



Vervoerplan 2018

--CONCEPT--

Versie 1.3

Maxim Meijers

29-5-2017



PROVINCIE **UTRECHT**

Syntus
Keolis GROUP



Inhoud

Inleiding	4
Analyses en aanpassingen per lijn	5
Stadsdienst Amersfoort	7
Lijn 1/11 Station – Eemgaarde / Birkhoven Park	7
Lijn X2 Station – Nieuwland	9
Lijn 3 Station – Vathorst via Meander MC	10
Lijn X4 Station – Kattenbroek via Hoogland	11
Lijn 5 Station – Vathorst via Schothorst	12
Lijn 6 Station – Liendert en Rustenburg	13
Lijn 7 Station – Vathorst via Zielhorst	15
Lijn 8 Station – Schuilenburg	16
Lijn 17/217 Station – Leusden (inclusief optie L1)	18
Lijn 19 Station – Rusthof	24
Lijn 656 Station – Hoornbeeck/Van Lodenstein College	25
Regio Amersfoort en Heuvelrug	26
Lijn 70 Amersfoort – Soest – Hilversum	26
Lijn 74 Soestdijk Noord – Soest Zuid	27
Lijn 76 Amersfoort – Bunschoten-Spakenburg	28
Lijn (X)80 Amersfoort – Scherpenzeel – Veenendaal – Rhenen	29
Lijn 82 Amersfoort – Maarn – Doorn	31
Lijn 280 Amersfoort – Veenendaal (sneldienst)	32
Lijn 356 Amersfoort – Soest NMM	33
Lijn 50 Utrecht – Doorn – Veenendaal / Wageningen	34
Lijn 56 Amersfoort – Zeist – Doorn – Wijk bij Duurstede	35
Lijn 83 Veenendaal Centrum – West – De Klomp	37
Lijn 381 Driebergen – Austerlitz – Zeist – Soest NMM	38
Regio Vecht en Amstel	40
Lijn M1/M2 Mijdrecht	40
Lijn 120 Utrecht – Breukelen – Amsterdam Zuidoost	41
Lijn 121 Mijdrecht – Hilversum	42
Lijn 123 Mijdrecht – Woerden	44
Lijn 126 Mijdrecht – Amsterdam Zuidoost	45
Lijn 130 Uithoorn – Breukelen	46
Regio Rijn en IJssel	48
Lijn 102 Utrecht – Woerden	48
Lijn 106 Nieuwegein – IJsselstein – Gouda	49
Lijn 107 Utrecht – Oudewater – Gouda	50
Lijn 195/295 Utrecht – Schoonhoven – Rotterdam	51
Lijn 3/5 Woerden	52
Buurtbussen	55
Uithoflijnen	58
Lijnen Amersfoort/Leusden (202, 203, 204, 206, 299)	58
Lijn 207 Gouda – Oudewater – Utrecht WKZ	60
Lijn 272 Bunschoten – Baarn – Soest – Utrecht	61
Nachtlijnen	62
Scholierenlijnen	62
Zomerlijnen	62
Conclusies	63
Bijlagen	64



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.

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. We willen eenieder die heeft bijgedragen hier graag hartelijk voor bedanken.

Het vervolproces ziet er als volgt uit:

- Syntus zal in week 22 het concept vervoerplan 2018 sturen naar ROCOV (het wettelijke provinciale adviesorgaan van consumenten), gemeenten en omliggende vervoerautoriteiten/vervoerbedrijven.
- ROCOV, Gemeenten en omliggende vervoerautoriteiten/vervoerbedrijven worden in de gelegenheid gesteld, als zij dat willen, om te reageren naar Syntus op het conceptvervoerplan uiterlijk in week 26. Uiteraard is het aan de gemeenten zelf hoe zij haar reactie vorm geven en wie zij daar wel of niet bij betrekken.
- In week 27 meldt Syntus het ROCOV, gemeenten en omliggende vervoerautoriteiten /vervoerbedrijven of (en zo ja, in hoeverre) de reacties worden overgenomen.
- In week 32 levert Syntus het vervoerplan in bij de provincie/concessieverlener
- De provincie toetst het vervoerplan aan beleidsuitgangspunten, concessievoorschriften (incl. Programma van Eisen van de aanbesteding) en beschikbare budget.
- 12 september 2017 (week 37) is het college van GS voornemens te besluiten over het vervoerplan 2018.

Het concept-vervoerplan is, zoals dat hoort, een concept. Op details zal het wellicht nog incompleet of onduidelijk zijn. Waar dit zo is, horen wij het graag, zodat er bij het definitieve vervoerplan 2018 geen twijfel meer bestaat.

Deventer/Amersfoort, 29 mei 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 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 in hoofdstuk 3. Aldaar wordt per lijn aangegeven of er wijzigingen zijn en wat deze wijzigingen inhouden. Hierbij zal worden gerefereerd aan de analyse die in dit hoofdstuk is beschreven.

Dienstregeling 2018

Gelijke exploitatiebijdrage

Voor dit vervoerplan is een inschatting 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).

