gouda minder goed aansluit bij de begintijden van de scholen. Dit is op te lossen door de eerste ritten enkele minuten eerder te laten rijden.

*Bezetting*

Er zijn geen vragen of opmerkingen bekend over de bezetting op lijn 106. In de ochtendspits wordt de lijn versterkt, dit is conform de oude dienstregeling en lijkt nog steeds goed te werken.

Op zaterdag rijden de eerste 3 ritten van lijn 106 zeer vroeg. Uit waarnemingen blijkt dat de bezetting dan ver onder de norm van 6 reizigers per rit is.

*Dienstregeling 2018***Lijn 106** Nieuwegein - IJsselstein - Gouda *Wijzigingen*

De rit (en versterkingsrit) van lijn 106 die rond 8:15 in Gouda is, rijdt enkele minuten eerder, zodat de bus beter aansluit bij de [schooltijden](#) in Gouda. Verder zijn er op lijn 106 op weekdays geen wijzigingen. Op zaterdag keren de eerste 3 ritten op de lijn niet terug in de dienstregeling, vanwege de magere bezetting van gemiddeld minder dan 3 reizigers per rit.

 Dru's (dienstregelingjaar 2018 versus dienstregelingjaar 2017)

2017 (start Syntus)	Dienstregelingjaar 2018
7576:08	7500:36

*Analyse***Lijn 107** Utrecht - Oudewater - Gouda *Route*

De route van lijn 107 is nauwelijks veranderd. Alleen de ritten die tot Oudewater rijden, hebben een ander eindpunt gekregen. Daarover zijn wel enkele vragen gesteld. Het oude eindpunt lag meer in de kern. Er is voor gekozen om tot Molenwal te rijden, zodat er een consequente lijn ontstaat: iedere rit doet dezelfde haltes aan. Reizigers kunnen niet per abuis in de verkeerde rit zitten.

 Rijtijd en punctualiteit

Met name in de spits is er sprake van enkele minuten te weinig rijtijd. Dit is in de lijnvoering direct te merken, met een frequentie van achtmaal per uur. Het is dus van groot belang om deze rijtijden te verhogen, zodat er een betrouwbare frequentie ontstaat.

Op zaterdag en zondag verschilt de rijtijd erg per rit. Op sommige ritten lijkt het voldoende, op andere ritten juist niet. Hierin is niet echt een patroon te vinden. Dit kan ook komen door onervaren chauffeurs op bepaalde ritten. Het lijkt minder noodzakelijk om nu de rijtijden in het weekend aan te passen.

 Aansluitkwaliteit

Lijn 107 sluit in Gouda zo goed mogelijk aan op treinen van/naar Rotterdam en Den Haag. Hierover zijn geen klachten of opmerkingen bekend. In stand houden van deze goede aansluitingen is dus het belangrijkste.

 Bezetting

De drukste bus op lijn 107 komt op weekdays rond 8:00 uur aan in Gouda. Deze rit is vanaf Haastrecht zeer vol. Op dat moment wordt er al in een kwartierfrequentie gereden naar Gouda. Wellicht kan het nuttig zijn om de omliggende ritten dichterbij deze drukste rit te plannen, zodat er meer spreiding plaatsvindt.

In de spitsritten vanaf Oudewater en Montfoort is nog wel enige ruimte voor groei, maar we zien een goede bezetting op de meeste ritten. Zeker 's morgens ligt de gemiddelde bezetting tussen de 20 en 35 reizigers, wat lang niet slecht is met zo'n enorme frequentieverhoging.

Doordeweeks 's avonds is de bezetting mager, maar het is wel merkbaar dat er nu twee ritten per uur zijn in plaats van één. In de komende jaren is hier nog wel verdere groei te verwachten. Op maandag-vrijdag is de éénlaatste rit van Utrecht naar Oudewater erg mager bezet (minder dan 3 reizigers). Ook de laatste tegenspitsrit van Oudewater naar Utrecht is zeer mager bezet.

Op zaterdag en zondag is de bezetting vergelijkbaar met de andere lijnen in de provincie Utrecht.

Dienstregeling 2018

Lijn 107 Utrecht - Oudewater - Gouda



Wijzigingen

Op lijn 107 is de rijtijd aangepast aan wat er haalbaar is. Dat zorgt ervoor dat de 'lange' ritten vanaf Gouda naar Utrecht op andere tijden langs Oudewater en Montfoort rijden. De tussenritten zijn hierop aangepast, waarbij de tijd zo veel mogelijk tussen de verschillende ritten is **gespreid**. Dat betekent dat korte ritten soms op een net andere tijd zijn gaan rijden. In Oudewater is nu twee minuten **keertijd** aangehouden voor de ritten die hier keren, zodat er voldoende tijd is om naar de rotonde en terug te rijden. Er is niet voor gekozen om naar de J.J. Vierbergenweg te rijden, zodat er een consequente lijn ontstaat: iedere rit doet dezelfde haltes aan. Reizigers kunnen niet per abuis in de verkeerde rit zitten.

De kwartierdienst-ritten in de ochtendspits naar Gouda zijn iets dichter op elkaar gepland, zodat de **drukke** zich beter zal spreiden over de verschillende ritten. Daarmee wordt de topdrukke in één bus per dag op lijn 107 verholpen.

De éénlaatste rit op maandag-vrijdag van Utrecht naar Oudewater (gemiddeld minder dan 3 reizigers) en enkele tegenspitsritten (gemiddeld minder dan 5 reizigers, binnen de stad Utrecht) komen niet terug in de nieuwe dienstregeling, gezien de zeer lage bezetting. Er is in de dienstregeling voor gezorgd dat eventuele reizigers een goed alternatief hebben met een andere rit.



Dru's (dienstregelingjaar 2018 versus dienstregelingjaar 2017)

2017 (start Syntus)	Dienstregelingjaar 2018
33065:37	32108:51

Analyse

Lijn 195/295 Utrecht (- Benschop) - Schoonhoven - Rotterdam



Route

De route van lijnen 195 en 295 is exact gelijk aan de voorgaande jaren. Hierover zijn geen opmerkingen of klachten bekend.



Rijtijd en punctualiteit

De rijtijd van lijn 195 en 295 is niet veranderd. In de eerste maanden waren er wel klachten over de punctualiteit van de Syntus-ritten op deze lijn. Met de langere keertijd in Utrecht lijkt dit probleem voor een groot deel verholpen.

De rijtijd is samen met Arriva geanalyseerd. Hierin zijn geen grote veranderingen noodzakelijk. Met name de rijtijdverdeling kan verbetering gebruiken, zodat de juiste hoeveelheid tijd op het juiste moment in de rit beschikbaar is.

Aansluitkwaliteit

Lijn 195 en 295 kennen geen specifieke aansluitingen op het Utrechtse deel. In Benschop kan lijn 195 aansluiten op lijn 504. De belangrijkste aansluitingen zijn te vinden op het Zuid-Hollandse deel van de lijn. Arriva zal waar nodig aangeven welke aansluitingen er gehaald moeten worden.

Bezetting

De bezetting van de Syntus-ritten op lijn 195 en 295 is doordeweeks zeer hoog te noemen, maar acceptabel. Gedurende de hele dag zijn er bezettingen tussen de 18 en 40 op het drukste punt. De zaterdag en zondag geven een zelfde – zeer positief – beeld. Op termijn zou er zelfs nagedacht kunnen worden over het uitbreiden van de frequentie, zeker op het lijndeel Utrecht – IJsselstein.

Dienstregeling 2018

Lijn 195/295 Utrecht (- Benschop) - Schoonhoven - Rotterdam

Wijzigingen

De dienstregeling en rijtijd zijn afgestemd met Arriva. De dienstregeling blijft gelijk aan de huidige situatie, maar de rijtijdverdelingen zijn aangepast. Daarmee zal er meer punctueel gereden kunnen worden.

Dru's (dienstregelingjaar 2018 versus dienstregelingjaar 2017)

2017 (start Syntus)	Dienstregelingjaar 2018
31138:55	31335:21

Analyse

Lijn 3 Woerden Molenvliet - Station - Centrum

Route

De nieuwe route van lijn 3 heeft in eerste instantie tot wat onduidelijkheid geleid. Reizigers en chauffeurs moesten wennen aan het extra “rondje centrum”. Dit deel van de route lijkt weinig effectief, omdat lijn 5 hier ook rijdt en omdat veel reizigers vanaf het station gaan lopen.

Rijtijd en punctualiteit

Voor de route van lijn 3 is meer rijtijd nodig dan in eerste instantie bedacht. Daardoor vervalt in praktijk het “rondje centrum” vaak. Dit permanent aanpassen zou het rijtijdtekort kunnen opheffen.

Aansluitkwaliteit

De aansluiting op station Woerden is het belangrijkste voor lijn 3. De bus sluit erg goed aan op de treinen van/naar Leiden, maar niet op de sprinters van/naar Rotterdam of Den Haag. Door dit te verbeteren zullen veel reizigers hun wens in vervulling zien gaan.



Bezetting

De bezetting op lijn 3 is zeer laag, alleen in de spits worden er bezettingen boven de 6 reizigers gemeten. In de daluren schommelt de bezetting op het drukste punt tussen de 2 en de 4 reizigers per rit.

Analyse

Lijn 5 Woerden Molenvliet - Centrum - Station - Montfoort - Oudewater



Route

De route van lijn 5 voegt meerdere routes samen in Woerden, Montfoort en Oudewater. Er zijn ons geen klachten of opmerkingen bekend over deze nieuwe route. Tussen Oudewater en Woerden rijdt ook buurtbus 505, lijn 5 rijdt altijd enkele minuten na deze buurtbus, zodat reizigers nooit lang hoeven te wachten als de buurtbus vol is.

Vanuit het Bedrijvenplatform Utrecht-West is de vraag gesteld of het mogelijk is om bussen te laten rijden over de N204 tussen Woerden en Lopik. Vooralsnog zien we geen aanwijzingen dat het grote vervoerstromen betreft. Tussen Woerden en Lopik rijdt buurtbus 505, waar geen sprake is van capaciteitsproblemen. Ook de lijnen 5 en 504 stromen niet over. We stellen voor om de vraag in de gaten te houden maar er vooralsnog geen lijnwijziging voor uit te voeren.



Rijtijd en punctualiteit

Een groot deel van de rijtijd van lijn 5 klopt goed. Van Woerden naar Oudewater is er voldoende tijd. Een aantal ritten kan zelfs met enkele minuten minder af. Hetzelfde geldt voor alle ritten naar het Hofpoort Ziekenhuis. De ritten naar Woerden Molenvlietbrink kunnen juist meer rijtijd gebruiken, waarbij de grootste uitschieter rond 8:00 uur rijdt. De totale rijtijd klopt wel behoorlijk, het is met name de verdeling die voor verbetering vatbaar is.



Aansluitkwaliteit

De aansluiting op station Woerden is het belangrijkste voor lijn 5. De bus sluit erg goed aan op de treinen van/naar Leiden, maar niet altijd op de sprinters van/naar Rotterdam of Den Haag. Door dit te verbeteren zullen veel reizigers hun wens in vervulling zien gaan. Hierbij is wel van belang, dat als lijn 5 van/naar Oudewater wijzigt, lijn 505 ook meeschuift. Anders ontstaat er een overbezetting op de buurtbus.



Bezetting

De bezetting op lijn 5 is zeer laag. Er zijn enkele ritten vanuit Oudewater/Linschoten iets drukker: het samenvoegen van de voormalige 104 en 105 lijkt hier een succes. Vanuit Molenvlietbrink worden vroege ritten gemist, de verwachting is dat toevoegen zorgt voor een iets hogere bezetting. Buiten de spits (in de spitsrichting) ligt de bezetting onder de 6 reizigers. Echter: de stadsdienst heeft pas kort deze nieuwe opzet en er is nog geen gerichte marketing voor Woerden. Het ligt voor de hand om de dienstregeling te handhaven, in combinatie met het toevoegen van enkele extra vroege (en op zaterdag late) ritten, én marketing.

*Dienstregeling 2018***Lijn 3** Woerden Molenvliet - Station - Centrum**Lijn 5** Woerden Molenvliet - Centrum - Station - Montfoort - Oudewater *Wijzigingen*

Lijn 3 en 5, de stadsdienst Woerden, wordt beter aangesloten op de trein. Waar mogelijk ontstaan er snellere verbindingen richting Rotterdam en Den Haag. De rijtijden op de lijnen worden waar nodig aangepast. Op het station krijgen de bussen minimaal een minuut stilstand in de dienstregeling, zodat chauffeurs en reizigers rustig kunnen in- en uitstappen.

We stellen voor om het lusje Station – Westdam – Station van lijn 3 niet meer te rijden, omdat op deze ronde veel vertraging ontstaat en er weinig gebruik van wordt gemaakt. Er zijn goede alternatieven voor alle reizigers met gebruik van lijn 5.

Hoewel er vanuit het zuidoosten van Woerden vragen zijn of daar de bus niet opnieuw kan komen, stellen we voor om het lijnennet zo te laten als het nu is. We verwachten niet dat het bedienen van een wijk relatief dicht bij het centrum zorgt voor voldoende reizigers.

De stadsbussen op lijn 3 en 5 gaan om maandag t/m zaterdag 's morgens eerder rijden zodat forensen, scholieren en studenten de bus gemakkelijker kunnen gebruiken. De extra ritten in de zomer willen we niet opnieuw aanbieden, omdat we (na gesprekken met diverse stakeholders) niet verwachten dat hier richting de Cattenbroekerplas veel gebruik van gemaakt zal worden. De eerste cijfers laten zien dat de bezetting op de zomerritten van lijn 3 en 5 inderdaad zeer laag is (maximaal 3 reizigers).

 Dru's (dienstregelingjaar 2018 versus dienstregelingjaar 2017)

Lijn	2017 (start Syntus)	Dienstregelingjaar 2018
3	3644:43	3286:34
5	10215:24	10591:36

Buurtbussen

Buurtbusverenigingen bepalen in principe zelf welke dienstregeling zij willen gaan rijden. In de komende periode gaan we met de buurtbusverenigingen verder in gesprek over de mogelijke aanpassingen in de dienstregeling, per december of waar strikt noodzakelijk per september. Deze dienstregelingen kunnen gemakkelijker tussentijds wijzigen, omdat er door Syntus geen dienstenpakket gemaakt worden, die ook niet afgestemd hoeft te worden met de OR van Syntus Utrecht.

In een aantal gevallen zullen wij suggesties doen voor het verder verbeteren van de dienstregeling, zoals op de lijnbundel 571-575. Ook voor lijn 522 zullen we concrete suggesties voorstellen, zodat de aansluitingen op lijn 121 gegarandeerd blijven. Verder zoekt ook de vereniging van lijn 524 onze hulp bij het verder verbeteren van de dienstregeling.

Hieronder zijn de buurtbussen met mogelijke uitdagingen geanalyseerd. De wijzigingen op de buurtbussen zullen we, als vereniging en Syntus hebben afgestemd, zo snel mogelijk aanbieden aan provincie en ROCOV.

Analyse

Lijn 522 Weesp - Vreeland



Route, rijtijd en punctualiteit

De buurtbusvereniging geeft aan dat de route eigenlijk te lang is, waardoor ook de rijtijd onder druk staat. Tegelijkertijd is het voor reizigers wel erg plezierig dat zij kunnen wachten in het dorp Loenen in plaats van bij de Kerklaan. Een lus zou een oplossingsrichting kunnen zijn, waarbij er 's morgens via Vreeland naar Loenen wordt gereden, en 's middags andersom.



