

Vervoerplan 2025



Inhoud

1.	Inleiding	3
2.	Uitgangspunten provincie Utrecht	4
	Ambities	4
	Onderzoeksopgaven	4
	1. Gezamenlijke onderzoeksopgaven	4
	Basispakket (koesteren en optimaliseren)	4
	Pluspakket (groeien)	5
	2. Syntus onderzoeksopgaven	6
	Basispakket (koesteren en optimaliseren)	6
	Pluspakket (groeien)	6
3.	Samenwerking met collega-vervoerders	7
4.	Kalender 2025	7
5.	Bus kalender 2025	8
6.	Onderzoeksopgaven en wijzigingsvoorstellen	9
6.1	<i>Basispakket (koesteren en optimaliseren)</i>	9
	<u><i>Gezamenlijke onderzoeksopgaven</i></u>	
	Bediening Bergkwartier	10
	Westelijke Stadsboulevard	11
	Gevolgen voor OV van de afwaardering wegen in het kader van leefbaarheid	11
	Aansluitingen bus-trein corridor Utrecht- Amsterdam	12
	<u><i>Syntus onderzoeksopgaven</i></u>	
	Evaluatie proef route via Abcoude	13
	Bediening Bovenduist	16
	Bediening Hoefkwartier	18
	Doorontwikkeling HOV Amersfoort – USP	20
	Evaluatie Wijkbus Soesterkwartier Buurtbus 501	26
	Evaluatie bediening IJsselstein – Gouda	28
	Evaluatie wijziging lijnen 280 en 87 Amersfoort – Veenendaal – Rhenen	29
	Evaluatie bediening Zegveld	30
	Lijn 120/126 Hondsrugweg via S111/Holterbergweg	31
	Beter spreiden van vertrektijden Mijdrecht - Wilnis - Vinkeveen in daluren	32
	Quick- win gebiedsuitwerking Noordoost, Zuidwest, Noordwest en Oost	32
	Evaluatie nachtnet	33
6.2	<i>Pluspakket (groeien)</i>	38
	<u><i>Gezamenlijke onderzoeksopgaven</i></u>	
	Herstellen frequenties naar niveau pre corona	38
	Verhogen van frequenties op dragende corridors zoals benoemd in het OV-netwerkperspectief	38
	<u><i>Syntus onderzoeksopgaven</i></u>	
	Buslijn naar Twistvlied en op termijn naar Het Oosterland	39
	Lijn 5 Montfoort – Woerden: Uitbreiden van de spitsfrequentie	40
	Verbeteren grensoverschrijdend openbaar vervoer Veenendaal – Kesteren	40
7.	Wijzigingen per lijn en frequenties	42
	Stadsdienst Amersfoort	42
	Utrecht Streeklijnen	62
8.	Buurtbussen	104
9.	Scholierenlijnen	105
10.	Nachtlijnen	105
11.	Dru-opgave 2025	106
	Bijlagen	
	Consultatie Vervoerplan 2025	
	Frequentietabel	

1. Inleiding

In december 2016 is Syntus gestart met de uitvoering van de dienstregeling van de bus concessie Provincie Utrecht. Een concessie van 7 jaar met een verlenging naar 9 jaar tot december 2025.

Voor u ligt het Vervoerplan voor de concessie voor het dienstregelingsjaar 2025, van zondag 15 december 2024 tot zondag 14 december 2025, het laatste jaar van de concessie.

Voor de Provincie Utrecht en Syntus is dit jaar een normaal jaar in de concessie. Dat wil zeggen, dat niet wordt ingehouden als het gaat om het optimaliseren en onderzoeken van kansen en mogelijkheden in het openbaar vervoer, omdat 2025 het laatste concessiejaar is. De onderzoeksopgaven en de uitwerkingen daarvan in dit Vervoerplan laten zien, dat we ambitieus blijven werken aan het verbeteren van het openbaar vervoer in Utrecht binnen de mogelijkheden, die we hebben.

Bepalend is, dat we voldoende rijdend personeel hebben, om alle plannen die we gemaakt hebben kunnen realiseren. Keolis blijft personeel werven om de groep chauffeurs uit te breiden.

De ambities zijn in de uitgangspunten van de provincie Utrecht geprioriteerd als: Basispakket (koesteren en optimaliseren) en Pluspakket (groeien).

De provincie heeft gevraagd het Basispakket Dru-neutraal te houden. Dat betekent, dat gezocht moet worden naar mogelijkheden om uitbreidingen te compenseren, inhoudende het verlagen van frequenties of op bepaalde tijden niet meer rijden op bepaalde lijnen, tenzij wordt besloten het Dru-aantal te verhogen.

Er zijn echter uitbreidingen, die wij noodzakelijk vinden, omdat er door reizigersgroei op bepaalde lijnen extra capaciteit (extra ritten) nodig is of we bij oplevering van nieuwe woonwijken met een OV-aanbod willen voorzien. Dit vinden we zo belangrijk, dat deze uitbreidingen binnen het Basispakket plaats dienen te vinden.

Per 25 augustus 2024 hebben een aantal uitbreidingen plaatsgevonden uit het Pluspakket. Deze extra Dru worden opgeteld bij het Dru-totaal van het Basispakket in 2024, in overeenstemming met de uitgangspunten van de provincie. Daarmee is het Dru-totaal van het Basispakket in 2025 hoger dan dat in 2024.

Benadrukt wordt, dat maatregelen in een Pluspakket in het algemeen alleen gerealiseerd kunnen worden als er voldoende extra chauffeurs beschikbaar zijn. De verwachting is, dat dat voor de uitbreidingen vanuit het Pluspakket in 2025 het geval zal zijn.