In dit concept-vervoerplan is gestuurd op een totaal van **591.000 dienstregelinguren**, gebaseerd op een **standaardjaar**. Wijzigingen tussen concept en definitief vervoerplan kunnen zorgen voor kleine verschuivingen per lijn. Hierbij is het goed om te weten dat het aantal dru's in het **dienstregelingjaar** 2018 iets lager zal uitvallen. Dit dienstregelingjaar kent slechts 253 werkdagen, in plaats van de 255 uit het standaardjaar.

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 zal, samen met de OR van Syntus, de rijtijdverdeling onder de loep worden 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 wordt ook het aantal tijdhalttes (waar de chauffeur even de tijd afwacht) onderzocht, evenals de locaties van deze halttes. Waar nodig worden 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 worden 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 wordt 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. Daarna wordt aangegeven wat impact in dru's is.

In het definitieve vervoerplan zal als bijlage vervolgens het verschil in dru's per lijn zichtbaar worden gemaakt.

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 bevat 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.



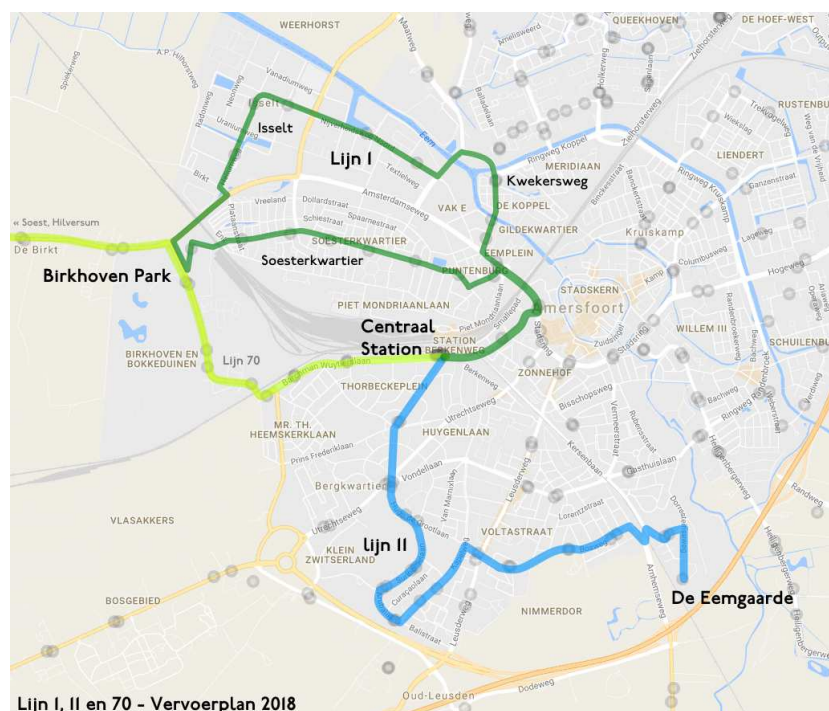
Bezetting

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 11** Station - Eemgaarde  *Wijzigingen*

Lijn 1 in Amersfoort is gesplitst in een lijn 1 en lijn 11. 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

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 11 niet altijd met één bus gereden kan worden, maar met het eindpunt op station Amersfoort is dit een minder grote uitdaging.

Lijn 1, 11 en lijn 70 in Amersfoort

Lijn 11 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 11 is dat de bus niet doorrijdt naar het centrum. Echter is het aantal vertrekkende 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 11 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 oplossing moeten worden gezocht, waar extra dienstregelinguren beschikbaar voor 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.

Inschatting dru's (standaardjaar)

+ 1.330

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 verkeersdrukke in Amersfoort. Ook als lijn 1 en lijn 11 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 X2 Station - Nieuwland




Wijzigingen

Op lijn X2 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.

 *Inschatting dru's (standaardjaar)*
+ 1.000

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.

 **Inschatting dru's (standaardjaar)**

0

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 X4 Station - Kattenbroek via Hoogland**
 **Wijzigingen**

Op lijn X4 is met name de rijtijd**verdeling** 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.