Aansluitkwaliteit

Voor lijn 522 is het belangrijk om zo goed mogelijk aan te sluiten op lijn 121 en lijn 120. Als deze lijnen van tijd veranderen, met name lijn 121, dan moet lijn 522 mee schuiven. Gezien het grote aantal treinen aldaar is de aansluiting in Weesp minder belangrijk.

Analyse

Lijn 524 Breukelen - Woerden



Route

De route van lijn 524 is per 5 maart aangepast, om minder dubbel te rijden met lijn 120 in Breukelen. Dit is gebeurd op verzoek van de buurtbusvereniging. In de nabije toekomst wordt met de vereniging gesproken over vervolgstappen in het verbeterproces van de route en de dienstregeling. De buurtbusvereniging heeft aangegeven dat zij graag per december wijzigen, en niet al per september. Met de vereniging wordt de definitieve dienstregeling zo snel mogelijk vastgesteld.



Aansluitkwaliteit

De buurtbus sluit in Woerden erg goed aan op de andere bussen, maar in mindere mate op de treinen naar het westen (behalve Leiden). Als de aansluitingen in Woerden veranderen, is het logisch

dat lijn 524 mee verandert. Daarbij geven we de vereniging het advies om wel nauwkeurig te kijken naar de (ook belangrijke) aansluitingen op station Breukelen.

Analyse

Lijn 526 Uithoorn - Breukelen



Route

De route van lijn 526 is in Mijdrecht en Wilnis iets veranderd, de buurtbus rijdt nu over het bedrijventerrein en door Wilnis. Hierover op zich zijn geen klachten of opmerkingen.



Bezetting

Vanuit vereniging, reizigers en gemeente komt het signaal dat er voor het bedrijventerrein zo nu en dan te veel reizigers zijn, die niet allemaal in de buurtbus passen. Mogelijkheden zijn te vinden in het rijden van een extra lijn over het industrieterrein (zie ook lijn M1 en M2).

Analyse

Lijn 571 Soesterberg - Soest



Route

De route van lijn 571 is voor een groot deel gelijk aan de route van de voormalige lijn 71. Op verzoek van de buurtbusvereniging wordt de route nog in 2017 aangepast en wordt er niet meer parallel gereden met lijn 74 in Soest. Lijn 571 wordt dan in Soest-Zuid gekoppeld aan lijn 573.



Rijtijd en punctualiteit

De rijtijd wordt op het moment van schrijven als zeer krap ervaren door de vereniging. Hiervoor zullen in het lopende dienstregelingjaar aanpassingen worden gedaan. De resultaten van de aanpassingen die dit jaar al worden doorgevoerd worden, zijn input voor het vervoerplan van 2019, waarbij uiteraard weer alle lijnen geanalyseerd worden.

Analyse

Lijn 572 Vathorst - Bunschoten - Baarn - Soest



Route

Per 5 maart 2017 is de route van lijn 572 in Bunschoten en Vathorst aangepast, op verzoek van de buurtbusvereniging. Daardoor ontstaat een duidelijkere route met haltes aan twee zijden van de weg.



Rijtijd en punctualiteit

Er zijn geen problemen of vragen over rijtijd of punctualiteit, sinds de aanpassingen per 5 maart.



Aansluitkwaliteit

Lijn 572 sluit in Baarn aan op de treinen van/naar Amsterdam. Het is belangrijk dat deze aansluiting behouden blijft.

*Analyse***Lijn 573 Blaricum - Eemnes - Baarn - Soest***Route*

Vanuit de BEL-combinatie leeft de vraag om de buurtbus in Laren andere route te geven, zodat het iets toevoegt in het dorp. De buurtbusvereniging geeft juist aan dat ze graag tot Eemnes rijden in plaats van tot Blaricum. De provincie heeft aangegeven dat het doorrijden naar Blaricum juist gehandhaafd moet blijven.

Een goede afweging kan pas worden gemaakt als de nieuwe route, koppeling en tijden bekend zijn voor de buurtbusvereniging 571-573-575. Deze dienstregeling wordt de komende maanden gemaakt en goedgekeurd, met als doel om die in december of zelfs september al in te voeren. In het proces tot deze nieuwe buurtbus-dienstregeling zal dit dilemma een onderdeel zijn.

*Aansluitkwaliteit*

Van reizigers begrijpen we dat de aansluiting op de treinen van/naar Amersfoort erg wordt gewaardeerd. Daarin zit een groeipotentie. Wel is er de vraag van de gemeente Eemnes of er extra ritten 's morgens vroeg kunnen rijden, om aan te sluiten bij de school/werktijden. Daar gaan we nader op in bij het ontwerpen van de dienstregeling met de buurtbusvereniging.

*Analyse***Lijn 575 Soesterberg - Zeist - Driebergen-Rijsenburg***Route*

De buurtbusvereniging ziet graag een route langs het ziekenhuis en sportcentrum/zwembad in Zeist. Daarvoor moeten gedoogroutes worden aangepast, maar het geeft wel een extra meerwaarde voor deze lijn in Zeist, omdat er dan niet parallel gereden wordt aan de 'grote' bus.

*Rijtijd en punctualiteit*

De rijtijd wordt als zeer krap ervaren door de vereniging. Hiervoor zullen in het lopende dienstregelingjaar aanpassingen worden gedaan (zie volgende pagina).

*Aansluitkwaliteit*

Van reizigers uit Driebergen is bekend dat zij vragen om extra vroege ritten, die aansluiten bij werk- en schooltijden. Dit is bewust niet aangeboden, zodat reizigers naar de grote bus aan de Hoofdstraat lopen/fietsen, of naar het station gaan.

*Bezetting*

Er is geen overbezetting bekend op lijn 575, waar dit eerst wel eens de verwachting was.

Dienstregeling 2018

Lijn 575 Soest-Zuid - Soesterberg - Zeist - Driebergen



Wijzigingen

Al in 2017 is lijn 575 gewijzigd en rijdt de bus onder één lijnnummer van Soest tot Driebergen. De vereniging verzoekt om in 2018 in Zeist een andere route te rijden, via de Dijnselburg en het ziekenhuis. Momenteel loopt hiervoor de formele aanvraag bij U-OV/Qbuzz. Zodra het gedogen van deze nieuwe route is toegestaan, zal er een definitieve dienstregeling worden gemaakt, die qua tijden en bedieningsprofiel vergelijkbaar is met de dienstregeling per september.

De dienstregeling wordt per september al voor een deel aangepast. De rijtijd op het stuk door Zeist blijkt te krap en daarnaast rijden ze qua route en tijd met lijn 571 exact parallel aan lijn 74 in Soest.

De buurtbusvereniging stelt voor om beide op te lossen door:

- Meer rijtijd in de dienstregeling te bouwen tussen Soest-Zuid en Driebergen
- Naadloos aan te sluiten op lijn 74 in Soest, waarmee ook onze lijn 74 meer reizigers gaat vervoeren (goed voor de nu matige bezetting in de grote bus!) zonder dat dit tot flinke hinder leidt
- In Driebergen een pauze-moment te creëren voor de chauffeur.

Deze aanpassing betekent een nadeel voor reizigers die de overstap moeten maken op station Soest-Zuid, maar tegelijkertijd: de bus is nu heel vaak te laat en dat is ook niet betrouwbaar. Ongeveer 10-12% van de reizigers in bus 571 reist nu over station Soest-Zuid heen. Voor deze reizigers is er dus sprake van enig nadeel. Tegelijkertijd zal 90% van de reizigers direct profiteren van een meer betrouwbare dienstregeling. En zo lang de aansluiting van de buurtbus op lijn 74 in orde is, is een overstap hier geen enkel probleem. Het betreft hier overigens over kleine aantallen: in totaal op lijn 571 over zo'n 40 – 50 reizigers per dag.

Uithoflijnen

Analyse

Lijn 202 Amersfoort Nieuwland - Utrecht Rijsweerd Noord



Route

De route van lijn 202 is in Amersfoort voor het grootste deel gelijk aan de nieuwe lijn X2. Daardoor wordt een deel van de voormalige route van de Uithof-lijn niet meer gereden, ook niet door lijn 204. Wat betreft verkeersveiligheid is dit een grote verbetering, bij de busluis op de Elly Takmastraat was het erg druk met breeduit fietsende scholieren. Het betekent wel dat een klein deel van de reizigers nu eerst een deel met de fiets of met een stadsbus moet reizen.



Rijtijd en punctualiteit

Per 5 maart zijn de rijtijden aangepast op de Uithof-lijnen. Dit lijkt te leiden tot een sterk verhoogde rijtijd en punctualiteit.

De drukte op het Eemplein, rond het Julianaplein, op de Leusderweg en op de A28 fluctueert sterk. Daardoor blijft het voorkomen dat sommige bussen ruim op tijd zijn, en andere bussen flink te laat. Daar is bijna niet op te plannen, zonder dat de infrastructuur hierop wordt aangepast.



Bezetting

De gemiddelde bezetting op lijn 202 is zeer goed. In de toekomst zou een vroegere rit naar de Uithof en Rijsweerd wellicht nog meer reizigers trekken op de hele lijn.

Analyse

Lijn 203 Amersfoort Vathorst - Utrecht Rijsweerd Noord



Route

Lijn 203 is voor het gedeelte in Vathorst een nieuwe Uithoflijn. Over de route zijn geen vragen of opmerkingen bekend. Wel is het zo dat lijn 203 deels niet stopt bij P+R Soesterberg. Gezien de verwarring die dit met zich meebrengt, lijkt het logisch om alle bussen wel de P+R aan te laten doen. Het kost eigenlijk geen extra tijd (tenzij er iemand op de knop drukt) en het gemak voor de reiziger van/naar Soesterberg neemt wel verder toe. In praktijk stoppen veel bussen er nu ook al, omdat reizigers dit vragen of omdat chauffeurs het buslicht zien en anticiperen.



Rijtijd en punctualiteit

Zie lijn 202.



Bezetting

Lijn 203 is gemiddeld zeer flink bezet. In Vathorst is nog groei te verwachten, die opgevangen gaat worden door de instromende 15-meter bussen. In de toekomst zou een vroegere rit naar de Uithof en Rijsweerd en een latere rit terug nog meer reizigers kunnen trekken op de hele lijn.

Analyse

Lijn 204 Amersfoort Kattenbroek - Utrecht Rijsweerd Noord



Route

Lijn 204 rijdt in Amersfoort voor een groot deel dezelfde route als lijn X4, op één lusje in Kattenbroek na. Er zijn daarover diverse vragen gekomen, waarom deze lus niet wordt gereden. Het kost enkele minuten extra tijd, het is de vraag of het aantal extra reizigers deze minuten compenseert.



Rijtijd en punctualiteit

Zie lijn 202.



Aansluitkwaliteit

Op 9 januari is er een extra rit aan lijn 204 toegevoegd, op verzoek van diverse werknemers van het UMC. Deze rit sluit beter aan op de begintijden van de werknemers.



Bezetting

Net als op de andere Uithoflijnen is de bezetting op lijn 204 hoog. 15-meterbussen zullen hier in de loop van 2017 voldoende ruimte bieden voor de huidige bezetting en enige groei.

Analyse

Lijn 206 Amersfoort Liendert en Rustenburg - Utrecht Rijnsweerd Noord



Route

Lijn 206 is een nieuwe lijn die in Amersfoort een groot deel van de route van lijn 6 volgt. Er zijn geen vragen of opmerkingen bekend over de route.



Rijtijd en punctualiteit

Zie lijn 202.



Bezetting

Lijn 206 heeft, meer dan de andere lijnen, ook een functie binnen Amersfoort. De lijn wordt gebruikt om naar het centrum te reizen, maar ook naar het Van Stolbergpark, waar een ROC zit. Ook deze lijn is goed bezet, maar er is nog meer ruimte voor groei dan in de andere Uithoflijnen.

Analyse

Lijn 299 Leusden - Utrecht Rijnsweerd Noord



Route

De route van lijn 299 is onveranderd. Er zijn hier geen vragen of opmerkingen bekend.



Rijtijd en punctualiteit

De rijtijd van lijn 299 is per 5 maart aangepast. Met name het lijndeel tussen Leusden en de A28 is vertragsgevoelig. De provincie gaat het kruispunt met de A28 aanpakken, dit zou tot verdere verbeteringen moeten leiden.



Bezetting

De bezetting van lijn 299 is zeer goed. Er is een frequentieverlaging sinds 11 december. Met een 15-meterbus moet de capaciteit ruim voldoende zijn. Eventuele bezettingsproblemen zijn daarmee opgelost.

*Dienstregeling 2018***Amersfoort en Leusden (lijn 202, 203, 204, 206, 299)**

De Uithoflijnen van Amersfoort en Leusden naar Utrecht zijn op 5 maart aangepast. Deze rijtijaanpassingen worden ook verwerkt in de vakantiedienstregeling. Daarnaast wordt op de lijnen die daar nu niet stoppen, de halte P+R Soesterberg toegevoegd, zodat er onder reizigers geen verwarring meer is.



Dru's (dienstregelingjaar 2018 versus dienstregelingjaar 2017)

Lijn	2017 (start Syntus)	Dienstregelingjaar 2018
202	5088:53	5255:17
203	5536:42	5826:54
204	4844:59	5626:29
206	4121:06	4450:24
299	2448:00	2428:48

*Analyse***Lijn 207 Gouda - Oudewater - Utrecht WKZ***Route*

Lijn 207 is de nieuwe Uithoflijn van Gouda via Oudewater en Montfoort naar Rijsweerd en de Uithof. De lijn is een pilot met twee ritten per dag, waarmee reizigers naar Rijsweerd en De Uithof het centraal station van Utrecht kunnen omzeilen. De officiële route is via de A27, chauffeurs geven aan dat via de Waterlinieweg rijden tijd zal schelen. Daarbij moet worden opgemerkt dat er werkzaamheden plaatsvinden op de Waterlinieweg, waardoor tijdelijk de route via A27 sneller kan zijn. Wat ons betreft is het aan de chauffeur om een keuze te maken, aangezien er onderweg geen haltes worden bediend.

*Rijtijd en punctualiteit*

De rijtijd voor lijn 207 is te krap. Met name de eerste rit heeft vaak 10 minuten meer nodig dan er gepland is. Via de Waterlinieweg rijden zal dit tekort een stuk verminderen, maar het blijft noodzakelijk om enkele minuten extra toe te voegen.

*Aansluitkwaliteit*

De laatste rit sluit slecht aan bij school- en werktijden. Tegelijkertijd zien we een behoefte om juist eerder op de Uithof te arriveren. Het zou wenselijk en nuttig kunnen zijn om de laatste rit te laten vervallen en een extra vroege rit toe te voegen, als dit qua businzet mogelijk is.

*Bezetting*

De eerste rit op lijn 207 is goed bezet. De laatste rit is met gemiddeld 5,9 reizigers een stuk minder bezet. Dit sluit aan bij hetgeen beschreven is bij 'aansluitkwaliteit'.

*Dienstregeling 2018***Lijn 207 Gouda - Oudewater - Utrecht WKZ***Wijzigingen*

Gezien het geringe gebruik (gemiddeld minder dan 6 reizigers) komt de laatste rit van

Gouda naar Utrecht te vervallen. In plaats daarvan komt er een vroegere rit, die aansluit op de werktijden in het UMC en meer geschikt is voor vroege werknemers op Rijnsweerd.



Dru's (dienstregelingjaar 2018 versus dienstregelingjaar 2017)

2017 (start Syntus)	Dienstregelingjaar 2018
510:00	497:34

Analyse

Lijn **272** Bunschoten - Baarn - Soest - Utrecht Rijnsweerd Noord



Route

De route van lijn 272 kent twee delen: tussen Bunschoten en Baarn als 'feeder' op de treinen richting Hilversum en tussen Baarn, Soest en De Uithof/Rijnsweerd is de bus het alternatief voor de trein en overstappen. Er zijn geen vragen of opmerkingen over de route bekend.