In het vervoerplan van 2024 zijn op veel lijnen de frequenties van voor corona hersteld. Op een aantal lijnen nog niet, met name op zaterdag. In het Vervoerplan 2025 wordt uitgebreid ingegaan op wat er nodig is om de pre corona frequentie te herstellen en wordt het nut en de noodzaak daarvan toegelicht.

Dru-totalen in 2025:

Basispakket 2024	535.544
Uitbreiding per 25-08-2024 doorgezet naar 2025	+ 7.483
Basispakket 2025	543.027
Inzet vanuit Pluspakket 2025	+ 5.479
Totaal Dru in 2025, Basispakket + Pluspakket	548.506

Indien de frequentie zou worden opgehoogd naar de frequentie per corona	+ 31.064
Dru aantal in dat geval	579.570

Ambities

De ambities voor het Vervoerplan 2025 zijn als volgt geprioriteerd:

Basispakket (koesteren en optimaliseren)

1. Basis weer terug op orde: terug naar 100% dienstregeling met rituitval op normaal niveau.
2. Behouden bediening kleine kernen en landelijk gebied.

Pluspakket (groeien)

3. Herstellen frequenties naar niveau pre corona.
4. Verhogen van frequenties op dragende corridors zoals benoemd in het OV-netwerkperspectief.
5. Nieuwe OV-verbindingen.

Onderzoekopgaven

1. Gezamenlijke onderzoekopgaven

Basispakket (koesteren en optimaliseren)

1.1 Basis weer op orde

Bij de start van de dienstregeling 2024 op 10 december 2023 worden alle reguliere lijnen volgens het Syntus Vervoerplan 2024 gereden. Alleen de nachtlijnen worden nog niet volledig gereden. De Amersfoortse nachtlijnen zijn in vrijdagnacht nog niet opgestart.

Bij aanvang van de dienstregeling was de rituitval op normaal niveau. De uitdaging blijft het op peil houden van het aantal in te zetten chauffeurs. Werving van chauffeurs en grip krijgen op het ziekteverzuim blijven belangrijk.

1.2 OV in kleine kernen en bedrijventerreinen

De provincie onderzoekt in de eerste helft van 2024, als uitwerking van het coalitieakkoord "Aan de slag voor Utrecht" de beschikbaarheid van het openbaar vervoer in kleine kernen, het landelijk gebied en op bedrijventerreinen.

Het Vervoerplan 2025 is geschreven in Q1 (concept) en Q2(definitief) van 2024. Er is geen ruimte geweest om de resultaten van dit onderzoek in het Vervoerplan 2025 op te nemen. Wellicht kunnen onderdelen van het onderzoek als addendum van het Vervoerplan na vaststelling daarvan worden toegevoegd.

1.3 Aansluiting bus-trein corridor Utrecht – Amsterdam

Het stationsgebied Station Breukelen wordt door de provincie verbeterd. Specifiek de parkeervoorzieningen. Veel P+R gebruikers reizen met de auto vanuit Breukelen dorp en Loenen aan de Vecht naar het station. Dit was aanleiding waarom het openbaar vervoer vanuit die richting geen alternatief is. Gevraagd is de bus-bus en bus-trein aansluitingen kritisch te bekijken. Hierop wordt in dit Vervoerplan teruggekomen.

1.4 Bediening Bergkwartier Amersfoort

Gevraagd wordt samen met gemeente Amersfoort te onderzoeken of verbetering mogelijk is voor het bedienen van het Bergkwartier in Amersfoort.

Dit gaat over de routes van lijnen 34 (U-OV) en 202 (Syntus) in combinatie met nieuwe haltes aan de Daam Fockemalaan of Prins Frederiklaan in Amersfoort.

In dit vervoerplan een antwoord op deze vraag.

1.5 Westelijke Stadsboulevard

Wijzigingen in de infrastructuur, door het aanleggen van de Westelijke Stadsboulevard in Utrecht, leiden tot het vervallen van de bushalte Spinozaweg (lijn 5) en het samenvoegen van de haltes Koetsveldstraat en Majellapark ter hoogte van de Groeneweg en de aanleg van een nieuwe halte ter hoogte van het Thomas 'a Kempisplantsoen. De gemelde wijziging voor lijn 120 zal in de dienstregeling bij het Vervoerplan 2025 worden verwerkt.

1.6 Gevolgen voor OV van de afwaardering wegen in kader van leefbaarheid

Op 27 oktober 2020 heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen waarin zij de regering vraagt een kader op te stellen waarbij binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/u als leidend principe gehanteerd wordt. Deze mogelijke afwaardering van gemeentelijke wegen, die in 2022 en 2023 al plaats hebben gevonden, kan effecten hebben op de doorstroming van het OV.

Vervoerders wordt gevraagd samen met de provincie en gemeenten hierover in overleg te gaan en daarbij de eerste ervaringen (onderzoek gemeente Utrecht en aanstaand onderzoek gemeente Amersfoort) mee te nemen.

Dit geldt ook voor provinciale wegen waar met het vastgestelde Netwerkperspectief Wegen ook op een aantal trajecten sprake is en nog gaat zijn, van snelheids-verlaging op provinciale wegen.

Mocht een afwaardering betekenen dat er ondanks de gezamenlijke inspanningen toch extra rijtijd voor het OV (en dus extra Dru) benodigd zijn, dan treden vervoerder, provincie en gemeente hierover in overleg. Insteek daarbij is dat de extra Dru binnen de gemeente waar de afwaardering plaatsvindt gecompenseerd worden.