 *Inschatting dru's (standaardjaar)*
+ 100

Analyse

Lijn 5 Station - Vathorst via Schothorst

Route

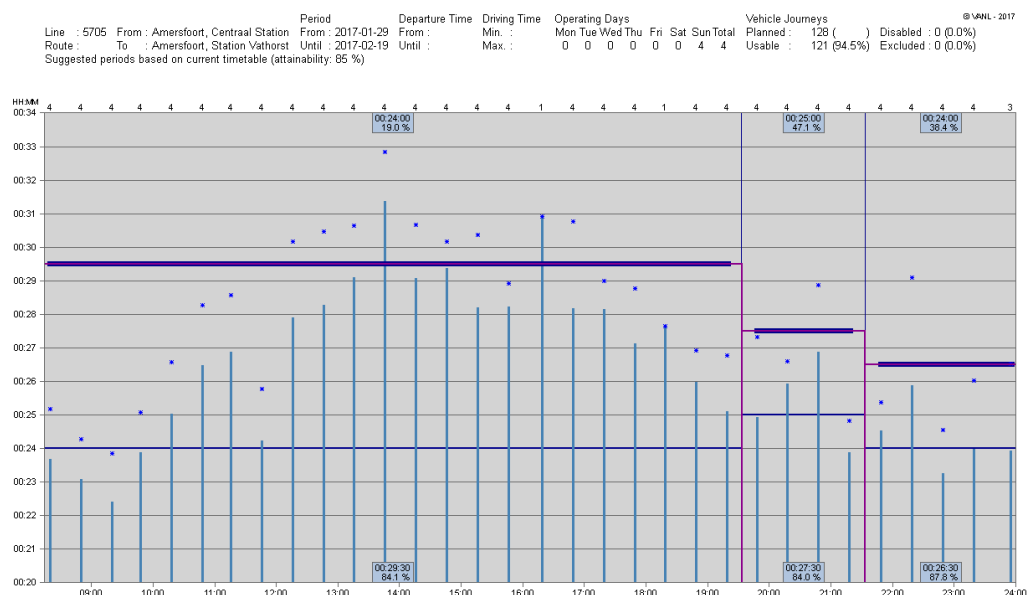
De route van lijn 5 is gelijk gebleven aan het vorige jaar. Er zijn geen klachten bekend over de route van lijn 5, behalve een enkele opmerking over het niet meer bedienen van de Varkensmarkt. Er is geen aanleiding om de route van lijn 5 te wijzigen.

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 weekdagen. 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.



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 is de rijtijd 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 naar verwachting 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.

Inschatting dru's (standaardjaar) + 100

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 wás 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 weekdagen. 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.

Inschatting dru's (standaardjaar, vergeleken met december 2016)


- 1.000

Hierin 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?

We denken dat er voor beide opties veel voors én tegens te bedenken zijn. Als lijn 7 via Emiclaer gaat rijden, zal dit elders gecompenseerd moeten worden. Dat kan bijvoorbeeld door enkele vroege of late ritten niet meer te rijden. Het lusje niet rijden betekent dat er vanaf de halte De Brand lopend enkele honderden meters overbrugd moeten worden tot het winkelcentrum.

Dit concept-vervoerplan wordt verstuurd naar de gemeente Amersfoort en het ROCOV. Graag horen we van deze partijen wat zij de beste oplossing vinden, zodat we afgewogen de best mogelijke keuze maken.

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.

 *Inschatting dru's (standaardjaar)*
- 430

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 rijtjeverdeling 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.

 *Inschatting dru's (standaardjaar)*
- 400

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. In hoofdstuk 3 van dit vervoerplan wordt beschreven welke mogelijke oplossingen er zijn voor extra ontsluiting in de wijken van Leusden.



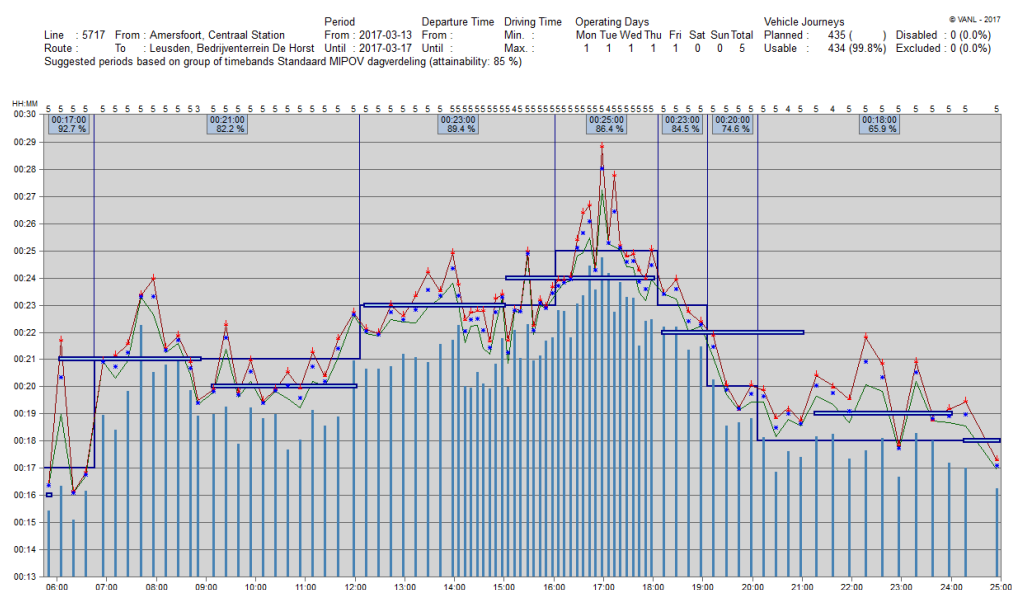
Rijtijd en punctualiteit

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 rijtijdektort 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