Rijtijd en punctualiteit

Met name van Bunschoten naar Utrecht heeft lijn 272 meer rijtijd nodig, zo'n twee tot zes minuten. Richting Bunschoten is de rijtijd in orde.



Aansluitkwaliteit

Lijn 272 sluit in Baarn aan op de treinen van/naar Hilversum. Hier zijn geen opmerkingen over bekend. Bij Soest-Zuid wordt niet aangesloten op de trein vanwege de belangrijke aansluiting in Baarn. Hierover is wel een reactie gelezen vanuit een reiziger die deze aansluiting graag beter zou zien.



Bezetting

Steeds meer reizigers weten lijn 272 te vinden. Zonder extra marketing valt dat absoluut niet tegen. Er is wel ruimte voor groei, met name op het lijndeel tussen station Baarn en Bunschoten. De meest logische oplossing is het verder in de markt zetten van de verbinding, waarbij ook de aansluiting vanuit Hilversum voor Bunschoten expliciet wordt benoemd.

Dienstregeling 2018

Lijn **272** Bunschoten - Baarn - Soest - Utrecht Rijnsweerd Noord



Wijzigingen

Op lijn 272 zijn de rijtijden aangepast en is de rijtijd beter verdeeld, zodat bussen minder vaak te laat óf te vroeg rijden op het gehele traject. Daarbij is de aansluiting op station Baarn van/naar Bunschoten als leidraad gebruikt.



Dru's (dienstregelingjaar 2018 versus dienstregelingjaar 2017)

2017 (start Syntus)	Dienstregelingjaar 2018
4101:15	4161:51

Nachtlijnen

De nachtlijnen in Utrecht lopen goed, de vrijdagnacht lijkt hier ook aan te slaan. Op de lijnen rond Amersfoort en Amsterdam is groei mogelijk, maar er heeft nog geen actieve promotie plaatsgevonden. Het lijkt daarom logisch om de lijnen te laten zoals ze nu zijn, om volgend jaar de balans verder te kunnen opmaken.

Op nachtlijn N126 is op 5 maart een kleine wijziging aangebracht, waardoor de bus extra stopt in Abcoude en de rijtijd beter verdeeld is.

Verder stellen we voor om enkele nachtlijnen een ander nummer te geven, zodat de reisinformatie op ieder (digitaal) medium juist vertoond kan worden:

- Lijn N3 > Lijn N03
- Lijn N102 > Lijn N02
- Lijn N107 > Lijn N07
- Lijn N120 > Lijn N20
- Lijn N126 > Lijn N26

Dienstregeling 2018

Lijn **N26** Amsterdam Leidseplein - Bijlmer ArenA - Abcoude - Mijdrecht - Woerden



Wijzigingen

Met de Vervoerregio Amsterdam is besproken dat lijn N26 ook langs Amsterdam Bijlmer ArenA mag rijden, zo lang het lokaal vervoer niet het zwaartepunt van de lijn is. Hier gaan we niet vanuit. Wel is het een goede service voor bijvoorbeeld de late concert- en bioscoopbezoekers rond station Bijlmer ArenA, terwijl het voor de reizigers vanaf het Leidseplein maar een klein stukje om is.



Dru's (dienstregelingjaar 2018 versus dienstregelingjaar 2017)

2017 (start Syntus)	Dienstregelingjaar 2018
166:57	176:40

Scholierenlijnen

Op de scholierenlijnen was het met name wachten op de langere bussen. Deze bussen stroomden in mei en juni in en gaan ervoor zorgen dat er waar nodig extra capaciteit beschikbaar is. Met het verlengen van de versterkingsrit op de lijnbundel 646/647 is het knelpunt op deze lijnbundel verholpen. Deze versterkingsrit staat in 2018 gepland in de dienstregeling, waardoor het aantal dru's op lijn 647 stijgt. Ook de versterking op lijn 680 komt terug in de dienstregeling.

De problematiek op lijn 656 in Amersfoort is al eerder beschreven, bij de stadsdienst.

Zomerlijnen

De zomerlijnen reden in de afgelopen zomerperiode voor het eerst. De eerste cijfers laten zien dat de bezetting tussen station Amersfoort en het Henschotermeer op [lijn 380](#) zeer laag is (maximaal 2 reizigers). De grootste bezetting wordt gemeten tussen Meander MC en het station. Daar rijden echter veel andere lijnen, waaronder 4x per uur lijn 3. Het aantal reizigers ligt vergeleken met de kosten erg laag. Er zijn vanuit Amersfoort goede alternatieven, met lijn 82 en 56. Vervolgens kan worden overgestapt op lijn 382 of 383. Daarom stellen wij voor om de lijn te laten vervallen in 2018.

Lijn 383 zal in 2018, net als lijn 280, in Veenendaal keren bij station Centrum in plaats van bij de Bergweg. Hiermee voorkomen we overlast voor bewoners in de wijk bij de huidige halte, de bus hoeft niet meer door de wijk om te keren.



Dru's (dienstregelingjaar 2018 versus dienstregelingjaar 2017)

Lijn	2017 (start Syntus)	Dienstregelingjaar 2018
380	1187:26	nvt
382	599:33	599:33
383	868:21	800:55



3. Conclusies

De in hoofdstuk 3 voorgestelde wijzigingen zorgen allereerst voor een meer betrouwbare en punctuele dienstregeling. Daarnaast worden zo veel mogelijk wensen vanuit stakeholders, de samenleving, provincie en chauffeurs ingewilligd. Tot slot is er gekeken naar opbrengsten en kosten van lijnen en ritten.

Al met al verwachten we dat de wijzigingen in dit vervoerplan zorgen voor een dienstregeling die beter aansluit op de wensen van onze reizigers, en op de mogelijkheden en beperkingen in ons concessiegebied. Het vervoerplan voldoet daarmee aan de eisen zoals gesteld door de provincie Utrecht, waarbij het reizigersbelang absoluut voorop staat.

Op de volgende pagina's is het totaaloverzicht van de dienstregelingen voor het dienstregelingjaar 2018 weergegeven, in vergelijking met de stand bij de start in 2017. Dit aantal is niet één op één te vergelijken: met de provincie is een methodiek afgesproken om de aankomende jaren geen fluctuaties in het OV-budget of het aantal uren te krijgen, ook niet als het dienstregelingjaar een week langer duurt zoals in 2019. Door deze afgesproken methodiek ligt het aantal dienstregelingen voor 2018 lager dan in 2017. Daarnaast telt het dienstregelingjaar 2018 niet exact evenveel week/weekenddagen als het dienstregelingjaar 2017.

Overzicht verschillen dienstregelingen 2017/2018

Mijndrecht		2018	2017	verschil
M1	Ringlijn Mijndrecht	1.518:00	4.451:49	- 2.934
M2	Ringlijn Mijndrecht	1.425:14	0	+ 1.425
Stadsdienst Amersfoort		2018	2017	verschil
1	Station - Soesterkwartier	4.880:19	9.654:48	- 4.775
2	Station - Nieuwland	15.626:44	14.724:52	+ 902
3	Station - Vathorst	18.731:01	18.744:20	- 13
4	Station - Kattenbroek	16.605:28	16.801:09	- 196
5	Station - Schothorst - Vathorst	20.998:59	20.290:01	+ 709
6	Station - Liendert en Rustenburg	12.045:55	13.263:49	- 1.218
7	Station - Schothorst - Vathorst	19.965:06	20.429:38	- 465
8	Station - Schuilenburg	9.967:13	10.263:23	- 296
9	Station - De Eemgaarde	5.608:09	0	+ 5.608
17	Amersfoort - Leusden	19.068:25	16.991:35	+ 2.076
19	Station - Rusthof	1.480:03	1.870:00	- 390
217	Amersfoort - Leusden De Horst (sneldienst)	1.336:20	1.181:36	+ 154
Stadsdienst Woerden		2018	2017	verschil
3	Centrum - Molenvliet (Woerden)	3.286:34	3.644:43	- 358
5	Woerden Molenvliet - Oudewater	10.591:36	10.215:24	+ 377

Streeklijnen		2018	2017	verschil
50	Utrecht - Wageningen / Veenendaal	70.976:08	70.975:30	+ 1
56	Amersfoort - Wijk bij Duurstede	27.394:49	30.581:23	- 3.186
70	Hilversum - Amersfoort	27.057:08	27.105:49	- 49
74	Soestdijk Noord - Soest Zuid	3.410:02	3.144:40	+ 265
76	Amersfoort - Bunschoten-Spakenburg	15.265:08	15.117:06	+ 148
80/X80	Amersfoort - Rhenen Ouwehands Dierenpark	36.160:53	36.830:58	- 670
82	Amersfoort - Doorn	9.318:50	8.840:00	+ 479
83	Veenendaal - De Klomp	6.166:03	5.685:14	+ 481
102	Utrecht - Woerden	22.408:25	22.537:36	- 130
106	Nieuwegein - Gouda	7.500:36	7.576:08	- 75
107	Utrecht - Gouda	32.108:51	33.065:37	- 957
120	Utrecht - Amsterdam station Bijlmer ArenA	33.679:53	34.815:13	- 1.135
121	Mijdrecht - Hilversum	6.517:41	6.127:55	+ 390
123	Mijdrecht - Woerden	5.671:21	6.119:29	- 449
126	Mijdrecht - Amsterdam station Bijlmer ArenA	19.788:03	19.618:44	+ 169
130	Breukelen - Mijdrecht - Uithoorn	21.459:49	21.098:32	+ 361
In combinatie met Arriva		2018	2017	verschil
195/295	Utrecht - Rotterdam metrostation Capelsebrug	31.335:21	31.138:55	+ 196
Van/naar De Uithof		2018	2017	verschil
202	Amersfoort Nieuwland - Utrecht Rijnsweerd Noord	5.255:17	5.088:53	+ 166
203	Amersfoort Vathorst - Utrecht Rijnsweerd Noord	5.826:54	5.536:42	+ 290
204	Amersfoort Kattenbroek - Utrecht Rijnsweerd Noord	5.626:29	4.844:59	+ 681
206	Amersfoort Rustenburg - Utrecht Rijnsweerd Noord	4.450:24	4.121:06	+ 329
207	Gouda - Utrecht De Uithof	497:34	510:00	- 12
272	Bunschoten-Spakenburg - Utrecht Rijnsweerd Noord	4.161:51	4.101:15	+ 61
299	Leusden - Utrecht Rijnsweerd Noord	2.428:48	2.448:00	- 19
Snelbus Amersfoort - Veenendaal		2018		
280	Veenendaal - Amersfoort (spitslijn)	5.502:45	6.566:15	- 1.063
Speciaal vervoer		2018	2017	verschil
356	Amersfoort - Nationaal Militair Museum	1.253:00	1.218:00	+ 35

380	Amersfoort Vathorst – Woudenberg Henschotermeer	0	1.187:26	- 1.187
381	Nationaal Militair Museum - Austerlitz - Driebergen-Zeist	5.056:09	4.285:00	+ 771
382	Driebergen-Zeist - Woudenberg Henschotermeer	599:33	599:33	0
383	Veenendaal - Woudenberg Henschotermeer	800:55	868:21	- 67
Scholierenlijnen		2018	2017	verschil
603	Eemdijk - Nijkerk	138:08	139:22	- 1
623	Utrecht Science Park - Amersfoort Guido de Bres	235:34	240:30	- 5
641	Uithoorn - Woerden	252:12	253:30	- 1
642	Mijdrecht - Woerden	258:40	260:00	- 1
646	Mijdrecht - Gouda	464:00	471:15	- 7
647	Uithoorn - Gouda	742:24	464:45	+ 277
656	Station - Amersfoort Hoornbeeck/Van Lodenstein College	291:12	227:30	+ 63
680	Rhenen - Amersfoort Hoornbeeck/Van Lodenstein College	832:00	731:15	+ 101
681	Utrecht - Amersfoort Hoornbeeck/Van Lodenstein College	236:48	240:30	+ 6
682	Houten - Amersfoort Hoornbeeck/Van Lodenstein College	460:48	468:00	- 7
683	Rhenen - Hoevelaken Hoornbeeck/Van Lodenstein College	536:44	539:30	- 3
690	Rhenen - Amersfoort Hoornbeeck/Van Lodenstein College	249:36	253:30	- 4
695	Wijk bij Duurstede - Maarsbergen	132:32	133:43	- 1
Nachtlijnen		2018	2017	verschil
N03	Amersfoort Station - Vathorst	251:20	258:35	- 8
N17	Amersfoort Station - Leusden	258:16	265:43	- 8
N50	Utrecht - Amerongen	241:45	246:06	- 4
N70	Amersfoort - Soest - Baarn	270:24	278:12	- 8
N76	Amersfoort - Bunschoten-Spakenburg	197:36	203:18	- 5
N81	Utrecht - Veenendaal	97:10	99:00	- 2
N02	Utrecht - Woerden	253:04	257:56	- 5
N07	Utrecht - Oudewater	275:36	280:54	- 5
N20	Utrecht - Loenen a/d Vecht	360:32	367:28	- 6
N26	Amsterdam Leidseplein - Woerden	176:40	166:57	+ 10
		2018	Stand dec-2017	verschil
TOTAAL	Provincie Utrecht	588.026:47	591.128:55	- 3.102



Bijlagen

Als eerste bijlage is het overzicht van dru's voor het dienstregelingjaar 2018 te vinden, uitgesplitst in spits, dal en totaal. Verder zijn de opmerkingen van stakeholders en reizigers toegevoegd, inclusief een reactie van onze kant. Ook is de "klantcontact verbeterlijst" aangevuld en bijgevoegd, waarin de reacties van reizigers gebundeld zijn en er wordt aangegeven of en wanneer we tips en suggesties kunnen verwerken in de dienstregeling.