In de loop van 2024 en in 2025 wordt door Syntus voortdurend de rijtijd van de verschillende lijnen gemeten en geanalyseerd. Mutaties in de rijtijden als gevolg van afwaarderen van de maximumsnelheid zullen met de wegbeheerders worden gedeeld. Als er problemen in de rijtijden blijken en daardoor in de exploitatie van het openbaar vervoer wordt contact gelegd met de wegbeheerder(s) om tot een oplossing of een compensatie te komen.

Pluspakket (groeien)

1. Herstellen frequenties naar niveau pre corona

De meeste maatregelen in het Vervoerplan 2024 waren maatregelen waarbij voorgesteld werd de frequenties te herstellen naar de frequenties van de periode pre corona

In dit Vervoerplan wordt aangegeven welke lijnen al wel met de pre-corona frequenties worden uitgevoerd en welke lijnen daar nog niet aan voldoen en welke stappen moeten worden genomen om die lijnen op pre-corona niveau te krijgen.

2. Verhogen van frequenties op dragende corridors zoals benoemd in het OV-netwerkperspectief

De vervoerders is gevraagd in het Pluspakket voorstellen te doen voor het verhogen van frequenties en mogelijk versnellen van de lijnen op die dragende corridors.

Syntus zal in dit Vervoerplan hierop verder ingaan voor de lijnen 17, 70, 76, 107, 126, 130, 202, 280 en 295. Samen met U-OV wordt lijn 50 in dit kader beschouwd.

2. Syntus onderzoekopgaven

Syntus heeft de volgende onderzoekopgaven meegekregen, die in het Vervoerplan 2025 zullen worden uitgewerkt:

Basispakket (koesteren en optimaliseren)

1. Bediening Hoefkwartier Amersfoort
 - * Mogelijkheid snel OV naar Utrecht Science Park (USP)
 - * Mogelijkheid stadslijn naar Amersfoort Centraal via de Outputweg
2. Bediening Bovenduist Amersfoort.
3. Evaluatie proef route via Station Abcoude
4. Lijnen 120 en 126 Hondsrugweg via S111/Holterbergweg
5. Buslijn naar Twistvlied en op termijn naar de te ontwikkelen wijk Oosterland
6. Beter spreiden van de vertrektijden Mijdrecht-Wilnis-Vinkeveen in de daluren
7. Quick-win gebiedsuitwerking Noordoost, Zuidwest, Noordwest en Oost
 - Lopikerwaard
 - lijn 5/107:
 - Verplaatsen halte Montfoort, Groen naar Julianalaan/De Bleek (Woningbouwlocatie).
 - lijn 107:
 - Verkleinen halteafstand Montfoort Keizerrijk, door ligging op rijbaan ter hoogte van 21
 - Samenvoegen halte De Meern, Oranjelaan naar De Meern, Laan 1954.
 - Noordwest
 - Verplaatsen halte Amstelhoek, Amstelkade naar Ringdijk, Eerste Bedijking
8. Evaluatie Nachtnet
9. Evaluatie Wijkbus Soesterkwartier Amersfoort (buurtbus 501)

Pluspakket (groeien)

1. Onderzoeken snelle verbindingen om nieuwe doelgroepen aan te trekken en drukke lijnen te ontlasten.
 - Doorontwikkeling HOV Amersfoort-USP
 - Ontwikkeling relatie Montfoort-Utrecht
2. Verbindingen met beperkt/marginaal gebruik aantrekkelijker maken

2. Samenwerking met collega-vervoerders

In de regio werken we samen met collega openbaarvervoerbedrijven.

Met Qbuzz (U-OV) doen we dat op lijn 50 tussen Driebergen-Zeist en Utrecht, welk lijndeel we gezamenlijk uitvoeren. We stemmen de patroontijden op gezamenlijke routedelen zoveel mogelijk met elkaar af. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het traject Maarsen – Utrecht, waar de lijn 12 van U-OV en lijn 120 een gezamenlijk routedeel hebben.

Qbuzz is de nieuwe vervoerder in Zuidholland-Noord daarom overleggen we met hen over lijn 295 Rotterdam - Utrecht. Deze lijn rijden Qbuzz en Syntus gezamenlijk. Ook wordt met Qbuzz overlegd over het vervoer in het grensgebied tussen Zuidholland en Utrecht.

Met Connexxion (Hermes) bepalen we gezamenlijk de patroontijden van de lijnen 5, 83, 85 ten behoeve van “het rondje Veenendaal – Ede”, wat er in 2025 iets anders uit gaat zien. Verder houden Connexxion en Syntus (Keolis) elkaar op de hoogte van de ontwikkelingen in het Gooi en Amsterdam.

Met de Vervoersregio Amsterdam en met de buurbedrijven is dit vervoerplan gedeeld.