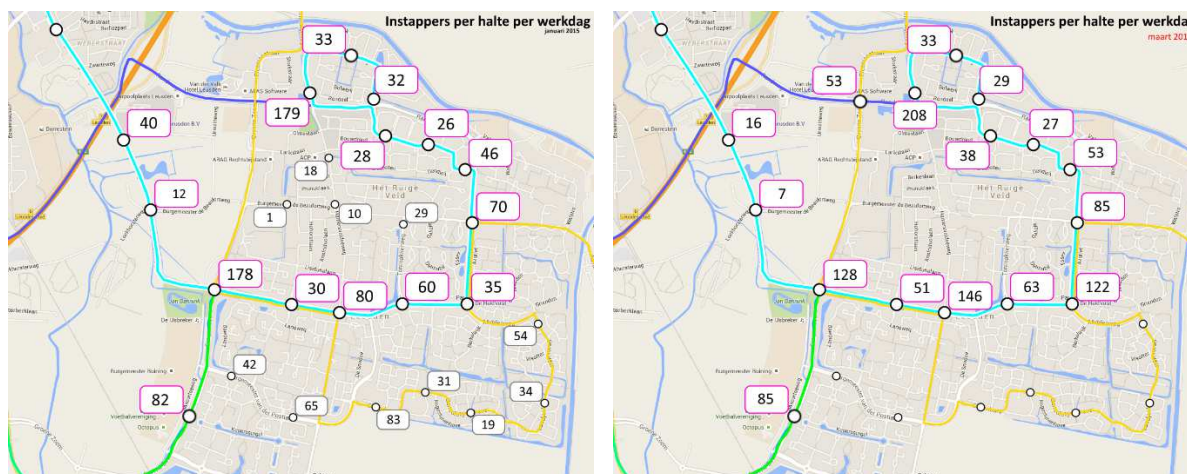
Sinds 5 maart is nog meer aandacht besteed aan het zo goed mogelijk aansluiten op station Amersfoort. De bussen sluiten aan op zo veel mogelijk treinen. Er zijn hier sindsdien geen opmerkingen of klachten over bekend.

Bezetting

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



Aantal instappers Leusden. Links: januari 2015 (data Connexxion via aanbesteding) en rechts: maart 2017 (OV-chipkaartgebruikers Syntus)

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.

 *Inschatting dru's (standaardjaar, vergeleken met december 2016)*
+ 2.000

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

Mogelijke oplossingen Leusden

Lijn L1 Servicebus Leusden (optioneel), in samenhang met lijn 17/217 en buurtbus 509

Wijzigingen

Syntus is van mening dat de nieuwe lijnen 17 en 217, samen met lijn 80, 82 en Veluwe buurtbus 509, zorgen voor een OV-dekking in Leusden die voldoet aan de provinciale eisen. Zoals in de analyse van lijn 17 is aangetoond, weten reizigers de bussen te vinden en zorgen de eerste aanpassingen voor een meer betrouwbare dienstverlening.

Tegelijkertijd begrijpen we de zorgen en de frustratie onder bestuurders en inwoners van Leusden, als het gaat om het verdwijnen van de bussen in de wijk. Het is echter niet mogelijk om een "oude lijn 77 + 78"-variant te maken waarbij óók lijn 217 rijdt. Een dergelijke oplossing kost minimaal 2 bussen extra en maakt chauffeursdiensten inefficiënt. Daarnaast wordt het product "217" minder aantrekkelijk, omdat er niet doorgereisd kan worden van/naar lijn 17. Al met al ontstaat er in Leusden dan een systeem waarbij in twee richtingen een spits is (van Leusden naar station

Amersfoort en van Amersfoort naar de Horst), met verschillende voertuigen. Dat maakt het niet alleen minder aantrekkelijk voor de reiziger, maar ook commercieel is er sprake van een forse verslechtering.

Hetzelfde geldt voor een systeem waarin de frequentie van lijn 17 wordt verlaagd, zodat er een extra lijn door het zuiden van Leusden-centrum kan rijden. Een dergelijke verlaging zorgt ervoor dat er (als lijn 217 blijft rijden) op de route van lijn 17 in één richting slechts twee bussen per uur rijden. Ook in de zuidelijke lus kunnen dan maar twee bussen per uur rijden, als we uitgaan van hetzelfde aantal voertuigen. Dit zal voor de meeste reizigers niet zorgen voor een verbetering, omdat zij minder reismogelijkheden krijgen en niet “busboekloos” naar de halte kunnen lopen. Het aantal aansluitingen op station Amersfoort zal hiermee ook afnemen.

Servicebus

In plaats daarvan is zou het mogelijk kunnen zijn om een ‘servicebus’ te introduceren, die een ronde rijdt door Leusden en aansluit op lijn 17 naar Amersfoort. De busdienst kan vergeleken worden met lijn M1 in Mijdrecht, waar ieder kwartier werd aangesloten op de snelle bus naar Amsterdam.

Syntus heeft niet de verwachting dat een dergelijke busdienst zal leiden tot substantieel meer reizigers. Naar verwachting wordt het gemiddelde van 6 reizigers per rit bij lange na niet gehaald op een dergelijke servicebus. Het is daarom voor ons niet te verantwoorden om elders te snijden in de dienstregelingen, ten gunste van deze bus in Leusden. Een servicebus zal daarom moeten worden bekostigd uit extra middelen van derden. Syntus is altijd bereid om mee te denken en te ontwerpen aan aanvullend maatwerk met de gemeente, en zal daar zeker constructief aan meewerken.