Bijlage: Overzicht dienstregelinguren spits/dal/totaal, dienstregelingjaar 2018

Mijdrecht		spits	dal	totaal
M1	Ringlijn Mijdrecht	560:49	957:11	1.518:00
M2	Ringlijn Mijdrecht	548:10	877:04	1.425:14
Stadsdienst Amersfoort		spits	dal	totaal
1	Station - Soesterkwartier	1.315:36	3.564:43	4.880:19
2	Station - Nieuwland	4.846:39	10.780:05	15.626:44
3	Station - Vathorst	5.216:01	13.515:00	18.731:01
4	Station - Kattenbroek	5.355:01	11.250:27	16.605:28
5	Station - Schothorst - Vathorst	5.561:47	15.437:12	20.998:59
6	Station - Liendert en Rustenburg	3.183:35	8.862:20	12.045:55
7	Station - Schothorst - Vathorst	5.362:46	14.602:20	19.965:06
8	Station - Schuilenburg	2.651:45	7.315:28	9.967:13
9	Station - De Eemgaarde	1.366:12	4.241:57	5.608:09
17	Amersfoort - Leusden	5.745:44	13.322:41	19.068:25
19	Station - Rusthof	118:04	1.361:59	1.480:03
217	Amersfoort - Leusden De Horst (sneldienst)	963:34	372:46	1.336:20
Stadsdienst Woerden		spits	dal	totaal
3	Centrum - Molenvliet (Woerden)	1.117:25	2.169:09	3.286:34
5	Woerden Molenvliet - Oudewater	3.461:53	7.129:43	10.591:36
Streeklijnen		spits	dal	totaal
50	Utrecht - Wageningen / Veenendaal	19.870:19	51.105:49	70.976:08
56	Amersfoort - Wijk bij Duurstede	7.497:46	19.897:03	27.394:49
70	Hilversum - Amersfoort	8.715:08	18.342:00	27.057:08
74	Soestdijk Noord - Soest Zuid	1.146:56	2.263:06	3.410:02
76	Amersfoort - Bunschoten-Spakenburg	4.732:47	10.532:21	15.265:08
80	Amersfoort - Rhenen Ouwehands Dierenpark	514:26	14.372:43	14.887:09
X80	Amersfoort - Rhenen Ouwehands Dierenpark	9.714:11	11.559:33	21.273:44
82	Amersfoort - Doorn	3.584:10	5.734:40	9.318:50
83	Veenendaal - De Klomp	2.074:36	4.091:27	6.166:03
102	Utrecht - Woerden	6.363:30	16.044:55	22.408:25
106	Nieuwegein - Gouda	2.647:11	4.853:25	7.500:36
107	Utrecht - Gouda	11.916:09	20.192:42	32.108:51
120	Utrecht - Amsterdam station Bijlmer ArenA	11.293:03	22.386:50	33.679:53
121	Mijdrecht - Hilversum	2.534:13	3.983:28	6.517:41
123	Mijdrecht - Woerden	2.340:15	3.331:06	5.671:21

126	Mijdrecht - Amsterdam station Bijlmer ArenA	6.519:12	13.268:51	19.788:03
130	Breukelen - Mijdrecht - Uithoorn	7.391:49	14.068:00	21.459:49
In combinatie met Arriva		spits	dal	totaal
195/295	Utrecht - Rotterdam metrostation Capelsebrug	10288:56	21046:25	31335:21
Van/naar De Uithof		spits	dal	totaal
202	Amersfoort Nieuwland - Utrecht Rijnsweerd Noord	2.676:02	2.579:15	5.255:17
203	Amersfoort Vathorst - Utrecht Rijnsweerd Noord	3.014:54	2.812:00	5.826:54
204	Amersfoort Kattenbroek - Utrecht Rijnsweerd Noord	2.930:27	2.696:02	5.626:29
206	Amersfoort Rustenburg - Utrecht Rijnsweerd Noord	2.411:00	2.039:24	4.450:24
207	Gouda - Utrecht De Uithof	497:34	0:00	497:34
272	Bunschoten-Spakenburg - Utrecht Rijnsweerd Noord	2.871:33	1.290:18	4.161:51
299	Leusden - Utrecht Rijnsweerd Noord	1.739:22	689:26	2.428:48
Snelbus Amersfoort - Veenendaal		spits	dal	totaal
280	Veenendaal - Amersfoort (spitslijn)	3.862:28	1.640:17	5.502:45
Speciaal vervoer		spits	dal	totaal
356	Amersfoort - Nationaal Militair Museum	79:20	1.173:40	1.253:00
381	Nationaal Militair Museum - Austerlitz - Driebergen-Zeist	1.723:43	3.332:26	5.056:09
382	Driebergen-Zeist - Woudenberg Henschotermeer	123:40	475:53	599:33
383	Veenendaal - Woudenberg Henschotermeer	163:20	637:35	800:55
Scholierenlijnen		spits	dal	totaal
603	Eemdijk - Nijkerk	113:12	24:56	138:08
623	Utrecht Science Park - Amersfoort Guido de Bres	187:49	47:45	235:34
641	Uithoorn - Woerden	139:02	113:10	252:12
642	Mijdrecht - Woerden	139:02	119:38	258:40
646	Mijdrecht - Gouda	265:36	198:24	464:00
647	Uithoorn - Gouda	704:00	38:24	742:24
656	Station - Amersfoort Hoornbeeck/Van Lodenstein College	163:12	128:00	291:12

680	Rhenen - Amersfoort Hoornbeeck/Van Lodenstein College	720:00	112:00	832:00
681	Utrecht - Amersfoort Hoornbeeck/Van Lodenstein College	140:48	96:00	236:48
682	Houten - Amersfoort Hoornbeeck/Van Lodenstein College	380:48	80:00	460:48
683	Rhenen - Hoevelaken Hoornbeeck/Van Lodenstein College	407:24	129:20	536:44
690	Rhenen - Amersfoort Hoornbeeck/Van Lodenstein College	249:36	0:00	249:36
695	Wijk bij Duurstede - Maarsbergen	69:04	63:28	132:32
Nachtlijnen		spits	dal	totaal
N03	Amersfoort Station - Vathorst		251:20	251:20
N17	Amersfoort Station - Leusden		258:16	258:16
N50	Utrecht - Amerongen		241:45	241:45
N70	Amersfoort - Soest - Baarn		270:24	270:24
N76	Amersfoort - Bunschoten-Spakenburg		197:36	197:36
N81	Utrecht - Veenendaal		97:10	97:10
N02	Utrecht - Woerden		253:04	253:04
N07	Utrecht - Oudewater		275:36	275:36
N20	Utrecht - Loenen a/d Vecht		360:32	360:32
N26	Amsterdam Leidseplein - Woerden		176:40	176:40
TOTAAL	Provincie Utrecht, dienstregelingjaar 2018	192.292:34	395.734:13	588.026:47

Antwoord op reacties uitvraag Vervoerplan 2018

En antwoord op reacties concept-vervoerplan 2018

Maxim Meijers – Syntus Utrecht – 24-08-2017

Inleiding

Syntus heeft in maart van dit jaar een uitvraag verstuurd voor het nieuwe vervoerplan van 2018. Dit verzoek tot input is verstuurd aan de gemeenten betrokken bij de concessie Provincie Utrecht en de omliggende concessieverleners en concessiehouders. Daarnaast zijn er enkele andere lokale stakeholders die hun betrokkenheid hebben getoond. Vervolgens hebben wij het concept vervoerplan opgesteld. Dit hebben we ter advisering voorgelegd aan het ROCOV. Andere stakeholders is de mogelijkheid geboden op het concept plan te reageren.

In dit document wordt de input samengevat en wordt vermeld of en zo ja waar het in het vervoerplan is terug te vinden. Ook leggen we, indien nodig, uit waarom bepaalde suggesties niet zijn overgenomen. Dit document is een bijlage bij het vervoerplan 2018. Het advies van het ROCOV en onze reactie daarop is separaat bijgevoegd.

Inhoudsopgave

Amersfoort	2
Leusden	2
Soest	3
Bunschoten-Spakenburg	3
Baarn	4
Eemnes en Laren	4
Utrechtse Heuvelrug	4
Veenendaal	5
Renswoude	6
Scherpenzeel	6
Woudenberg	6
Zeist	7
Rhenen	7
ZOUT-gemeenten	8
Vervoerregio Amsterdam	8
Stichtse Vecht	8
De Ronde Venen	9
Abcoude	10
Woerden en Oudewater	10
Uithoorn	11
IJsselstein en Montfoort / U10	11
Provincie Zuid-Holland	11
Krimpenerwaard	11

Amersfoort

De gemeente Amersfoort heeft een aantal suggesties doorgegeven voor het vervoerplan van 2018:

Kattenbroek – Schothorst

Op dit moment zien we geen manier om deze verbinding te maken, zonder de snelle verbinding X4 te laten verdwijnen. Dat is wel de verbinding waar we potentie in zien. Zie ook lijn X4 in het vervoerplan

Haltes aan noordkant/zuidkant van Emiclaer

In het vervoerplan geven we aan dat we mogelijkheden zien voor lijn 7, we geven daar een voorzet met twee varianten. Graag bespreken we met de gemeente wat zij als de beste oplossing zien.

Lijn 1 via Kwekersweg

Deze wens wordt meegenomen in het vervoerplan, zie lijn 1/11 aldaar.

Nieuwland – Hoogland

Op dit moment zien we niet voldoende potentie in het herstellen van de verbinding Nieuwland – Hoogland. In de laatste maanden zijn hier ook geen klachten meer over binnen gekomen bij Syntus. We verwachten dat reizigers wennen aan de nieuwe situatie en nieuwe haltes/wegen hebben gevonden om te reizen.

Reactie op concept-vervoerplan*Lijn 1*

De gemeente geeft aan dat zij het knippen van lijn 1 op zondag nadelig vindt voor reizigers vanaf De Eemgaarde, omdat zij geen directe verbinding meer hebben met de binnenstad. Daarnaast vindt de gemeente het onwenselijk dat er door het Soesterkwartier en de Isselt geen bussen meer rijden op zondag.

We begrijpen het standpunt van de gemeente, maar aan de hand van de gemeten reizigersaantallen zien we geen noodzaak om aan te passen. Het aantal reizigers in het Soesterkwartier is op zondag zeer laag en daarmee onder de gestelde norm. Tussen De Eemgaarde en het centrum reizen een handvol reizigers per dag, waarvoor de ontkoppeling een achteruitgang is. Daar staat tegenover dat de dienstuitvoering op de nieuwe lijn 9 veel punctueler zal zijn. Op het station zijn dusdanig veel andere bussen dat overstappen geen groot probleem zal zijn.

Lus Emiclaer

De gemeente geeft aan dat zij de voorkeur geven aan een variant waarbij lijn 7 niet extra lussen rijdt bij Emiclaer. Syntus volgt de redenering en daarom behouden we de huidige route van lijn 7.

Toegankelijkheid

De gemeente geeft Syntus tips en suggesties om kenbaar te maken dat alle bussen nu goed toegankelijk zijn. Syntus neemt dit mee in de communicatie naar de reiziger.

Leusden

In de afgelopen periode is er veel overleg geweest tussen de gemeente Leusden, Syntus, de provincie en belangenverenigingen. De gemeente heeft een brief aan de gedeputeerde naar Syntus gestuurd als input voor het vervoerplan. Op alle punten in de brief wordt antwoord gegeven in het vervoerplan bij lijn 17/217. We hopen dat de gemeente Leusden hierin alsnog 'vertrouwt op een goede afloop'.

Reactie op concept-vervoerplan

Met de gemeente Leusden lopen allerhande gesprekken en onderzoeken over het functioneren van het OV aldaar. De gemeente geeft aan dat zij graag een variant van het lijnennet terug zien die lijkt op de oude situatie met lijn 77+78, met behoud van lijn 217.

Syntus, de provincie en de gemeente Leusden onderzoeken in een apart traject de mogelijkheden en onmogelijkheden van varianten voor het OV in de gemeente. Dit wordt separaat uitgevoerd voor het vervoerplan 2019. Wel heeft de provincie aangegeven dat er nog nader onderzoek zal plaatsvinden naar eventuele tijdelijke aanvullingen in 2018.

Soest

De gemeente Soest heeft op 13 maart een reactie gestuurd op onze uitvraag. Daarin zijn de volgende onderwerpen benoemd.

Herinvoeren lijn 74 Amersfoort – Soest-Zuid

We kiezen in het vervoerplan voor een andere opzet, waarbij reizigers uit lijn 70 kunnen blijven zitten in lijn 1 naar De Isselt en het centrum van Amersfoort. Daarmee blijft de hoogfrequente verbinding van lijn 70 in stand, terwijl ook het ongemak van overstappen (en daarmee mogelijk de bus missen) wordt verholpen. Dit staat in het vervoerplan beschreven bij zowel lijn 1/11 als lijn 70.

Dienstregeling/lijnvoering lijn 74 en 571

Ook wij constateren dat de bussen dezelfde route rijden op dezelfde tijd. Samen met de buurtbusvereniging zoeken we naar alternatieven, waarbij onderzocht wordt of lijn 573 en 571 door Soest dezelfde route kunnen krijgen. Dit maakt nog geen deel uit van het vervoerplan, maar het overleg met de vereniging is hierover gaande. Een buurtbusvereniging heeft zelf de grootste stem in welke route en dienstregeling zij rijden.

Wijziging lijnvoering Soest-Zuid

In het vervoerplan gaan wij ervan uit dat de wijziging in Soest-Zuid wordt doorgevoerd, zodat bussen slechts nog in één richting over de Eikenlaan rijden.

Rijgedrag chauffeurs, toegankelijkheid minder validen en promoten De Uithof Streeklijn 272

Deze onderdelen van de reactie hebben minder betrekking op het vervoerplan. Wel wordt er gezorgd voor een, waar nodig, ruimere rijtijd op lijn 70 en 74, zodat er geen gevoel van haast ontstaat bij chauffeurs. Aan verbeteren van de toegankelijkheid wordt gewerkt en het verzoek tot promoten van de Uithoflijn 272 is besproken met de afdeling marketing van Syntus.

Bunschoten-Spakenburg

De gemeente Bunschoten heeft aan haar inwoners gevraagd of zij nog tips hebben voor het OV in de gemeente.

Verzoek om eerdere ritten op buurtbus 572 naar het Vathorst College in Amersfoort

Dit verzoek zal worden doorgestuurd naar de betreffende buurtbusvereniging. Dit maakt nog geen deel uit van het vervoerplan, maar het overleg met de vereniging is hierover gaande. Een buurtbusvereniging heeft zelf de grootste stem in welke route en dienstregeling zij rijden.

Nieuwe verbinding met Uithof via Baarn en Soest doet er lang over, verzoek om directere lijn

De lijn is enerzijds om Bunschoten met De Uithof te verbinden, maar anderzijds ook met name om een goede aansluiting te bieden in Baarn op de treinen van/naar Hilversum/Weesp. Daarnaast verbindt de lijn Bunschoten-Spakenburg beter met Soest, o.a. de scholen. Er is voor gekozen om deze

route in stand te houden. Reizigers naar de Uithof kunnen vanuit Bunschoten ook met lijn 76 reizen en in Amersfoort overstappen op lijn 202 of 204 naar De Uithof en Rijsweerd.

Waarom is er geen halte voor 572 bij Meander in Baarn?

Deze verbinding is er al een aantal jaar niet meer, lijn 573 stopt bij Meander. We verwachten dat het aantal reizigers naar het ziekenhuis niet hoog genoeg is om daarvoor om te rijden (en dan niet te stoppen bij het centrum).

Waarom worden er geen kindkaarten verkocht in de buurtbus?

De buurtbus rijdt volgens het tarief dat is vastgesteld door de provincie Utrecht: €1,70 met de OV-chipkaart en €2,70 met een kaartje gekocht bij de chauffeur. Daarnaast is het mogelijk om tegen het reguliere OV-chipkaart tarief te reizen.

Lijn 76 is steeds vertraagd

De rijtijden van lijn 76 worden zo aangepast, dat vertragingen veel minder voor moeten komen. Ook wordt de verdeling van de tijd over de heen en terugweg aangepast, omdat we nu zien dat er vooral richting Bunschoten te weinig tijd is om op tijd te arriveren en vertrekken. Dit wordt in december aangepast, zie ook lijn 76 in het vervoerplan.

Baarn

De gemeente Baarn heeft als reactie per mail laten weten dat er een aantal reacties zijn vanuit de inwoners.

Noordwest Baarn mist bus

In het vervoerplan kiezen we ervoor om de huidige route van lijn 573 niet te wijzigen, omdat juist een deel van het noorden van Baarn ook beter ontsloten wordt. Wel zouden we graag nog een extra halte realiseren aan de Drakenburgerweg ter hoogte van de Wagenaarlaan, maar de gemeente heeft aangegeven dat zij daar geen mogelijkheden voor zien.

Lijn 572 via Eemdal in plaats van Amaliaaan

Deze keuze hebben we bewust gemaakt, omdat de wegen in het Eemdal niet erg busvriendelijk zijn met hoge, korte drempels. Daarnaast zou het centrum en de noordzijde van Baarn de bus dan moeten missen.

Voor beide verzoeken geldt: Een buurtbusvereniging heeft zelf de grootste stem in welke route en dienstregeling zij rijden.