3. Kalender 2025

Op de volgende pagina is de jaarkalender toegevoegd. Daarin is te lezen welke dienstregeling wanneer geldig is. Belangrijkste data:

- | | |
|--|-----------------|
| - Kerstvakantie: 23 december 2024 t/m 05 januari 2025 | weken 52 en 1 |
| - Kerst valt op woensdag en donderdag | |
| - Voorjaarsvakantie: 24 t/m 28 februari | week 9 |
| - Pasen: 20 en 21 april | |
| - Koningsdag is in 2025 op 26 april | |
| - Meivakantie: 28 april t/m 4 mei | week 18 |
| - Bevrijdingsdag: in 2025 een feestdag | |
| - Hemelvaartsdag: 29 mei | |
| - Pinksteren: 8 en 9 juni | |
| - Zomervakantie: 21 juli t/m 31 augustus | weken 30 t/m 35 |
| - Zomervakantiedienstregeling: 14 juli t/m 31 augustus | weken 29 t/m 35 |
| - Herfstvakantie: 20 t/m 26 oktober | week 42 |

4. Bus kalender 2025

December 2024

Nr.	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
48							
49							
50							15
51	16	17	18	19	20	21	22
52	23	24	25	26	27	28	29
53	30	31					

Ingang nieuwe dienstregeling: Zondag 15 december

Januari 2025

Februari 2025

Maart 2025

Nr.	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Nr.	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Nr.	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
1			1	2	3	4	5	5				1	2	1	2	9					1	1	2
2	6	7	8	9	10	11	12	6	3	4	5	6	7	8	9	10	3	4	5	6	7	8	9
3	13	14	15	16	17	18	19	7	10	11	12	13	14	15	16	11	10	11	12	13	14	15	16
4	20	21	22	23	24	25	26	8	17	18	19	20	21	22	23	12	17	18	19	20	21	22	23
5	27	28	29	30	31			9	24	25	26	27	28			13	24	25	26	27	28	29	30
																14	31						

April 2025

Mei 2025

Juni 2025

Nr.	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Nr.	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Nr.	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
14		1	2	3	4	5	6	18				1	2	3	4	22						1	1
15	7	8	9	10	11	12	13	19	5	6	7	8	9	10	11	23	2	3	4	5	6	7	8
16	14	15	16	17	18	19	20	20	12	13	14	15	16	17	18	24	9	10	11	12	13	14	15
17	21	22	23	24	25	26	27	21	19	20	21	22	23	24	25	25	16	17	18	19	20	21	22
18	28	29	30					22	26	27	28	29	30	31		26	23	24	25	26	27	28	29
																27	30						

Juli 2025

Augustus 2025

September 2025

Nr.	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Nr.	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Nr.	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
27		1	2	3	4	5	6	31					1	2	3	36	1	2	3	4	5	6	7
28	7	8	9	10	11	12	13	32	4	5	6	7	8	9	10	37	8	9	10	11	12	13	14
29	14	15	16	17	18	19	20	33	11	12	13	14	15	16	17	38	15	16	17	18	19	20	21
30	21	22	23	24	25	26	27	34	18	19	20	21	22	23	24	39	22	23	24	25	26	27	28
31	28	29	30	31				35	25	26	27	28	29	30	31	40	29	30					

Oktober 2025

November 2025

December 2025

Nr.	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Nr.	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo	Nr.	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za	Zo
39		1	1	2	3	4	5	6						1	2	49	1	2	3	4	5	6	7
40	6	7	8	9	10	11	12	45	3	4	5	6	7	8	9	50	8	9	10	11	12	13	
41	13	14	15	16	17	18	19	46	10	11	12	13	14	15	16	51							
42	20	21	22	23	24	25	26	47	17	18	19	20	21	22	23	52							
43	27	28	29	30	31			48	24	25	26	27	28	29	30								

- Maandag t/m vrijdag Schoolperiode
- Maandag t/m vrijdag Kerstvakantie/meivakantie
- Maandag t/m vrijdag Zomervakantie
- Maandag t/m vrijdag voorjaarsvakantie (geen scholierenlijnen)
- Maandag t/m vrijdag herfstvakantie
- Maandag t/m vrijdag Schoolperiode-zomer (Lijnen 603, 695 en spitsrit 106 rijden niet)
- Bid- en dankdag afwijkende schooltijden
- Oudejaarsdag (Dienstregeling tot 20:00 uur)
- Zaterdag
- Koningsdag (zaterdag 26 april)
- Zondag

5. Onderzoekopgaven en wijzigingsvoorstellen

6.1 Basispakket (koesteren en optimaliseren)

In het Basispakket zijn de volgende onderzoekopgaven uitgewerkt:

Gezamenlijke onderzoekopgaven

- Bediening Bergkwartier Amersfoort
- Westelijke Stadsboulevard
- Gevolgen voor OV van de afwaardering van wegen in het kader van leefbaarheid
- Aansluiting bus-trein corridor Utrecht – Amsterdam
deze onderzoeksopdracht is gecombineerd met

Syntus onderzoekopdrachten

- Evaluatie proef route Abcoude
- Bediening Bovenduist Amersfoort
- Bediening Hoefkwartier Amersfoort
 - * Mogelijkheid snel OV naar Utrecht Science Park (USP)
 - * Mogelijkheid stadslijn naar Amersfoort Centraal via de Outputweg
- Doorontwikkeling HOV Amersfoort-USP
- Evaluatie Wijkbus Soesterkwartier Amersfoort (buurtbus 501)
- Evaluatie bediening IJsselstein – Gouda
- Evaluatie wijzigingen lijnen 280 en 87 Amersfoort – Veenendaal – Rhenen
- Evaluatie bediening Zegveld
- Lijnen 120 en 126 Hondsrugweg via S111/Holterbergweg
- Beter spreiden van vertrektijden Mijdrecht – Wilnis – Vinkeveen in de daluren
- Quick-win gebiedsuitwerking Noordoost, Zuidwest, Noordwest en Oost Lopikerwaard
 - * lijn 5/107: Verplaatsen halte Montfoort Groen naar Julianalaan/De Bleek (woningbouwlocatie)
 - * lijn 107: Verkleinen halteafstand Montfoort Keizerrijk, door ligging op de rijbaan ter hoogte van 21
 - * Samenvoegen halte De Meern naar De Meern Laan 1954
- Noordwest
 - * Verplaatsen halte Amstelhoek, Amstelkade naar Ringdijk, Eerste Bedijking
- Evaluatie Nachtnet