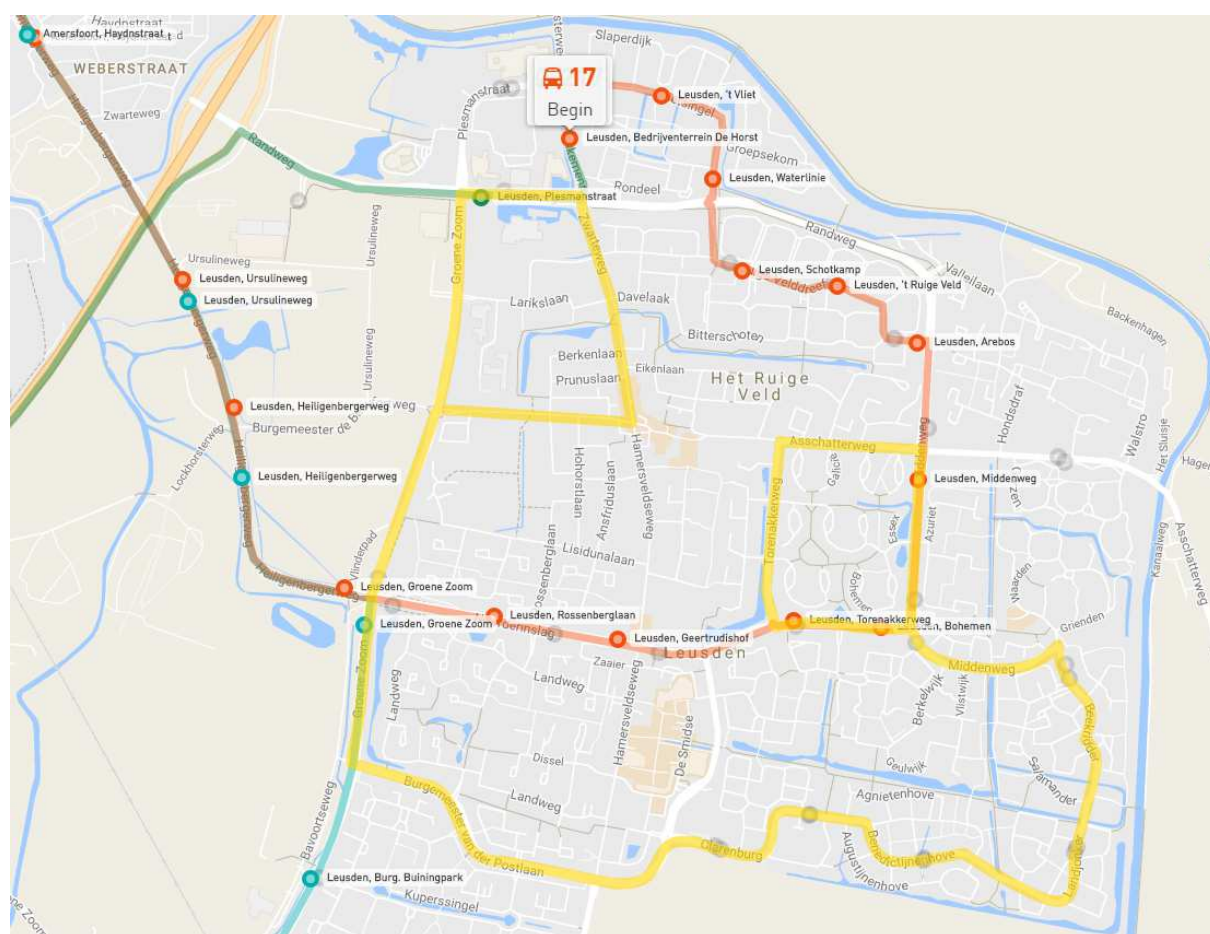
Als er wordt gekozen voor een extra servicebus, dan kan de exacte route worden afgestemd met de gemeente en overige belanghebbenden. Daarbij gelden vanuit Syntus slechts [drie voorwaarden](#):

- De route is toegankelijk voor bussen.
- De route is te rijden met één voertuig. Als de bus viermaal per uur rijdt is de route dan maximaal 14 minuten, rijdt de bus tweemaal per uur dan is de route maximaal 29 minuten, etc.
- De route is voor het grootste deel niet parallel aan de overige OV-lijnen.

De opties L1 en L2 genoemd in het [Goudappel-rapport](#) zijn mogelijke uitwerkingen, maar we zijn ervan overtuigd dat er ook andere varianten mogelijk zijn, die voldoen aan de bovenstaande criteria. Indien er wordt gekozen voor een servicebus dan zal de routevoering onderdeel zijn van het overleg met belanghebbenden. L1 en L2, en een mogelijk alternatief zijn hieronder in de afbeeldingen weergegeven.



Route L1 en L2 uit het rapport van GoudappelCoffeng “Busroutes Leusden”



Alternatieve route voor servicebus Leusden

Andere mogelijkheden

Voor de volledigheid willen we vermelden dat een deel van de ontsluiting van Leusden ook ‘gratis’ mogelijk is met het verleggen van de route van lijn 509. Daarvoor is echter een busluis noodzakelijk bij het Flankement, die de gemeente Groene Zoom op dit moment niet wil realiseren. Daarnaast is het verhogen van de frequentie van lijn 80/82 in de spits een mogelijkheid, zodat het zuidwestelijk deel van Leusden-Centrum bij het Burgemeester Buiningpark meer reismogelijkheden heeft. Dit wordt op het moment niet gehonoreerd door de gemeente Leusden, die niet wil dat er meer bussen per uur door de wijk **Tabaksteeg** rijden.