Eemnes en Laren

De gemeenten Eemnes en Laren (samenwerkend in de BEL-combinatie) hebben aangegeven dat zij graag buurtbus 573 's morgens eerder willen zien rijden om beter aan te sluiten op schooltijden. Daarnaast is er voor in Laren een andere route voorgesteld. De voorstellen worden meegenomen in het overleg met de buurtbusvereniging.

Utrechtse Heuvelrug

De gemeente heeft een zestal wensen geformuleerd:

Afstemming dienstregeling/tijden tussen Syntus en U-OV

Syntus en U-OV/Qbuzz doen hun best de dienstregelingen zo goed mogelijk of te stemmen. De bedrijven weten elkaar te vinden en waar mogelijk wordt er afgestemd en samengewerkt.

Experimenteren met elektrische bussen waarbij de gemeente Utrechtse Heuvelrug zich inspant voor oplaadstations

Deze wens wordt meegegeven aan de collega's die met ontwikkeling van de vloot bezig zijn.

Delen van plaatsen worden slechter ontsloten (Driebergen-Zuid, Leersum)

In het vervoerplan kunnen we onvoldoend motiveren om de routes aan te passen. We behouden de gestrekte routes, waar vervolgens wel vaker een bus rijdt. Dit past bij de visie en het PvE van de provincie Utrecht.

Verzoek voor bushalte bij Valkenheide 26, maar daar rijdt alleen lijn 695

Ook wij hebben dit verzoek gehad, maar we hebben geen plannen voor een andere buslijn langs deze locatie. Dit verzoek komt niet terug in het vervoerplan.

Bushalte bij TOP Burgwal in Amerongen

Als de gemeente de halte aanlegt aan de route van lijn 50, zal Syntus de halte opnemen in de dienstregeling.

Is het mogelijk om lijn 82 op zaterdag te rijden?

Helaas is het aantal potentiële reizigers op lijn 82 te laag om een buslijn aan te bieden, volgens de richtlijnen van de provincie. We hebben er niet voor gekozen om dit op te nemen in het vervoerplan 2018. Voor Maarn is de trein een goed alternatief, voor Maarsbergen zien we mogelijkheden in bijvoorbeeld WeHelpen of een ander buurtproject.

Veenendaal

Op 20 maart heeft de gemeente Veenendaal een reactie gestuurd, waarin de volgende vijf punten zijn benoemd.

Aanpassing keerpunt van snelbus 280

Dit is verwerkt in de dienstregeling, de bus gaat keren bij het station en over het bedrijventerrein rijden. Zie ook lijn 280 in het vervoerplan.

Bediening van Veenendaal-Oost

Het is in het huidige lijnennet erg lastig gebleken om een bediening van Veenendaal-Oost in te passen. We hebben dit niet verwerkt in het vervoerplan. We is het doorgegeven aan de collega's van Syntus Veluwe, omdat er mogelijk met lijn 85 meer kansen zijn.

Openbaar vervoer Nijverkamp en Ambacht

Helaas is het in het huidige lijnennet niet mogelijk om een buslijn te verleggen over deze industrieterreinen. De suggestie over KeoBike geven we door aan de collega's van Marketing, om mee te nemen in de plannen voor 2018.

Koppeling buslijnen 83, 85 en 5

Dit wordt uitgevoerd in het vervoerplan 2018, zie de omschrijving in het plan bij lijn 83. Als de gemeente een veilige tijdelijke halte bij de Nieuweweg-Noord kan realiseren, is dit een goede aanvulling voor de nieuwe lijn 83, zolang de Voorpoorttunnel nog niet gereed is.

Betere verbinding met Wageningen en Wageningen-campus

In het vervoerplan 2018 wordt niet gekozen voor het herintroduceren van lijn 80 naar Wageningen. Wel wordt de aansluiting van/naar lijn 50 flink verbeterd. Ook is aan de collega's van Syntus Veluwe meegegeven dat de aansluiting van lijn 85 op lijn 88/84 en vice versa belangrijk is voor Veenendaal.

Reactie op concept-vervoerplan

De gemeente geeft aan dat voor de nieuwe route van lijn 280 KAR moet worden aangepast. We nemen hierover contact op met de gemeente.

Verder ziet de gemeente graag een (buurtbus)verbinding in Veenendaal-Oost. Voor dit vervoerplan lijkt dit niet haalbaar, maar we gaan graag met de gemeente in overleg op welke manier Veenendaal-Oost (en bedrijventerrein Ambacht-Nijverkamp) in de toekomst te bedienen is, met een 'gewone' lijnbus of een buurtbus.

Ook denkt de gemeente mee over nieuwe locaties voor bushaltes als de Voorpoorttunnel gerealiseerd is. We zullen hierover met de gemeente van gedachten wisselen in ons periodiek overleg.

Renswoude

De gemeente Renswoude heeft één wens aangegeven: de spitsbussen van lijn X80 niet keren bij De Dennen, maar verderop in het dorp. Aan het eerste geven we gehoor, zodat de veiligheid niet meer in het geding komt. Het tweede lukt helaas niet binnen het beschikbare budget, de bussen gaan keren bij de halte De Voorposten in Scherpenzeel. Het aantal reizigers in Renswoude is niet dusdanig hoog dat een hogere frequentie noodzakelijk is. Zie hiervoor ook het vervoerplan onder lijn (x)80.

Scherpenzeel

De gemeente Scherpenzeel geeft een aantal punten aan om mee te nemen in het vervoerplan:

Kwartierdienst naar Veenendaal - De Klomp

Het aantal reizigers tussen Scherpenzeel en Veenendaal – De Klomp is niet dusdanig groot dat wij een kwartierdienst kunnen onderbouwen als vraaggericht vervoer. Wel heeft de gemeente een punt dat de aansluiting betrouwbaar moet worden. Hieraan wordt in het vervoerplan 2018 veel aandacht besteed. De rijtijd wordt aangepast en de aansluiting wordt verbeterd. Daarmee verwachten we dat de halfuurdienst voldoende betrouwbaarheid gaat bieden. Voor alle wijzigingen op lijn (X)80, zie het vervoerplan.

Rijgedrag chauffeurs

We verwachten dat, met het verbeteren van de rijtijd, chauffeurs minder snel een gevoel van haast zullen hebben en zullen overbrengen aan de reizigers en overige verkeersgebruikers.

Zekerheid route

Op dit moment zijn we niet voornemens om in en rond Scherpenzeel routes aan te passen. Echter, de provincie Utrecht heeft een proactieve vervoerder gevraagd. Als de situatie dat vraagt (bijvoorbeeld een wijziging in de wegenstructuur of nieuwbouw) dan kunnen dat redenen zijn om in de toekomst te wijzigen.

Reactie op concept-vervoerplan

De gemeente Scherpenzeel heeft in een reactie gevraagd om de locatie van de kerende bussen op lijn X80 vast te leggen. De gemeente ziet de bussen graag de tijd afwachten aan de kant van de weg met de minste bebouwing. Dit is verwerkt in de dienstregeling.

Woudenberg

De gemeente Woudenberg geeft aan dat ze het lastig vinden om suggesties te geven, omdat de dienstregeling nog niet voldoende betrouwbaar was. Daar gaan we mee aan de slag: de rijtijden worden aangepast om realistische vertrektijden te kunnen bieden. Verder heeft de gemeente de volgende aandachtspunten:

Probeer de ritten van de lijnen 82, 280 en (X)80 mooi over het uur te verdelen

We houden hier zo veel mogelijk rekening mee. Echter, lijn (X)80 moet aansluiten op station Veenendaal – De Klomp, lijn 82 moet aansluiten in Doorn op lijn 56 en lijn 280 sluit in Amersfoort zo goed mogelijk aan op de treinen van/naar het noorden. Daardoor kan het zo zijn dat de bussen in Woudenberg niet zo netjes verdeeld zijn als vanuit de gemeente is gewenst.

In het weekend zien we graag dat lijn 82 wel rijdt

Helaas is er in de afgelopen jaren gebleken dat er van lijn 82 naar Maarn in het weekend te weinig reizigers gebruik maken om te kunnen spreken van vraaggericht openbaar vervoer. Daarom hebben we onvoldoende argumenten om deze lijn nu opnieuw aan te bieden in het weekend.

Wens voor een directe lijn van Renswoude, Scherpenzeel en Woudenberg naar het Utrechts Science Park

Vooralsnog zien we geen mogelijkheden om dienstregelingen beschikbaar te stellen voor een extra directe lijn tussen Renswoude, Scherpenzeel, Woudenberg en het Utrecht Science Park. Het lijkt ons wel interessant om deze vervoerbehoefte in het komend jaar samen met de gemeenten nader te onderzoeken, om in de toekomst hier een gefundeerde keuze te kunnen maken.

Zeist

De gemeente Zeist geeft aan dat de aandacht volledig uitgaat naar lijn 381. In het vervoerplan wordt een nieuwe route en een nieuwe bedieningsperiode voorgesteld voor lijn 381. Daarmee wordt op weekdays voor een groot deel voldaan aan de wensen van de gemeente Zeist en haar inwoners.

Helaas is er in de afgelopen jaren ook voor een bus op de route van lijn 381 duidelijk geworden dat in het weekend te weinig reizigers gebruik maken van de bus om te kunnen spreken van vraaggericht openbaar vervoer. Daarom hebben we onvoldoende argumenten om een lijn aan te bieden in het weekend.

Reactie op concept-vervoerplan

De gemeente is over het algemeen tevreden met de wijzigingen. Wel vraagt men aandacht voor lijn 575, die wellicht langs de halte BIGA kan rijden. We nemen dit mee richting de buurtbusvereniging, maar gezien de rijtijden is niet te verwachten dat deze extra lus gemaakt kan worden.

Rhenen

De gemeente Rhenen heeft een drietal vervoerkundige wensen kenbaar gemaakt voor het vervoerplan 2018.

Verkorten overstaptijden bussen op trein Rhenen – Utrecht v.v.

Voor een deel lukt dit, omdat de treindienstregeling van NS wijzigt. Het nadeel is hier tegelijkertijd van, dat de treinen op maandag-vrijdag overdag op een ander moment gaan vertrekken en aankomen dan 's avonds en in het weekend. Voor lijn 50 en (X)80 zijn de aansluitingen op Driebergen-Zeist en Veenendaal-De Klomp ook van groot belang. Binnen deze randvoorwaarden streven we naar zo veel mogelijk aansluitingen op treinen in Rhenen.

Invoering rondje Wageningen – Ede – Veenendaal – Rhenen om het aantal overstappen te beperken.

Met de kaders voor het bieden van vraaggericht vervoer zien we geen mogelijkheden om dit rondje in te voeren. Wel zien we het belang van zeer goede aansluitingen. In het vervoerplan 2018 wordt niet gekozen voor het herintroduceren van lijn 80 naar Wageningen. Wel wordt de aansluiting van/naar lijn 50 flink verbeterd. Ook is aan de collega's van Syntus Veluwe meegegeven dat de

aansluiting van lijn 85 op lijn 88/84 en vice versa belangrijk is voor Veenendaal en Rhenen.

Verbeteren bereikbaarheid Ouwehands Dierenpark op spitsmomenten

Op dit moment is er op de 'spitsmomenten' van het dierenpark nog ruim voldoende plek in alle bussen. We monitoren de situatie en zullen versterken wanneer dat nodig is.

ZOUT-gemeenten

De gemeenten in Zuidoost-Utrecht (Wijk bij Duurstede, Veenendaal, Rhenen, Utrechtse Heuvelrug, Zeist en Renswoude) hebben ook gezamenlijk gereageerd op de uitvraag richting de provincie Utrecht, waarin de volgende onderwerpen zijn aangestipt.

Relatie met Gelderland en Foodvalley

Zie ook het antwoord op de reactie van de gemeente Veenendaal: we geven hier gehoor aan door lijn 5, 85 en 83 in Veenendaal aan elkaar te koppelen. Daarnaast verbeteren we de aansluiting in Rhenen en geven we aan Syntus Gelderland mee dat de overstap 85 <> 84/88 belangrijk is voor de Utrechtse gemeenten.

Lijn 280 over de snelweg

De gemeenten geven aan dat Renswoude en Scherpenzeel worden benadeeld doordat lijn 280 over de A12 rijdt. Hier blijven we van mening dat lijn 280 met name bedoeld is voor reizigers tussen Amersfoort en Veenendaal. Daarvoor houden we de verbinding via de A12 in stand. Het aantal reizigers in Scherpenzeel en Renswoude is niet dusdanig groot dat meer bussen langs deze kernen noodzakelijk zijn. Overigens heeft dit wat ons betreft niet te maken met het feit dat Scherpenzeel een Gelderse gemeente is, voor ons is het een gemeente langs buslijnen van Syntus, net als alle andere.

Vervoerregio Amsterdam

De vervoerregio heeft een aantal aandachtspunten meegegeven:

Connexxion rijdt tot Mijdrecht Centrum

Dit is verwerkt in het vervoerplan, de route van 123, 126 en 130 blijven ongewijzigd om het gemis van bussen tussen Mijdrecht en Wilnis op te vangen. Verder wordt er een gesprek gestart met provincie en gemeente over de halte Centrum, waar erg veel bussen moeten gaan stoppen.

Is rondje Holendrecht voor lijn 120 nodig?

We behouden lijn 120 in de huidige vorm: er stappen bij Holendrecht mensen over op de Metro, maar een aardig deel van de reizigers heeft als bestemming het ziekenhuis of de omgeving. Anders dan bij lijn 126 levert in één keer naar Bijlmer rijden niet zo'n tijdswinst op dat reizigers naar de omgeving Holendrecht alsnog sneller zijn.

Nachtlijn N126

De vervoerregio heeft aangegeven dat stoppen bij Bijlmer ArenA mogelijk is voor de nachtbus, zo lang het zwaartepunt van de lijn niet komt te liggen tussen het Leisdeplein en Bijlmer. Dit is opgenomen in het vervoerplan 2018.

Stichtse Vecht

De gemeente Stichtse Vecht heeft per mail een tweetal onderwerpen aangedragen om rekening mee te houden in onze plannen.

Aansluiting trein op lijn 120

De gemeente vraagt om zaterdag 's avonds en op zondag tweemaal per uur een aansluiting op de treinen in Breukelen. Het aantal reizigers is echter laag, waarmee tweemaal per uur rijden zorgt voor een zeer lage bezetting. Er is niet voor gekozen om hier aanpassingen in te maken. Voor andere wijzigingen, zie lijn 120 bij het vervoerplan.

Koppeling 120 met U-OV

We hebben dit voorstel besproken. U-OV heeft ons laten weten dat ze er vooralsnog geen mogelijkheden zien om lijn 5 op deze wijze aan te passen.

Reactie op concept-vervoerplan

De gemeente Stichtse Vecht vraagt aandacht voor lijn 121 en de aansluitende 522, om deze lijnen beter te laten aansluiten op elkaar en op de schooltijden. Dit is verwerkt in de dienstregeling.

De Ronde Venen

De gemeente De Ronde Venen heeft ons de volgende punten meegegeven:

Lijn 121 sluit niet aan op de schooltijden in Hilversum

Dit wordt in het vervoerplan 2018 aangepast. Zie ook lijn 121 in het plan.

Afstemming met OV-concessie Amstelland-Meerlanden

De eerste contacten hierover zijn gelegd, met name als het de bushalte Mijdrecht Centrum betreft. Juist omdat AML aanpast blijven wij rijden via de Padmosweg, omdat de Connexxionbussen daar verdwijnen.