Bediening Bergkwartier Amersfoort

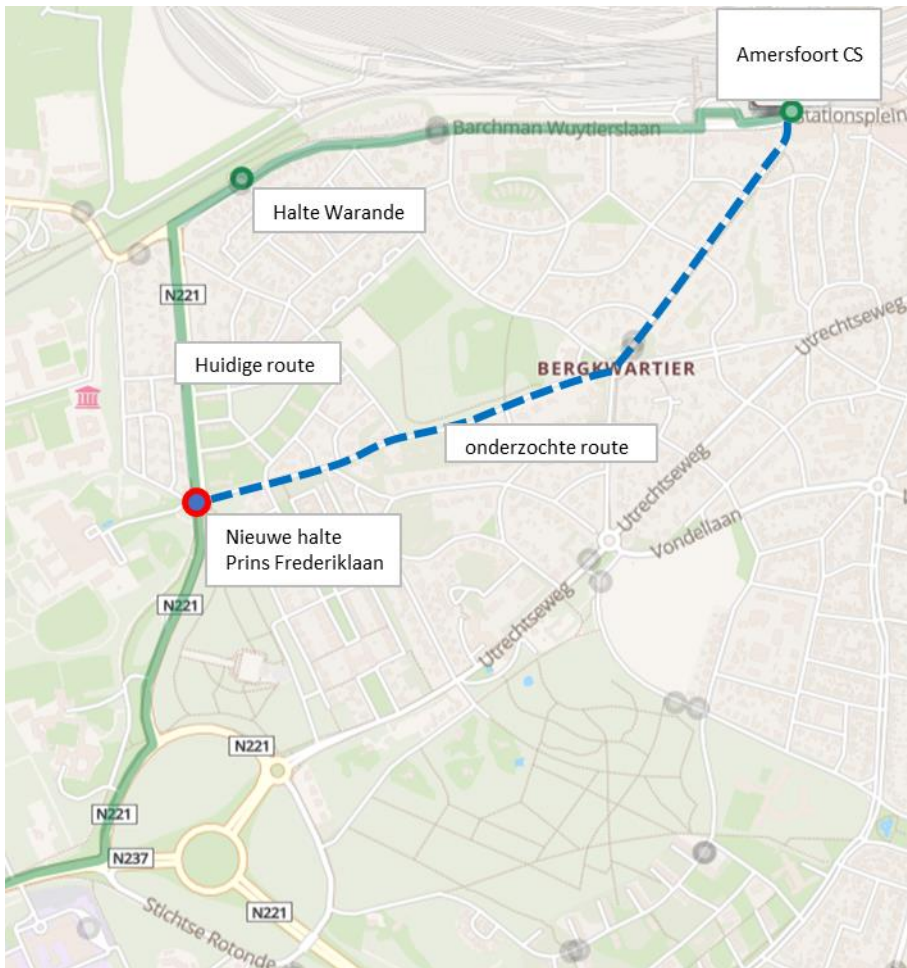
In de voorbereidingen voor het maken van dit vervoerplan hebben provincie en gemeente met de vervoerbedrijven overlegd over het verleggen van de route van de lijnen 34 van U-OV en lijn 202 van Syntus naar een route door het Bergkwartier om de wijk beter te ontsluiten.

De huidige route van beide gaat via Burgemeester Wuytierslaan en de Daam Fockemalaan. Voorgesteld is om te onderzoeken of de route verlegd kan naar de Koningin Wilhelminalaan, waar de lijnen 19 en 56 gebruik van maken en de Prins Frederiklaan.

De vervoerbedrijven zijn van mening, dat op de voorgestelde route meer rijtijd in de dienstregeling nodig is dan op de huidige route. Bovendien wordt in de toekomst de maximumsnelheid in de Koningin Wilhelminalaan mogelijk afgewaardeerd van 50 naar 30 km/uur. Gemeten is bij een snelheid van 50 km/uur. De variantie in de rijtijd op de huidige route is beperkt, waarmee aangegeven is, dat die route geen doorstromingsproblemen kent.

Na overleg hebben de vervoerbedrijven U-OV en Syntus met gemeente en provincie besloten de route van de lijnen 34 (U-OV) en 202 (Syntus) in het Bergkwartier niet te wijzigen.

De huidige route blijft daarmee gehandhaafd. Ter hoogte van de Prins Frederiklaan aan de N221 wordt een nieuwe halte aangelegd ter ontsluiting van het Bergkwartier. Ook de halte Warande blijft door beide lijnen bediend.



Westelijke Stadsboulevard

Er zijn diverse wijzigingen in de infrastructuur door het aanleggen van de Westelijke Stadsboulevard in Utrecht.

Concreet betekent dit dat de bushalte Spinozaweg (lijn 5) zal vervallen en de haltes op de Vleutenseweg zullen wijzigen (lijnen 12, 28, 38, 73 en 120).

De haltes Van Koetsveldstraat en Majellapark zullen worden samengevoegd ter hoogte van de Groeneweg en er wordt een nieuwe halte gerealiseerd ter hoogte van het Thomas à Kempisplantsoen. Op lijn 120 stappen bij de haltes Van Koetsveldstraat en Majellapark ongeveer 25 passagiers per werkdag in en uit.