Inschatting kosten (standaardjaar)

Ervan uitgaand dat de bus 52 minuten per uur wordt ingezet, gedurende 12 uur op een dag en 6 dagen in de week, betreft dit ongeveer 3.000 dru. Omdat er vermoedelijk zeer weinig opbrengsten tegenover staan en er wel een extra voertuig moet worden aangeschaft, zullen de kosten van een dergelijke lijn ongeveer €250.000,- per jaar zijn. Deze kosten zijn berekend aan de hand van Bijlage A.2.6 van het Bestek: onderbouwing exploitatiebijdrage, waarbij de kosten voor overhead niet zijn meegerekend.

Een mogelijke servicelijn zoals hierboven beschreven zien we niet als onderdeel van het reguliere vervoerplan.

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.

Inschatting dru's (standaardjaar)

- 400

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 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.

Inschatting dru's (standaardjaar)

+ 60

* 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.

 *Inschatting dru's (standaardjaar)*
- 1.100

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.

 *Inschatting dru's (standaardjaar)*
+ 400

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 *rijtijdverdeling* waardoor de lijn als geheel een punctuelere dienstregeling krijgt. Aan het aantal vertrekmomenten of de aansluitingen is weinig tot niets gewijzigd.

Inschatting dru's (standaardjaar)

+ 150

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 (X)80 Amersfoort - Scherpenzeel - Veenendaal - Rhenen

Wijzigingen

Op lijn 80 en X80 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.

 *Inschatting dru's (standaardjaar)*
- 520

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 vertraginggevoeligheid, moet op weekdays 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. 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 verkeersdrukke, 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.

 *Inschatting dru's (standaardjaar)*
+ 800

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 dienstregelingen 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.

Inschatting dru's (standaardjaar) - 200

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.

 **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 rijtijdkort 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 drukkere en minder drukkere 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.

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.

 *Inschatting dru's (standaardjaar)*

- 500

*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 vertraginggevoelig.

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 vertraginggevoeligheid op het lijndeel tussen Amersfoort CS en het ziekenhuis. Per 5 maart hebben hier de eerste aanpassingen plaatsgevonden. De bus heeft op weekdagen 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 vertraginggevoelig 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. Overigens blijft lijn 381 wel over de Loolaan rijden.

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.

 *Inschatting dru's (standaardjaar, vergeleken met december 2016)*
- 3.000

Hierin zit de extra rijtijd verwerkt, ook de rijtijd per 5 maart. Het aantal dru's ligt met name lager door het vervallen van het lusje tussen station en Meander MC in Amersfoort.

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

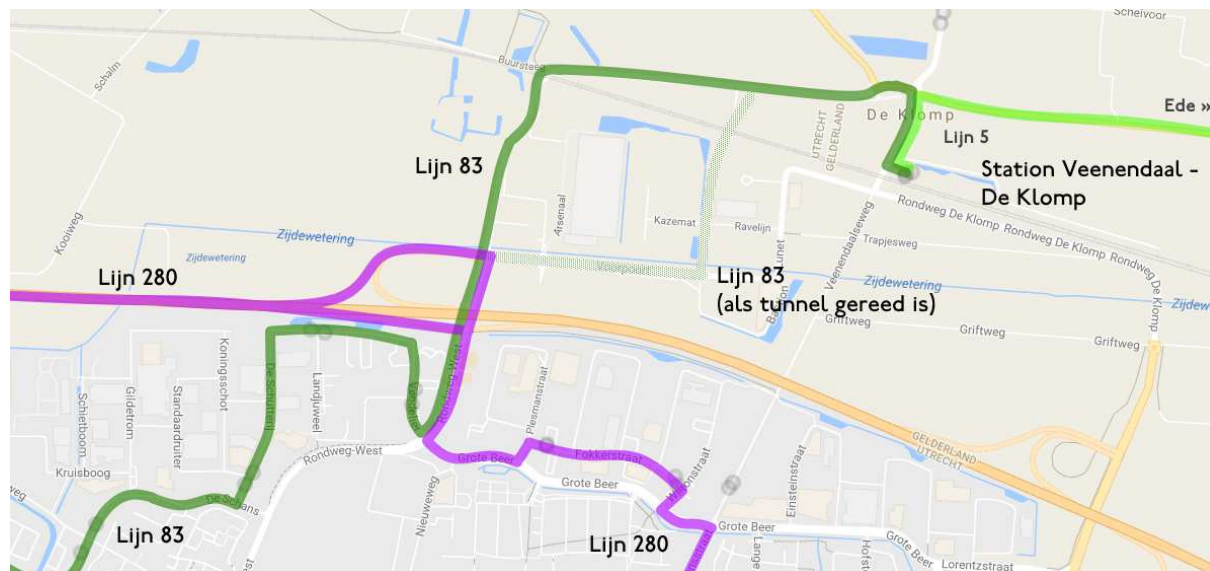
Lijn 85 Ede - Veenendaal Centrum

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.