Bereikbaarheid bedrijventerrein Mijdrecht

Voor dit bedrijventerrein introduceren we een nieuwe lijn M2. De overige lijnen blijven rijden zoals zij nu ook rijden. We zien we in de toekomst mogelijkheden om het beste te bieden voor alle wijken, door tussen Mijdrecht en Wilnis de oude spoordijk te gebruiken als busbaan. Zie ook M1/M2 in het vervoerplan.

Bereikbaarheid AMC in Amsterdam-Zuidoost

We begrijpen de zorgen van de gemeente, maar tegelijkertijd constateren wij dat veel busreizigers erg tevreden zijn met de nieuwe route. De reis naar het AMC is niet langer geworden, maar er moet wel worden overgestapt. We hebben onvoldoende argumenten om de route van lijn 126 te wijzigen. Zie ook lijn 126 in het vervoerplan.

Drukke in lijn 120/slecht op tijd

De rijtijd van lijn 120 wordt daar waar nodig aangepast, zodat de punctualiteit verbetert. De drukte herkennen wij niet, dit zal incidenteel het geval zijn. Indien deze drukte structureel wordt, dan zullen wij ons aanbod daarop aanpassen.

Buurtbus

Een buurtbusvereniging heeft zelf de grootste stem in welke route en dienstregeling zij rijden. Met de nieuwe M2 zal de drukte in de buurtbus naar verwachting afnemen. Bij ons zijn momenteel geen geluiden van een onhaalbare dienstregeling bekend. Wel blijven we de komende tijd met de buurtbusverenigingen overleggen over de nieuwe dienstregeling per december.

M1 (interne lijn in Mijdrecht)

De frequentie van lijn M1 wordt aangepast en tegelijkertijd wordt er een M2 geïntroduceerd, die het bedrijventerrein en een nieuwe wijk in Wilnis ontsluit. Zie hiervoor ook Lijn M1/M2 in het vervoerplan.

Burgemeester Padmosweg in Wilnis

Omdat Connexxion niet meer naar Wilnis zal rijden in het nieuwe jaar, verwachten we dat een groot deel van de overlast dan voorbij is. Daarnaast zorgt lijn 130 dan juist voor de verbinding met Uithoorn, die met het wegvallen van de Connexxion-lijnen niet meer door andere lijnen wordt gewaarborgd. We stellen daarom in het vervoerplan voor om de routes in Wilnis voor Syntus te behouden zoals ze nu ook zijn.

Reactie op concept-vervoerplan

De gemeente geeft aan tevreden te zijn met de wijzigingen op lijn 121, M1 en M2. Voor lijn 126 wordt de wens uitgesproken om toch bij het ziekenhuis een halte te realiseren, eventueel op de kruising Tafelbergweg/Meibergdreef. We hebben dit onderzocht maar het lijkt erg lastig, gezien de ligging van het kruispunt. Het blijft onderwerp van gesprek met de Vervoerregio Amsterdam.

Ook de gemeente De Ronde Venen geeft aan dat lijn 130 een belangrijke verbinding wordt tussen Wilnis en Uithoorn. Mede op verzoek van de provincie Utrecht is dit als zodanig opgenomen in de dienstregeling, waarbij het aantal reizigers gemonitord wordt.

De gemeente geeft verder aan dat zij kansen zien om een onderliggend vervoernet te ontwikkelen in overleg met diverse partijen. Wij participeren graag in dit overleg. Tot slot geeft de gemeente aan dat de druk op de halte Mijdrecht Centrum enorm toeneemt. Dit constateren wij ook, de overleggen met provincie, gemeente, vervoerregio en vervoerders over het uitbreiden van het busstation zijn reeds gestart.

Abcoude

De Ouderenvereniging Abcoude-Baambrugge heeft samen met de gemeente De Ronde Venen nagedacht over mogelijke alternatieven voor een bediening van Abcoude van/naar de richting Vinkeveen/Wilnis/Mijdrecht. In de reactie worden een aantal varianten benoemd met mogelijke voor- en nadelen. In ons vervoerplan geven we aan dat onze standpunten ten opzichte van Abcoude niet wijzigen. Zie hiervoor lijn 126 in het vervoerplan. Overigens wordt de inzet van de OBV wel erg gewaardeerd!

Woerden en Oudewater**Reactie op concept-vervoerplan**

In Woerden en Oudewater wordt met name gereageerd op de betrouwbaarheid. Dit wordt in 2018 verbeterd. Daarnaast vraagt men aandacht voor het opheffen van de halte Amsterdamlaan in Woerden. In het huidige netwerk is het helaas niet mogelijk om deze halte opnieuw op te nemen. Tot slot vraagt de gemeente aandacht voor de begintijden op zaterdag. Deze worden in de dienstregeling aangepast.

Voor Oudewater wordt aandacht gevraagd voor het bedrijventerrein Tappersheul, waar geen OV rijdt. Hier rijdt alleen buurtbus 505. Vooralsnog maakt de wegenstructuur tussen Oudewater en Woerden het niet mogelijk om hier andere bussen te laten rijden. In de toekomst kunnen we onderzoeken of verlengen van lijn 5 potentie heeft, dit zal echter in 2018 nog niet in de dienstregeling zitten.

Uithoorn**Reactie op concept-vervoerplan**

De gemeente Uithoorn heeft aangegeven dat zij graag zien dat alle ritten van lijn 130 doorrijden naar Uithoorn. Mede op verzoek van de provincie Utrecht is dit als zodanig opgenomen in de dienstregeling, waarbij het aantal reizigers gemonitord wordt.

IJsselstein en Montfoort / U10

De gemeente IJsselstein/Montfoort geeft aan dat zij met name veel vragen krijgen over de verbinding tussen Woerden, Linschoten en Montfoort. Men geeft aan dat de laatste bus al om 18:07 vertrekt vanaf Woerden. We hebben dit meegenomen, de laatste rit in de voor te stellen dienstregeling vertrekt rond 19 uur.

Reactie op concept-vervoerplan

De gemeente IJsselstein geeft aan dat zij de inwoners graag meer reizigers gebruik zien maken van het OV, zodat de (toegangs)wegen in de gemeente minder onder druk komen te staan. Hierbij geeft de gemeente aan dat er soms eerst aanbod moet zijn voordat de vraag zichtbaar wordt.

De gemeente ziet graag de stiptheid op lijn 195/295 verbeteren. Hier hebben we voor de nieuwe dienstregeling slagen in gemaakt, door de rijtijd beter te verdelen tussen de verschillende knooppunten.

De gemeente vindt het aanbod op Lage Dijk/Overland te mager, met de lijnen 106 en 504/505. Reizigersaantallen uit heden en verleden laten geen reden zien om direct te investeren in extra OV op deze locaties. Een uitbreiding hier zou betekenen dat er elders in deze regio minder gereden moet worden. Daar zien we geen mogelijkheden voor die nadelig zijn voor minder reizigers.

Ook wordt er aangegeven dat men graag ziet dat het OV in de nachtelijke uren verbetert. In het komend jaar zullen we samen met U-OV onderzoeken op welke manier het nachtelijk net kan worden verbeterd.

Provincie Zuid-Holland

De provincie laat ons als omliggende concessieverlener weten welke toekomstige ontwikkelingen er plaats vinden, zoals het busstation van Gouda. Qua exploitatie heeft de provincie één verzoek: zorg voor goede aansluitingen tussen bus 195/295 en de nieuwe Rnet-verbinding 497. Verder geeft de provincie aan dat zij goede aansluitingen verwachten op alle verschillende modaliteiten in der vervoerketen. We houden hier in het vervoerplan zo veel mogelijk rekening mee.

Krimpenerwaard

De gemeente Krimpenerwaard heeft aangegeven dat zij de aansluiting tussen lijn 195/295 en 197 (toekomstige 497) belangrijk vinden. Hiermee sluit men aan bij de wensen van de provincie Zuid-Holland. Het liefst ziet de gemeente dat lijn 295 ook Rnet wordt, onze verwachting is dat dit in onze concessieperiode in ieder geval niet zal plaatsvinden.

Geachte leden van ROCOV Utrecht,

Allereerst wil ik u hartelijk bedanken voor uw uitgebreide advies op de concept-dienstregeling van Syntus voor 2018. We waarderen de bijdrage van het ROCOV enorm. Waar mogelijk hebben we uw suggesties toegepast in het definitieve vervoerplan. Niet alle opmerkingen en suggesties zijn verwerkt, ik geef u hierbij graag terugkoppeling waarom wel of niet. In dit document vindt u alle opmerkingen, vragen en suggesties, voorzien van een antwoord.

Mochten er hierover vragen ontstaan, dan ben ik uiteraard bereid om een verdere toelichting te geven. Dat kan wat mij betreft per mail of op een vergadering van het ROCOV.

Met vriendelijke groet,

Maxim Meijers
Syntus Utrecht

ROCOV: Als lijnen of ritten (ondanks al het bovenstaande) nu al blijken wegens tegenvallend gebruik te moeten vervallen is de vraag gerechtvaardigd waarom zij in de offerte van Syntus wel zijn aangeboden?

Syntus: Omdat het budget gelijk blijft maar de rijtijden toenemen, moeten er ritten worden gezocht waarin kan worden bespaard. Daarbij wordt gezocht naar de ritten waar (in potentie) zo min mogelijk reizigers hinder van ondervinden. Helaas kan het dan ook zo zijn dat nieuw aanbod hiervoor wordt gebruikt. We hebben dit wel zo veel mogelijk geprobeerd te voorkomen, omdat we als geen ander weten dat het even duurt voordat reizigers nieuwe lijnen en routes hebben ontdekt.

ROCOV: Het ROCOV constateert dat Syntus bij het zoeken naar mogelijke vermindering van het aanbod niet heeft gekeken naar trajecten waar buiten het eigenlijke concessiegebied een hoge frequentie wordt aangeboden, zoals op lijn 50 tussen Driebergen-Zeist en Utrecht Centraal. Syntus heeft daar het toch al aanzienlijke aanbod in de U-OV-concessie behoorlijk vergroot. Wij vinden dat vreemd want een beperking hier doet nauwelijks pijn. Elders in de provincie zouden knelpunten kunnen worden opgelost door de kwantiteiten daarheen te verplaatsen.

Syntus: We hebben met de provincie en U-OV/Qbuzz afgesproken dat we de lijn 50-corridor ongemoeid laten totdat er een gezamenlijk plan met U-OV/Qbuzz is ontwikkeld. Op dat moment wordt er gekeken naar de beste inzet van dienstregelingen voor reizigers, én naar de opbrengsten voor de vervoerders. Helaas was dat in deze periode nog niet mogelijk, maar dit staat hoog op de agenda voor het volgend dienstregelingjaar. De eerste bijeenkomsten met Qbuzz zijn hiervoor al gepland en ook het ROCOV zal in een vroeg stadium betrokken worden.

ROCOV: Syntus heeft bij de aanbesteding lijn 1 aangeboden, ook naar het Soesterkwartier en ook op zondag. De lage vervoerscijfers waren bekend en zijn voor zondagen niet vreemd. De opening van de noordelijke stationstoegang in 2005 is voor lijn 1, die ook al niet dieper de binnenstad in rijdt, desastreus geweest. Het ROCOV was vorig jaar nog verheugd dat de lijn werd aangeboden hoewel die in het bestek niet was voorgeschreven. Daardoor zou Amersfoort een netwerk behouden dat op alle dagen en uren de gehele stad bedient. Het ROCOV ziet graag onderzoek naar alternatieven om ook de beperkte groep instappers op zondag van een verbinding te blijven voorzien. Het ROCOV wijst dit voorstel in dit stadium af.

Syntus: We begrijpen dat het ROCOV in dit geval een negatief advies uitbrengt. We hebben hier echter te maken met vraaggericht OV: De vraag op zondag (tussen 0 en 4 reizigers per rit) is te laag om OV aan te bieden, ook volgens de eisen en wensen van de provincie. Als het OV hier behouden blijft, moet elders in de omgeving Amersfoort een vergelijkbare hoeveelheid uren/ritten bespaard

worden. We zien daarvoor geen mogelijkheden die minder reizigers treffen. Wellicht zijn hier vanuit Ketenmobiliteit nog wel mogelijkheden te bedenken, dit idee wordt meegegeven aan de collega's die hiermee aan het werk zijn.

ROCOV: Lijn 11 is pas in 2012 aan lijn 1 gekoppeld en vormde het jaar daarvoor de losse lijn 9 (waarom nu 11?).

Syntus: Op verzoek van het ROCOV gebruiken we het lijnnummer 9 in plaats van 11.

ROCOV: Net als in 2011-12 zijn de door lijn 11 (9) bediende wijken niet meer met Centrum, Stadhuis en/of Eemplein verbonden. Het ROCOV ziet graag een permanente doorkoppeling van deze lijn.

Syntus: Helaas is het lastig om altijd door te koppelen, omdat de lijn langer dan 28 minuten onderweg is op het rondje Station - Eemgaarde - Station. Daardoor is het heel erg lastig om altijd vast door te koppelen, dit zou betekenen dat er extra dienstregelingen of voertuigen mee gemoeid zullen zijn. Tegelijkertijd: er gaan zo veel bussen tussen CS en Centrum, dat we verwachten dat de hoeveelheid hinder relatief klein is.

ROCOV: Het ROCOV heeft vraagtekens bij de voorloop-X in het lijnnummer. In 2017 heette het dat de lijnen sneller zijn dan de oude lijnen 2 (via Hoogland) en 4 (via Schothorst). Hoe lang wil je je met de routes 2002-2016 blijven vergelijken? Op tijdelijk materieel kan de X niet altijd worden getoond. Zijn hierdoor mensen verkeerd ingestapt of blijven staan?

Syntus: We verwachten niet dat er reizigers zijn blijven staan omdat de X ontbrak. Ondertussen kunnen alle bussen de X ook tonen. Tegelijkertijd: we begrijpen ook dat er nu geen verschil meer is, aangezien de nieuwe route nu al een jaar rijdt. Op verzoek van het ROCOV gebruiken we de lijnnummers 2 en 4 in plaats van X2 en X4. Voor lijn 80 en X80 behouden we het verschil, aangezien er een duidelijk verschil in de routes is.

ROCOV: Als de eerste ritten naar Vathorst uit de dienstregeling worden gehaald, dan deze svp wel opnemen zodra de uitrukroute vanuit de garage over de normale lijnroute verloopt. Ook al zijn het minder dan drie mensen per rit: zij halen daardoor een vroege trein en nemen 's middags naar huis ook de bus!

Syntus: We begrijpen deze suggestie heel goed. Voor lijn 5 en 7 geldt dat de directe route wel sneller is dan de busroute. Daarnaast is het lastig om onderscheid te maken tussen "mat"-dru's en andere dienstregelingen. Voor het komend jaar zullen we hier nog eens extra naar kijken en indien nodig of mogelijk afspraken over maken.

ROCOV: Het ROCOV adviseert het "lusje" op te nemen in de route van lijn 7. Hierdoor komt voor sommige bewoners van Kattenbroek ook weer een halte naar station Schothorst binnen bereik. Wij stellen tevens voor het avond-eindpunt van lijn 7 naar deze halte te verleggen.

Syntus: We begrijpen het standpunt van het ROCOV. Tegelijkertijd hebben we ook geïnformeerd bij de gemeente Amersfoort en de provincie Utrecht. Die neigen naar de huidige route, omdat een veelvoud aan reizigers gebaat is bij de snelle route. Daarnaast blijkt het lusje filegevoelig, zeker op marktdagen. We kiezen er daarom voor om het lusje niet op te nemen in de dienstregeling.

ROCOV: [...] Daarom wordt er in het Vervoerplan-Veluwe'18 voor gekozen lijn 103 in Amersfoort te laten doorrijden naar station Schothorst (met in de scholierenspits ritten naar/van de Paladijnenweg).