Gevolgen voor OV van de afwaardering wegen in kader van leefbaarheid

Syntus is scherp op de gevolgen voor het openbaar vervoer van het afwaarderen van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km per uur en van 80 naar 60 km per uur. In het kader van het Vervoerplan 2024 zijn alle lijnen van de Syntus-concessie doorgemeten qua rijtijd en doorstroming. In het kader van het Vervoerplan 2025 zullen lijnen waarop afwaarderen van de snelheid aan de orde is geweest of zal zijn opnieuw gemeten worden om een goed beeld van de gevolgen op de doorstroming van het OV te hebben.

We treden graag in overleg met de wegbeheerders, om eventuele meerdrugs als gevolg van het uitbreiden van de rijtijd door het afwaarderen van de snelheid, gecompenseerd te krijgen.

Aansluitingen bus-trein corridor Utrecht – Amsterdam

In de richting van Utrecht naar Amsterdam sluit lijn 120 in Breukelen aan op de treinserie die in de basis altijd rijdt. Lijn 120 rijdt naar Amsterdam Bijlmer Arena altijd aansluitend op de trein, die van Utrecht komt.

Lijn 120 uit Amsterdam sloot aan op een andere treinserie naar Utrecht. De treinserie, waarop werd aangesloten is afgeschaald en wordt alleen nog in de brede spits geboden. Op deze treinserie zijn de afgelopen jaren een aantal wijzigingen door NS aangebracht, waardoor de aansluiting van lijn 120 op station Breukelen vanuit de richting Amsterdam op de trein naar Utrecht is verslechterd.

Lijn 120 maakt onderdeel uit van het OV-netwerk en zorgt tezamen met lijn 12 van U-OV voor een kwartierfrequentie tussen Maarssen-dorp en Utrecht. Aanpassen van lijn 120 heeft gevolgen voor de dienstregeling van lijn 12, maar ook voor andere lijnen van U-OV.

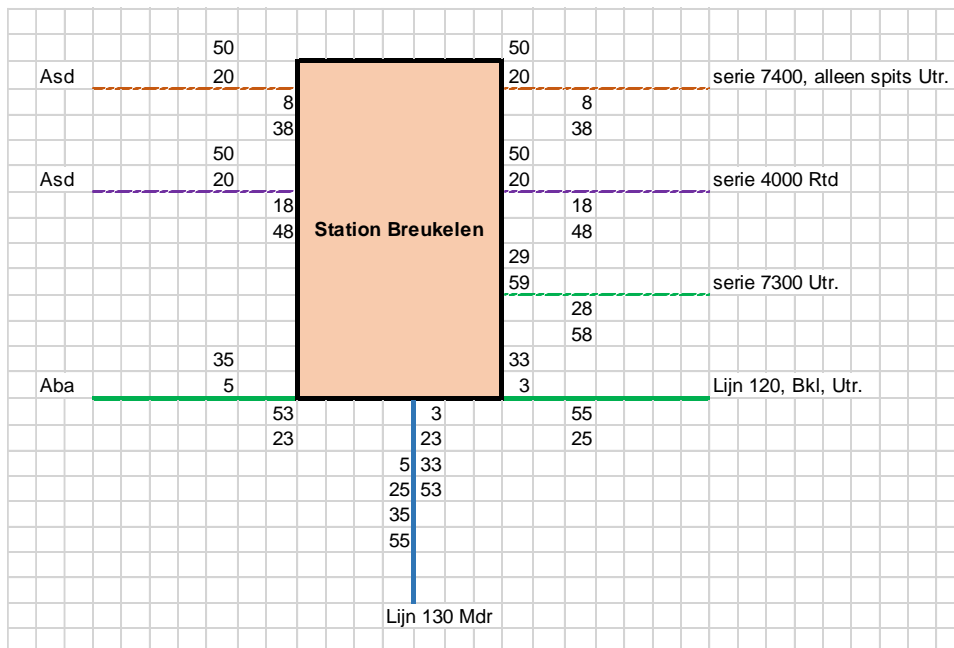
In overleg met U-OV hebben we besloten lijn 120 met de U-OV lijnen die daarbij betrokken zijn, in patroontijd te schuiven (ongeveer minus 10 minuten), zodat lijn 120 ook altijd een goede aansluiting op Station Breukelen heeft op de trein naar Utrecht Centraal. Hiermee kunnen reizigers uit Baambrugge, Loenen aan de Vecht en Breukelen-dorp in de dal periode 20 minuten sneller op Utrecht Centraal zijn door op de trein over te stappen. Dit geeft met name perspectief voor reizigers naar Utrecht Centraal, die in de huidige situatie op eigen gelegenheid naar Station Breukelen reizen.

Voor de aansluiting betekent dit het volgende.

De trein uit Utrecht komt altijd aan om .29 en .59 op Station Breukelen. Lijn 120 naar Loenen aan de Vecht, Baambrugge, Abcoude en verder naar Amsterdam Bijlmer Arena vertrekt altijd om .05 en .35. De overtaptijd van de trein naar de bus is 6 minuten.

De trein naar Utrecht vertrekt altijd om .28 en .58 vanaf Station Breukelen. Lijn 120 komende vanaf Amsterdam Bijlmer Arena via Abcoude, Baambrugge en Loenen aan de Vecht naar Breukelen komt altijd aan om .23 en .53 bij Station Breukelen. De trein naar Utrecht vertrekt altijd om .28 en .58.

De overstap van de bus naar de trein is 5 minuten.