 *Inschatting dru's (standaardjaar)*
+ 600

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.

Bezetting

Op een enkele rit in de ochtendspits na, is de bezetting altijd onder de 6. Dat geeft te twifelen 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.



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

Inschatting dru's (standaardjaar)

+ 2.000

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 krappen 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

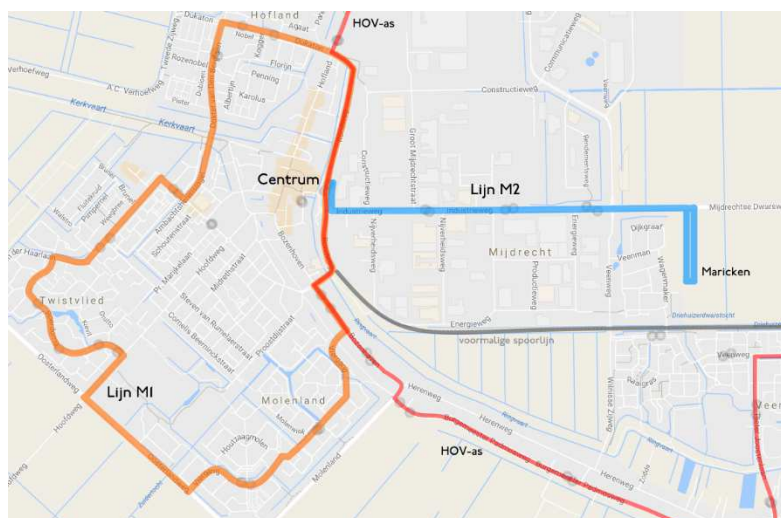
Lijn M1 Mijdrecht

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.



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


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

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, die (op de plankaarten) geschikt lijkt voor midi-bussen. Uiteraard is het dan wel noodzakelijk om een nieuwe halte te realiseren.

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 te rijden.

 *Inschatting dru's (standaardjaar)*
- 1.300

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.

De eerste twee tegenspitsritten vanuit Utrecht naar Breukelen rijden niet meer in de nieuwe dienstregeling, gezien de zeer lage bezetting.

 *Inschatting dru's (standaardjaar)*
- 1.150

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.

Inschatting dru's (standaardjaar)

+ 500

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

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 óp 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.

Inschatting dru's (standaardjaar)

- 250

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.

 *Inschatting dru's (standaardjaar)*
+ 150

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. Met de plannen van Connexxion in AML in het vooruitzicht, lijkt dat niet erg noodzakelijk. Er is zelfs wat voor te zeggen om alle bussen tot Mijdrecht te rijden, met een goede overstap op het nieuwe Rnet.

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), 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.

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.

 *Inschatting dru's (standaardjaar)*

+ 500

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 piekdrukke 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 versterken noodzakelijk.

Dienstregeling 2018

Lijn 102 Utrecht - Woerden

Wijzigingen

Om de problematiek 's middags bij het [Mink0:00:ema 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. In de ochtend zal versterken noodzakelijk blijven, deze versterkingsdienst zal in de winterperiode vast in de dienstregeling komen.

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.

Inschatting dru's (standaardjaar)

+ 50

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.

 *Inschatting dru's (standaardjaar)*

- 130

*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 éénaatstte rit van Utrecht naar Oudewater erg mager bezet (minder dag 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 dichters op elkaar gepland, zodat de drukte zich beter zal spreiden over de verschillende ritten. Daarmee wordt de topdrukke in één bus per dag op lijn 107 verholpen.

De éénaatstte rit op maandag-vrijdag van Utrecht naar Oudewater (gemiddeld minder dan 3 reizigers) en de laatste tegenspitsrit van Oudewater naar Utrecht (gemiddeld minder dan 5 reizigers, binnen de stad Utrecht) komen niet terug in de nieuwe dienstregeling.

 *Inschatting dru's (standaardjaar)*
+ 270

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. Zo nu en dan kan er rijtijd bij of af. Verder kan het patroon strakker: niet iedere rit heeft nu een zelfde rijtijd.

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

In de komende periode worden de rijtijden afgestemd met Arriva. De verwachting is dat dit geen groot effect heeft op aantallen dienstregelingen of op omlopen.

Arriva heeft aangegeven dat zij niet nogmaals een **kerstvakantiedienstregeling** willen rijden, omdat dit in de rest van hun concessiegebied ook niet gebeurt. Dit levert een dilemma op, omdat het niet mogelijk is dat slechts één van de vervoerders een andere dienstregeling rijdt. De ritten zijn in de vakantie anders verdeeld over de omlopen.

Het niet rijden van de vakantiedienstregeling zorgt voor een substantieel aantal extra dru's. Het betreft 6 weekdagen in december/januari (in een standaardjaar 8 dagen?), waarop we in totaal zo'n **300 dru extra** moeten inzetten als we geen vakantiedienst rijden.

 *Inschatting dru's (standaardjaar)*
+ 0 tot 500

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.