Syntus: We nemen de beschouwing van het ROCOV mee naar onze Utrechtse en Gelderse concessieverleners.

ROCOV: De halvering van de frequentie van lijn 8 op zaterdag zal hard aankomen. Reisplanners verwijzen voor Randenbroek al gauw naar de Heiligenbergerweg (lijnen 17, 82, 80), of voor

Schuilenburg naar lijn 102 (Veluwe concessie). Het ROCOV denkt graag mee over mogelijke routes in Amersfoorts zuidelijke wijken.

Syntus: We nemen deze uitnodiging graag aan! Het lijkt ons een goed project voor de dienstregeling 2019.

ROCOV: Syntus stelt voor de routes van deze lijnen t.o.v. 2017 niet te wijzigen en wijst daarbij naar de gebleken aantrekkelijkheid voor nieuwe groepen busreizigers. Syntus vindt het v.w.b. de ontsluiting van de wijken in Leusden niet verstandig middelen te gebruiken die thans worden ingezet t.b.v. de lijnen 17 en 217. Het ROCOV kan zich in deze redenering vinden en voegt daaraan toe ook geen middelen uit andere delen van de concessie voor deze ontsluiting in te zetten. [...] Wij zien mogelijke oplossingen door aanleg van de bussluis Flankement, door aanpassing van de maximale frequentie in Tabaksteeg of door een bijdrage in de exploitatiekosten vanuit de gemeente.

Syntus: We geven het advies van het ROCOV mee aan provincie Utrecht en gemeente Leusden. Onze insteek blijft om lijn 17 en 217 niet te wijzigen (anders dan enkele extra ritten en een juiste rijtijd in het weekend).

ROCOV: Het ROCOV gaat akkoord met de beperking van het aantal ritten buiten de spits, vooral door de alternatieven met lijn 11 (9) en 56. Dat biedt tevens ruimte lijn 19 een rol te laten spelen als door de aanleg van de Westtangent de halte Treublaan niet meer door lijn 52 (U-OVconcessie) kan worden aangedaan (route via Prins Willem-Alexanderlaan, Prins Clauslaan en Belgenlaan is mogelijk). Deze halte speelt ook een rol in de bereikbaarheid van diverse (onderwijs)instellingen in de omgeving. Daarbij in de gaten houden dat er op lijn 19 altijd voldoende capaciteit is.

Syntus: Dank voor de goede suggestie, we nemen deze gedachte mee voor als de westelijke ontsluiting gereed is.

ROCOV: Het ROCOV roept daarnaast de vervoerders (Syntus en Arriva) en de provincies Utrecht en Gelderland op om te onderzoeken wat de optimale verbindingen over en nabij de **Rijnbrug bij Rhenen** zijn. In het ROCOV leven hierover (best interessante) ideeën.

Syntus: We denken hier graag met u verder over na, bijvoorbeeld voor de dienstregeling in 2019.

ROCOV: Het ROCOV ziet dus weinig meerwaarde in de doorkoppeling aan lijn 1 en adviseert om de gewenste verbindingen niet op de voorgestelde manier te realiseren.

Syntus: We zien hier voor de overstap toch wel grote voordelen, omdat het een deel van de klachten vanuit Soest weg neemt. Wat betreft de directe lijn gaat hier het HOV wat ons betreft voor de directe verbinding naar de Isselt. Overigens is voor abonneementhouders de prijs in deze situatie geen issue: Station en Isselt liggen in dezelfde zone dus er hoeft geen duurder abonnement te worden aangeschaft.

ROCOV: Het ROCOV vraagt als toch voor het voorstel van Syntus wordt gekozen en dus enkele ritten (2x per uur overdag) doorrijden naar Stadhuis, Eemplein en De Isselt en vele andere ritten niet verder dan CS gaan, hierover duidelijk te communiceren, zowel op de bussen en haltes als in de reisinformatie (suggestie: lijnnummer "71" of "X70" voor verlengde ritten).

Syntus: Omdat de route op lijn 70 zelf niet verandert, stellen we voor om niet het extra duidelijk te maken op de display van de bus, op de haltes, digitaal, enzovoort. Graag stemmen de we exacte voorstellen nader met u af in een volgend overleg.

ROCOV: Wat gebeurt er met de kwantiteiten van de vervallende extra ritten in de tegenspitsrichting? Overigens kan het ROCOV met deze ingreep leven als dit niet tot capaciteitsproblemen leidt.

Syntus: Deze kwantiteiten worden ingezet in het verlengen van rijtijden en bijvoorbeeld het aanbieden van extra ritten op lijn 1 en 9. Er is geen enkel capaciteitsprobleem in de tegenspits van lijn 70.

ROCOV: Het ROCOV dringt erop aan dat lijn 74 op station Soest Zuid aansluiting geeft op lijn 70 naar en van Amersfoort. (Indien van toepassing met name op de ritten die gekoppeld zijn aan lijn 1.)

Syntus: Aansluitingen in Soest-Zuid moeten in orde zijn. Tegelijkertijd moet ook de rijtijd kloppen én moet de bus aansluiting geven op lijn 70 richting Hilversum op Soestdijk-Noord. We hebben geprobeerd dit alles zo goed mogelijk te combineren. Zeker in de spits moet dit voor Soest-Zuid geen enkel probleem opleveren, aangezien lijn 70 dan achtmaal per uur rijdt.

ROCOV: Het ROCOV dringt aan op een nadere studie naar het gehele netwerk rond Rhenen, waarbij ook de buslijnen uit de concessie Rivierenland (Arriva 44 en 45) worden betrokken.

In dat kader ziet het ROCOV graag dat op en rondom het traject Rhenen - Wageningen alle tariefmogelijkheden nu al op al de bussen van Syntus en Arriva (en zelfs Breng) over en weer worden geaccepteerd.

Syntus: Dit punt is geagendeerd en wordt verder opgepakt. Zodra hierover voortgang te melden is, wordt het ROCOV geïnformeerd.

ROCOV: Hoeveel reizigers worden gedupeerd door inkorting van deze lijn (280) van Petenbos tot station Veenendaal Centrum?

Syntus: Het betreft enkele reizigers, die een goed alternatief hebben met lijn 50 of (X)80.

ROCOV: Het ROCOV heeft moeite met de gecompliceerde lijnvoering tussen Amersfoort en Woudenberg. Een minder starre houding van de gemeente Leusden m.b.t. het aantal bussen dat via het Máximaplein mag(!) rijden (t.w.: 2, zegge =twee= per uur) kan voor alle reizigers uit de regio een betere busdienst tot gevolg hebben.

Syntus: Dat is absoluut waar, we zullen hier bij de gemeente Leusden voor blijven pleiten.

ROCOV: Het ROCOV verneemt graag:

- welke stappen worden ondernomen om tot een evenwichtiger aanbod van bussen tussen Zeist en Utrecht te komen;
- welke stappen worden ondernomen om in het kader van Randstadspoor ook buiten de spits minimaal een kwartierdienst tussen Driebergen-Zeist en Utrecht C per trein aan te bieden, waardoor de extra door Syntus aangeboden ritten niet meer nodig zullen zijn.

Syntus: Het eerste gaan we mee aan de slag, met als doel om uiterlijk in december 2018 een vernieuwd aanbod te kunnen voorstellen in de regio Zeist, samen met U-OV/Qbuzz. Het tweede is een vraag die wij niet kunnen beantwoorden, maar aan NS en de Rijksoverheid gesteld kan worden.

ROCOV: Anders dan Syntus voorstelt zou het ROCOV één halte aan de route willen toevoegen, t.w. Kontakt der Kontinenten. Hier zouden reizigers uit Zeist en Utrecht kunnen overstappen. Vanuit die richtingen is reizen via Amersfoort CS echt om. Wij vermoeden dat dit niet direct tot capaciteitsproblemen op lijn 356 zal leiden.

Syntus: De halte Kontakt der Kontinenten ligt net aan de verkeerde kant van de kruising. In plaats daarvan hebben we de halte De Stompert toegevoegd aan lijn 356, zodat er daar kan worden overgestapt van/naar lijn 52 en 56.

ROCOV: Het ROCOV vraagt nog wel aandacht voor de ontsluiting van de wijk Dragonder Oost. Wij hadden hiervoor wel een voorstel verwacht.

Syntus: We zien met name mogelijkheden als lijn 50 sneller kan rijden als de werkzaamheden bij Driebergen-Zeist afgerond zijn. Dan hebben we tijd over waarmee we Veenendaal-Oost kunnen bedienen met lijn 50. In het vervoerplan 2019 zullen we onderzoeken of er daarop vooruitlopend al andere mogelijkheden zijn.

ROCOV: Het ROCOV geeft in overweging om lijn 381 tenminste gedurende de bouwwerkzaamheden bij station Driebergen-Zeist net als lijn 56 via de Breullaan i.p.v. via de Loolaan te laten rijden.

Syntus: Goede tip! We voeren dit door voor het vervoerplan 2018.

ROCOV: Het ROCOV verzoekt op werkdagen herstel van de vroege ritten tussen Wildbaan en het station op werkdagen, zodat met de treinen van rond 7.00 uur kan worden gereisd.

Syntus: De verwachting is dat het aantal reizigers dan te hoog is voor de buurtbus. Juist daarom verzoeken we reizigers om te fietsen of om naar de hoofdstraat te lopen. De buurtbus is een extra service voor de daluren. De verbinding naar Wildbaan is ook niet geëist in het PvE.

ROCOVB: Terzijde zij opgemerkt dat de gebruikte bestemming Rijsenburg niet correct is. De route van lijn 575 voert geheel over het gebied van de oorspronkelijke gemeente Driebergen en rijdt a.h.w. om de oorspronkelijke (kleine) gemeente Rijsenburg heen.

Syntus: In de systemen is dit al aangepast, we zorgen ervoor dat dit in december overal wordt doorgevoerd.

ROCOV: Gezien de geografische ligging van station Breukelen (van het dorp geïsoleerd doordat het kanaal ertussen gegraven is) zouden wij willen dat ook op zondag op elke trein (ieder uur 2 naar Utrecht, 2 naar Rotterdam en 2 naar Amsterdam) een bus naar het dorp aansluit. We beseffen dat dat te hoog gegrepen is. Aan de andere kant vinden we één bus per uur al te karig. Het ROCOV zou graag zien dat minimaal 2x per uur tussen station en dorp wordt gereden, ook op zondag.

Syntus: Hier speelt vraaggericht aanbieden voor Syntus echt mee, er zijn te weinig reizigers om 2x per uur een verbinding aan te bieden, zonder dat dit extra dru's kost die we elders moeten besparen. Helaas hebben we daarom het advies van het ROCOV voor Breukelen niet overgenomen.

ROCOV: Zie voor de te verlaten eindhalte De Kogger de opmerking in de algemene inleiding van dit advies.

Syntus: Kogger niet aandoen is echt op verzoek van bewoners. Omdat het aantal reizigers nu gering is, zijn we hierin meegegaan.

ROCOV: Het ROCOV gaat niet akkoord met het schrappen van drie zaterdagse ochtendritten op lijn 106 (voel aan je klompen aan dat die mensen 's middags ook niet met de bus teruggaan...) zonder enig alternatief. Het vervallen van een enkele rit zou met ons bespreekbaar zijn.

Syntus: We nemen aan dat het ROCOV hier bedoelt dat zij negatief adviseert. Het betreft echter zéér vroege ritten, die nauwelijks bezet zijn. De bus rijdt nu veel eerder dan vergelijkbare streeklijnen op zaterdag, het betreft namelijk ritten om 5:35 en 6:21 uit Nieuwegein en om 6:17 uit Gouda. Het lijkt hier te gaan om een 'fout' in de dienstregeling van 2017, aangezien in de vorige concessie lijn 106 op zaterdag rond 7:30 (IJsselstein)/7:45(Gouda) begon met rijden. In de dienstregeling voor 2018 is dat 7:17 (Gouda)/7:21 (Nieuwegein).

ROCOV: Het ROCOV gaat niet akkoord met het deze zomer laten vervallen van de ritten naar de Cattenbroekerplas. Het aanbod uit de aanbesteding moet gestand worden gedaan!

Syntus: Dit betreft een misvatting. In de zomer van 2017 zijn alle in de offerte aangeboden ritten gereden (rituitval daargelaten).

ROCOV: Het bij lijn 80 uitgesproken idee van een Uithoflijn uit Scherpenzeel lijkt ons het nader onderzoeken wel waard.

Syntus: We onderzoeken dat graag, samen met het ROCOV, voor het dienstregelingjaar 2019.

ROCOV: Het ROCOV had voor 2017 al zijn verbazing erover uitgesproken dat lijn N126 (A'dam Leidseplein - A2 - Vinkeveen - Mijdrecht) geen halte had nabij de ZiggoDome en de knoop Amsterdam Bijlmer Johan Cruijff ArenA. In het Vervoerplan ontbreekt een opmerking hierover. Uit de bij het Vervoerplan gesloten correspondentie met de Vervoerregio Amsterdam blijkt dat men geen bezwaar heeft om een halte van N126 bij ZiggoDome in te voeren. Wat let ons?

Syntus: Niets! Het is afgestemd met de Vervoerregio Amsterdam en maakt onderdeel uit van het definitieve vervoerplan 2018.

Wat betreft de nachtlijnen valt er nog iets anders op te merken. Helaas passen niet alle lijnnummers van de huidige nachtlijnen op de digitale schermen. We stellen in het definitieve vervoerplan voor om enkele nachtlijnen een ander nummer te geven, zodat de reisinformatie op ieder (digitaal) medium juist vertoond kan worden:

- Lijn N3 > Lijn N03
- Lijn N102 > Lijn N02
- Lijn N107 > Lijn N07
- Lijn N120 > Lijn N20
- Lijn N126 > Lijn N26

ROCOV: Het ROCOV adviseert negatief over het voorstel **lijn 380 (Amersfoortse wijken - Henschotermeer)** in 2018 op te heffen.

Syntus: We begrijpen het advies van het ROCOV en het voelt ook voor ons wat raar. Tegelijkertijd geldt ook hier: omdat er een veel meer betrouwbare dienstregeling moet liggen, met een punctualiteit waar men op kan vertrouwen, wordt er veel geïnvesteerd in extra rijtijd. Omdat het budget voor OV gelijk blijft, moeten die uren elders worden gecompenseerd. Daarom zoeken we naar mogelijkheden waarmee zo min mogelijk reizigers hinder van ondervinden. Onze inschatting is nu dat het aantal reizigers op lijn 380 dermate is, dat besparen op dienstregelingen hier een beter voorstel is dan op een andere lijn. We verwachten dat we op deze manier zo min mogelijk reizigers duperen.

Bijlage bij Vervoerplan 2018:**Klantcontact Verbeterlijst 2018**

Alle suggesties, klachten en ideeën worden verzameld door Klantenservice en vervoerkundige. De terugkomende reacties en de reacties die ons vervoerproduct verder kunnen verbeteren belanden op deze lijst. Vervolgens wordt aangegeven wat een mogelijke maatregel kan zijn, én een suggestie per wanneer we deze maatregel kunnen invoeren.

De lijst is een **levend document**, nieuwe suggesties en klachten kunnen de lijst in de toekomst aanvullen en nieuwe oplossingsrichtingen kunnen de verbetermogelijkheden veranderen.