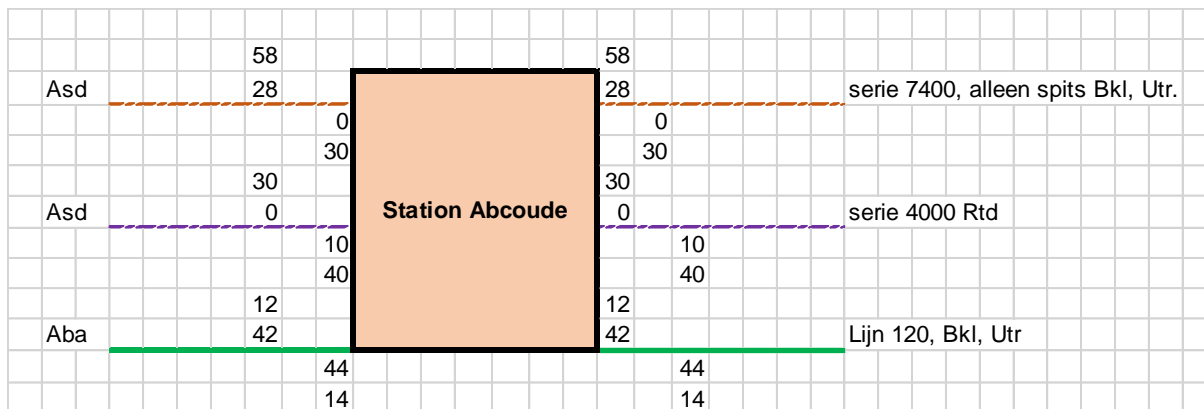
De aansluiting van lijn 120 op de trein naar Woerden/Rotterdam gaat hiermee wel verloren, in plaats van 15 minuten overstaptijd wordt dat 25 minuten. Op het moment is dat al het geval van Woerden/Rotterdam naar lijn 120 in noordelijke richting.

Voor de aansluitingen in Abcoude van lijn 120 op de treinen naar Amsterdam en Gouda/Rotterdam heeft de verschuiving in de patroontijden wel een positief effect. De overstap van lijn 120 uit Loenen aan de Vecht en Baambrugge op de trein naar Breukelen/ Woerden blijft 25 minuten.

Lijn 120 vanuit Breukelen aankomend om .12 en .42 in Abcoude blijft aansluiting geven op de trein naar Amsterdam/Uitgeest. De trein vertrekt om .20 en .50, de overstap bus – trein is 8 minuten.

Door rijtijdverschillen fluctueren de aankomsttijden van lijn 120 over de dag.

De trein vanuit Uitgeest/Amsterdam komt aan op Station Abcoude om .11 en .41. Lijn 120 komt om .14 en .44 langs. De overstaptijd trein – bus is 3 minuten. Dat is krappert dan in de huidige dienstregeling.



Lijn 130 Uithoorn – Mijdrecht – Breukelen wijzigt niet. Deze lijn sluit al aan op de trein, die in de basis altijd naar Utrecht rijdt, waardoor er in een halfuurfrequentie gereisd kan worden tussen Uithoorn/Mijdrecht en Utrecht. In de spitsen wordt aangesloten op de verdichtende treinserie, waardoor er vier keer per uur naar en van Utrecht gereisd kan worden.

Het aantal ritten op treinserie 7400 wordt volgens de Adviesaanvraag Dienstregeling 2025 van NS met enkele ritten uitgebreid, waardoor de spits wordt verbreed. Voorgesteld wordt om in het Pluspakket rekening te houden met het feit de spits ook op lijn 130 met aansluitende ritten te verbreden.

Evaluatie proef route via Station Abcoude

Een lang gekoesterde wens van de gemeente De Ronde Venen en de inwoners vanuit voornamelijk het oostelijke deel van die gemeente was het bedienen van station Abcoude. Vanaf december 2022 is de route van lijn 120 op basis van een pilot verlegd. Er wordt niet meer op de Karspeldreef heen en weer gereden naar Station Holendrecht, maar in Abcoude wordt langs Station Abcoude gereden.

Reden dat provincie en Syntus eerst geen voorstander van deze route waren was, omdat er geen volledige aansluiting op de trein kon worden geboden. Door het verschuiven van de vertrektijden van lijn 120 in zuidelijke richting kan deze volledige aansluiting wel geboden worden.

Hierdoor is de verwachting dat het gebruik van Station Abcoude als overstapstation zal toenemen.

Mogelijk gaat dat ten koste van het gebruik van lijn 120 tussen Abcoude en Amsterdam Bijlmer ArenA. Reizigers zijn door de verbeterde overstap 10 minuten sneller vanuit Amsterdam in de Vechtstreek.

Voor de pilot waren enkele evaluatiecriteria vastgesteld:

- Aantal instappers even groot of groter
- Groei is te relateren aan routewijziging
- Overstap bus-trein blijft aantrekkelijk
- Opbrengsten blijven stabiel of groeien voor deze lijn

Reden voor beëindiging:

- Het niet halen van de evaluatiecriteria
- Onvoldoende draagvlak (klachten, enquête)
- Problemen exploitatie