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. Hierbij maken we wel enig voorbehoud, mocht het komende zomer toch erg goed lopen op deze extra ritten.

Inschatting dru's (standaardjaar)

0

Buurtbussen

Buurtbusverenigingen bepalen in principe zelf welke dienstregeling zij willen gaan rijden. In de komende periode (tot 1 juli) gaan we met de buurtbusverenigingen 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 573-571-575. 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.

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 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.



Aansluitkwaliteit

Van reizigers uit Driebergen is bekend dat zij vragen om extra vroege ritten, die aansluiten bij werken 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.

Uithoflijnen

Analyse

Lijn 202 Amersfoort Nieuwland - Utrecht Rijnsweerd 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 bussluis 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 Rijnsweerd wellicht nog meer reizigers trekken op de hele lijn.

Analyse

Lijn 203 Amersfoort Vathorst - Utrecht Rijnsweerd 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 Rijnsweerd en een latere rit terug nog meer reizigers kunnen trekken op de hele lijn.

*Analyse***Lijn 204 Amersfoort Kattenbroek - Utrecht Rijnsweerd 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 gaan vragen of opmerkingen over bekend.

*Rijtijd en punctualiteit*

De rijtijd van lijn 299 is per 5 maart aangepast. Met name het lijndeel tussen Leusden en de A28 is vertraginggevoelig. 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 rijtijdaanpassingen 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.

 *Inschatting dru's (standaardjaar, vergeleken met december 2016)*
+ 1.800

In deze dru's zit de extra rijtijd per 5 maart verwerkt. Uitgesplitst naar lijn:

202: + 300

203: + 300

204: + 900 (een rit 's morgens extra sinds 5 maart)

206: + 300

299: 0 (opgeteld, er zijn ritten met meer en met minder rijtijd)

Analyse

Lijn 207 Gouda - Oudewater - Utrecht WKZ

Route

Lijn 207 is de nieuwe Uithoflijn van Gouda via Oudewater en Montfoort naar Rijnsweerd en de Uithof. De lijn is een pilot met twee ritten per dag, waarmee reizigers naar Rijnsweerd 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.

 **Inschatting dru's (standaardjaar)**

0

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.

Inschatting dru's (standaardjaar)

+ 70

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. Hier lijkt vooralsnog geen verdere aanpassing noodzakelijk.

Scholierenlijnen

Op de scholierenlijnen is het op dit moment met name wachten op de langere bussen. Deze bussen stromen in mei en juni in en moeten ervoor gaan zorgen dat er waar nodig extra capaciteit beschikbaar is. Met het verlengen van de versterkingsrit op de lijnbundel 646/647 lijkt het ergste knelpunt verholpen.

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

Zomerlijnen

De zomerlijnen hebben op het moment van schrijven nog niet gereden. Toch verwachten we dat op lijn 380 het aantal reizigers vergeleken met de kosten erg laag zal liggen. Er zijn vanuit Amersfoort goede alternatieven, met lijn 82 en 56. Vervolgens kan worden overgestapt op lijn 382 of 383.

Inschatting dru's (standaardjaar)

- 1.200

Natuurlijk is het bij voorbaat opheffen van een lijn wat vreemd. Daarom spreken we graag af dat dit **onder voorbehoud** gebeurt. Blijkt de lijn toch een groter succes dan gedacht, dan wordt de lijn behouden en zoeken we een vergelijkbare besparing in de zomerperiode op andere lijnen.



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.

Hiernaast is het overzicht te vinden van alle mutaties. De genoemde dru-mutaties zijn een inschatting van de veranderingen per standaardjaar, vergeleken met de stand tijdens de start van de dienstregeling in december 2016. In het definitief vervoerplan worden deze mutaties tot op de laatste minuut uitgerekend en worden de lijnen voorzien van een dienstregeling.

In het concept-vervoerplan telt het totaal aan mutaties op tot 300 dru's extra per standaardjaar, vergeleken met de originele dienstregeling voor 2017. Mogelijk komen hier nog 0-500 dru's (*) bij voor lijn 195/295, afhankelijk van het wel of niet rijden van een kerstvakantiedienstregeling. In het definitieve vervoerplan moet blijken of dit met alle cijfers achter de komma optelt tot 0 en zo nee, of er nog elders 300 (- 800) dru's bespaard moeten worden.

Dru-mutaties dienstregeling 2018			
Lijn	Mutatie	Lijn	Mutatie
1/11	+ 1330	M1/M2	- 1300
X2	+ 1000	120	- 1150
3	0	121	+ 500
X4	+ 100	123	- 250
5	+ 100	126	+ 150
6	- 1000	130	+ 500
7	- 430	102	+ 50
8	- 400	106	- 130
17/217	+ 2000	107	+ 270
19	- 400	195/295	0*
656	+ 60	3/5 Wdn	0
70	- 1100	202	+ 300
74	+ 400	203	+ 300
76	+ 150	204	+ 900
(X)80	- 520	206	+ 300
82	+ 800	299	0
280	- 200	207	0
50	- 500	272	+ 70
56	- 3000	380	- 1200
83	+ 600		
381	+ 2000	TOTAAL	+ 300



4. Bijlagen

Als bijlage 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.