Klantcontact	Verbetering	Ingangsdatum
Lijn 74 Soest – Isselt wordt gemist vanwege werk- en schoollocaties	Ritten lijn 70 gaan na het station verder als lijn 1 richting Birkhoven Park en vice versa	Dec-17
Lijn 74 's avonds langer laten rijden, omdat deze al voor 19u stopt	Enkele ritten extra toevoegen in de avond, zodat de lijn langer rijdt	Dec-17
Extra ritten Lijn 80 /83 worden gemist tussen Renswoude en De Klomp. De treinaansluiting is krap.	Rijtijdverdeling aangepast en rijtijd toegevoegd, zodat de aansluiting geen uitdaging meer hoeft te zijn.	Dec-17
Buslijn 126 in de tegenspits via Abcoude laten reizen, voor werknemers en scholieren in Vinkeveen en Mijdrecht	Geen route door Abcoude, we bieden een consequent waar de reiziger de hele dag op kan vertrouwen, daarin past een routewijziging in de tegenspits niet.	nvt
Lijn 130 in Mijdrecht weer via Industrierrein laten rijden. Vergelijkbaar: extreme hoeveelheid bussen over corridor Wilnis – Mijdrecht aanpakken.	Extra lijn M2 over industrierrein in Mijdrecht. CXX rijdt slecht nog tot Mijdrecht Centrum, waardoor lijn 130 over de Padmosweg als logisch of zelfs noodzakelijk kan worden gezien.	Dec-17
Keren van lijn 280 buiten de wijk in Veenendaal.	Keren bij station Centrum en via industrierrein	Dec-17
Extra halte voor lijn 280 bij industrierrein gewenst	Bus rijdt over industrierrein vanaf december	Dec-17
Lijn 280 via Scherpenzeel laten rijden	Juist het snelle karakter van de lijn via de A12 ontbreekt dan. Via Maarsbergen is toekomstvast als de tunnel er komt. Er zijn ook geen tunnel-bussen beschikbaar om via Scherpenzeel te rijden. Er wordt geen route-aanpassingen doorgevoerd maar de rijtijd wordt nauwkeurig bekeken.	nvt
Lijn 280 niet of minder rijden in de vakanties, want dan is die leeg. Of in plaats daarvan extra ritten naar Henschotermeer	Nu lastig te zeggen, is een nieuwe lijn. Er wordt nog niet aangepast.	nvt
Overstap of doorgaand reizen in Rhenen op (X)80/50. De overstap	Overstap wordt in nieuwe dienstregeling beter geborgd:	Dec-17

wordt gemist en de doorgaande bus wil men graag terug. Betreft ook de gemeenten Rhenen en Wageningen (mede ivm bereikbaarheid WUR)	minder lang wachten op alle momenten en rijtijd realistisch gemaakt.	
Ede en Veenendaal beter met elkaar verbinden	Lijn 85, 83 en lijn 5 worden aan elkaar gekoppeld, zodat Veenendaal beter verbonden wordt met Ede Centrum en het ziekenhuis.	Dec-17
Dienstregeling lijn 195/295 verbeteren: rijtijd, frequentie, aansluitingen	Samen met Arriva worden de rijtijden opnieuw bepaald. Daarin worden de aansluitingen meegenomen.	Dec-17
Lijn X4 weer via station Schothorst laten rijden, omdat reizigers nu 'helemaal' mee moeten naar CS	Lijn X4 blijft rijden via de huidige route, die een zekere periode van gewenning moet krijgen. Er is een mogelijkheid om lijn 7 dichter bij Emiclaer te laten halteren.	nvt
Op lijn X4 een halte maken op de Ring tussen Hoogland en Kattenbroek	Voor te leggen aan de gemeente.	Dec-17
Nieuwe verbinding verzocht tussen Harmelen en Montfoort	Er kan zowel via De Meern als via Woerden worden gereisd. Idee wordt niet uitgevoerd.	nvt
Lijn 50 en 56 bij Driebergen-Zeist beter laten aansluiten op de Intercity's	Per december grote verbeteringen in de aansluitingen op Driebergen-Zeist, daarbij ook rekening houdend met de wijzigende Sprinter-vertrektijden in de avonden en weekenden.	Dec-17
Alle lijnen in Woerden beter laten aansluiten op treinen van/naar Rotterdam	Aansluitingen in Woerden zijn gecontroleerd aan de hand van de concept-dienstregeling van NS. Waar mogelijk zijn aanpassingen doorgevoerd.	Dec-17
Stadsnet in Woerden of lijn 102 op zaterdag laten rijden tussen 18 en 20 uur, op ma-vr + za enkele extra vroege ritten en op zondag minder vroeg. Gaten dienstregeling dal lijn 3 niet doorrijden naar/vertrekken vanaf centrum. Geen bediening Hofpoortziekenhuis zondag vanaf centrum. Bediening Snel en Polanen is verslechterd.	Wijzigingen zijn meegenomen in het vervoerplan 2018.	Dec-17
Lijn 7 in Amersfoort: na 22:30 laten rijden tot nieuwe halte bij Emiclaer.	Lijn 5 heeft voldoende capaciteit, de middelen ontbreken om lijn 7 uit te breiden. Niet meegenomen in vervoerplan 2018.	

Lijn 82 in Leusden rijdt niet zo vroeg door Tabaksteeg	Vroege ritten lijn X80 gaan als 80 rijden door Leusden-Zuid.	Dec-17
Verzoek van gemeente Oudewater om lijn 107 en 207 te laten halteren bij JJ Vierbergenweg	Voorstel is om de route van lijn 107 eenduidig te houden en niet enkele ritten naar een afwijkend eindpunt te rijden. Met goede voorzieningen voor de fiets bij Molenwal ontstaat aldaar een logische en zeer frequentie dienstregeling.	Dec-17
Lijn 381 eerder/later laten rijden vanuit Austerlitz	Enkele extra vroege en late ritten toegevoegd tussen Zeist, Austerlitz en station Driebergen-Zeist.	Dec-17
Minkema College in Woerden: lijn 102 vaker of lijn 103 terug is een veel gehoord bericht. Overbezetting (scholieren) lijn 102 zowel 's ochtends als 's middags.	's Middags in het vervoerplan opgelost door tussenritten in Woerden te laten beginnen in plaats van Utrecht, daardoor 4 bussen per uur op het drukste moment. In de ochtend is een zelfde oplossing niet mogelijk: daar blijven we versterken.	Dec-17
Uithoflijnen te vol	Nieuwe bussen gaan soelaas bieden. Daarna inventariseren we waar extra ritten nodig zijn.	
Extra vroege rit op lijn 202 gewenst	Er is na 5 maart een extra rit op lijn 204 gaan rijden, tot tevredenheid van onze reizigers.	
Lijn 121 op het andere halfuur laten rijden en rijtijden aanpassen. Aansluitingen op schooltijden Hilversum herstellen. Let op aansluitingen met lijn 522.	Meegenomen in vervoerplan 2018, waarbij ook een voorstel wordt gemaakt voor buurtbus 522.	Dec-17
Lijn 121 inkorten tot Groenlandsekade en in plaats daarvan ieder halfuur rijden en eerder/later + goed aansluiten	Vooralsnog niet meegenomen in vervoerplan 2018, kan wel een idee zijn voor marktonderzoek/mogelijkheden in 2019.	nvt
Minder/geen bussen keren bij Kogger in Mijdrecht	Lijn 121 en 123 keren per december bij Centrum in plaats van Kogger. O.a. daarvoor zijn wel extra halteplaatsen nodig bij Centrum (ook CXX wil hier keren)	dec-17
Frequentie verhogen lijn 107 richting Gouda in brede spits	Geen actie in 2018, qua reizigersaantallen niet noodzakelijk	nvt
Betere aansluiting lijn 82 op lijn 56 en vv in Doorn	Is meegenomen in vervoerplan 2018: 82 is dan expliciet gebouwd op aansluiting met 56.	Dec-17
Laatste rit lijn 120 uit Amsterdam vanaf Breukelen doorrijden naar Utrecht	Vanwege de geringe vervoervraag niet meegenomen in het vervoerplan.	Nvt

Eerste ritten lijn 522 zit nooit iemand in	Eerste rit lijn 522 naar Weesp wordt geschrapt	jun-17
Lijn 524 : beter aansluiten op treinen in Woerden, andere route in Breukelen (verzoek van vereniging)	Aansluitingen van lijn 524 wordt aangepast in december 2017, in samenspraak met vereniging	Dec-17
Buurtbus 573 in Laren via Eemnesserweg- Melkweg-Schapendrift-Kloosterweg-Zevenend-Brink. Verzoek gekregen om extra haltes BB503 tussen Eemnes en Zkh Laren	Vereniging geeft aan dat er weinig tijd in de omloop zit. Met koppeling 573 aan 571 is er misschien iets mogelijk. Wordt uitgewerkt in een dienstregelingvoorstel	
Extra vroege rit op lijn 573 van Eemnes naar Soest	Wordt uitgewerkt in een dienstregelingvoorstel, waarbij van te voren duidelijk is dat de vrijwilligers niet extreem vroeg willen starten.	
In Zeist met lijn 575 Diakonessenhuis en Dijnseburg aandoen om niet parallel te rijden met 56/381.	Niet mogelijk in 2017 in verband met gedoogroutes. Wordt meegenomen in dienstregelingvoorstel per december.	Dec-17
Extra nachtritten in regio Amersfoort om 04:15	Vanwege geringe vervoervraag vooralsnog niet meegenomen.	nvt
Lijn 107 en 195 vaker laten rijden in de vakanties	Vanwege geringe vervoervraag vooralsnog niet meegenomen. Wel vraagt Arriva om een s-dienstregeling in de kerstvakantie.	Dec-17
Lijn 82 beter laten aansluiten op de treinen uit Utrecht in Amersfoort	Onderdeel van vervoerplan, waarbij wel gezegd moet worden dat de aansluiting op lijn 56 in Doorn leidend is.	Dec-17
Lijn 107 ook overdag 4x per uur laten rijden tussen Utrecht en Montfoort	Vanwege de te lage vervoervraag niet meegenomen in het vervoerplan.	nvt
Tegenspitsritten van lijn 107 via bedrijventerrein Oudenrijn laten rijden, daarmee U-OV lijn 24 uitsparen	Geen onderdeel van vervoerplan 2018	
Corridor Utrecht-Zeist , erg veel bussen	Samen met Qbuzz wordt gestudeerd op mogelijke verbeteringen op deze corridor. Ingangsdatum op dit moment onbekend.	onbekend
Maak een buslijn Nijkerk-Uithof	Vooralsnog niet in vervoerplannen voor de provincie Utrecht meegenomen, wel meegegeven aan collega's op de Veluwe.	nvt

Lijn 272 op Soest Zuid laten aansluiten op de trein vanuit Utrecht in de ochtend	Omdat de aansluiting in Baarn als belangrijker wordt gezien, is dit voorstel niet meegenomen in het vervoerplan.	nvt
Verzoek om lijn 56 richting Wijk bij Duurstede te laten aansluiten op de trein vanuit Baarn in Amersfoort	Meegenomen in vervoerplan, maar de aansluiting op station Driebergen-Zeist wordt als leidend gezien.	Dec-17
Bus 5 (Montfoort – Woerden) net iets eerder laten rijden zodat deze aansluit bij schooltijden Minkema College.	Onderdeel van vervoerplan, lastig te verwezenlijken. Lijn 5 moet direct achter buurtbus 505 rijden, om drukte op te vangen. Enkele minuten geschoven in vervoerplan 2018.	Dec-17
Lijn 106 beter laten aansluiten bij de tijden van het Driestar College in Gouda: 10 minuten eerder in ochtendspits	Ritten die aansluiten bij schooltijden rijden vanaf december enkele minuten eerder.	Dec-17
Lijn 504 naar IJsselstein eerder laten rijden, om op tijd op het werk te kunnen zijn	Vanwege de geringe vervoervraag niet meegenomen in het vervoerplan.	nvt
Verzoek voor directe lijn Wijk bij Duurstede – Amersfoort. Reistijd zou van 1:05 naar 0:40 uur gaan. Ook gebeurd met lijn 241 naar Utrecht	Vanwege de geringe vervoervraag niet meegenomen in het vervoerplan.	nvt
Lijn 203 vanuit Vathorst direct de snelweg op draaien	Alleen vanuit Vathorst lijkt de behoefte (nog!) niet groot genoeg. In gedachten houden voor de toekomst. Komt nu niet terug in het vervoerplan	nvt
Lijn 17 in Leusden komt niet in het zuiden van Leusden-Centrum. Daarnaast is Leusden niet verbonden met het ziekenhuis	Analyse en uitgewerkte mogelijkheden komen terug in het vervoerplan.	
Langer frequent doorrijden met lijn 17 in de avondspits, lijn 217 langer rijden in de ochtendspits	Meegenomen in vervoerplan 2018	Dec-17
Buslijn 207 vaker laten rijden, zowel vroeger (personeel UMC) als ook 's middags	Tweede rit van lijn 207 is in het vervoerplan 2018 komen te vervallen, in plaats daarvan een extra rit die op de Uithof arriveert voor 7:30.	Dec-17
Nachtbus Scherpenzeel gewenst	Op termijn wordt een plan voor de nachtlijnen gemaakt in samenwerking met Qbuzz, vooralsnog niet in vervoerplan 2018	nvt
Nachtbus Rhenen gewenst	Op termijn wordt een plan voor de nachtlijnen gemaakt in	

	samenwerking met Qbuzz, vooralsnog niet in vervoerplan 2018	
Eventueel N50 doortrekken naar Veenendaal als N81 niet rendabel is	Op termijn wordt een plan voor de nachtlijnen gemaakt in samenwerking met Qbuzz, vooralsnog niet in vervoerplan 2018	
Uithoflijn vanuit Scherpenzeel/Woudenberg	Vooralsnog niet in vervoerplan 2018, maar wel interessant voor onderzoek/cofinanciering in later stadium	
Vanuit de Veluwe: wens om lijn 103 te kappen/minder parallel te rijden.	Lijn 103 gaat vanaf december rijden van/naar Schothorst en niet meer naar CS.	Dec-17
Lijn 7 sneller laten rijden via Hogeweg en Hazeltunnel	Lijn 7 vangt ook het stuk van lijn 4 op dat de X4 niet meer bedient. Geen actie in vervoerplan 2018	nvt
Lijn 204 in Kattenbroek dezelfde route geven als X4, voor de duidelijkheid	Geen actie in vervoerplan 2018	nvt
Meer ritten lijn 656 , met BOL-kaart loopt de bus over. Extra ritten om 8:40 en 9:00 ontlasten lijn 56 en 19	Enkele extra ritten 's morgens en één extra rit in de middag.	's Morgens per heden, 's middags per december
Algemeen: rijtijd + stiptheid alle buslijnen	Basis van vervoerplan 2018	Dec-17
Lijn 1 stopt 's avonds te vroeg	Nieuwe lijn 11 zal 's avonds iets langer doorrijden.	
Omgeving Arnhemsebovenweg in Doorn heeft geen rechtstreekse verbinding meer met Zkh Zeist (voormalige Cnxx-lijn 81). Verzoek om herstel van deze verbinding vanuit bewoners zorgcentra	Samen met Qbuzz wordt gestudeerd op mogelijke verbeteringen op deze corridor. Ingangsdatum op dit moment onbekend.	onbekend
Bediening bedrijventerrein Over Oudland en Lage Dijk IJsselstein. Verzoek gemeente en enkele reizigers.	Vanwege de geringe vervoervraag niet meegenomen in het vervoerplan.	
Overbezetting buurtbus 526 Industrieweg Mijdrecht. Bezien in relatie tot lijnvoering lijn 130 en wens gemeente daarin. Signaal vanuit bb 526	Per december een extra lijn M2 naar industrieterrein en nieuwe wijk Maricken in Wilnis.	
Halte Heygraaff hernoemen naar Henschotermeer	Meenemen in dienstregeling 2018	Dec-17