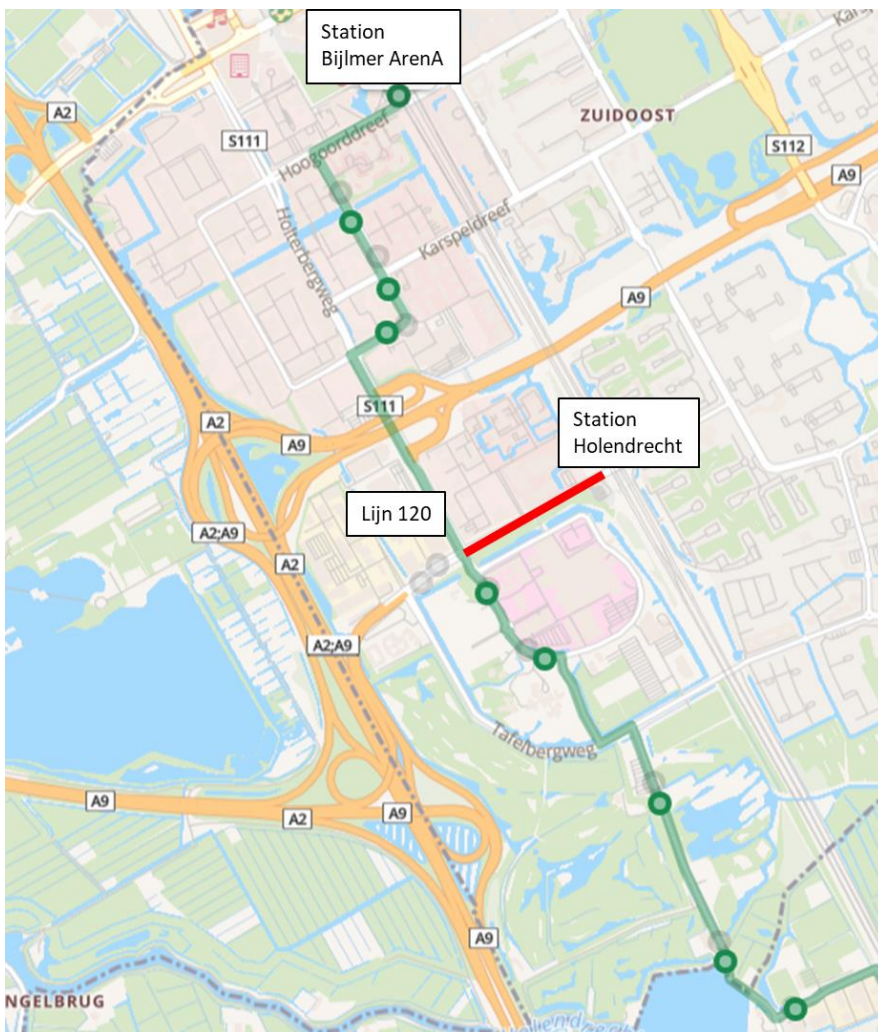
De belangrijkste overstapbewegingen op station Holendrecht in 2022 waren:

94 van de trein op lijn 120 in de richting Breukelen - Utrecht.

112 van lijn 120 op de trein richting Amsterdam Arena.

Terugkijkend kan de route van lijn 120 voor veel passagiers de reden zijn geweest om met de trein door te reizen naar Station Holendrecht in plaats op dat traject gebruik te maken van lijn 120.

Het feit, dat ruim 600 meter heen en terug, in totaal ruim 1.200 meter, werd opgereden naar Station Holendrecht kan heel goed bepalend zijn geweest in de keuze om van Station Holendrecht gebruik te maken.



Op het traject Bijlmer Arena – Abcoude is het aantal in- en uitstappers significant toegenomen. In de huidige lijnvoering langs Station Abcoude is het aantal instappers op Station Bijlmer Arena ten opzichte van de oude lijnvoering toegenomen met 92 gemiddeld per werkdag en het aantal uitstappers met 69.

	nov-22	nov-23	nov-22	nov-23
	instappers	instappers	uitstappers	uitstappers
Station Bijlmer Arena	189	281	137	206
Holendrecht naar AsdSBA	5		112	
Holendrecht naar UtrCS	94		2	
Station Abcoude naar AsdSBA		15		36
Station abcoude naar UtrCS		23		3
Totaal	288	296	251	242

Het aantal instappers Bijlmer Arena + Station Abcoude is 21 hoger dan voorheen. Het aantal uitstappers is met 7 uitstappers licht afgenomen.

	nov-22	nov-23	
	instappers	instappers	verschil
Station Bijlmer Arena ri Utrecht	189	281	92
Holendrecht ri Utrecht	94		-94
Station abcoude naar UtrCS		23	23
	283	304	21

	nov-22	nov-23	
	uitstappers	uitstappers	verschil
Station Abcoude naar AsdSBA		36	36
Holendrecht naar AsdSBA	112	206	94
Station Bijlmer Arena	137		-137
	249	242	-7

Het aantal in- en uitstappers op het traject Abcoude – Bijlmer Arena is niet spectaculair gegroeid, maar ook zeker niet gedaald.

Er zijn slechts een beperkt aantal klachten over de nieuwe route ontvangen. De informatievoorziening op de bushalte bij het AMC over de looproute naar de ingang van het AMC is op orde gebracht.

Op basis van deze resultaten en met de verbeterde aansluiting op de stations Breukelen en Abcoude wordt de route in de pilot omgezet naar de definitieve route.

Er wordt met de gemeente De Ronde Venen overlegd om nieuwe haltevoorzieningen op de route te realiseren.

De wijk krijgt een lage parkeernorm en daarom wil de gemeente Amersfoort vanaf het begin van de bouwontwikkelingen van de wijk een vorm van openbaar vervoer voor de wijk. Vanaf de zomer in 2025 zal dat, bij de aanvang van de bouw in Bovenduist, eerst een pendelbus met een 8-persoonsbus zijn, tussen Bovenduist en Vathorst. De lijn groeit als het ware mee met de wijk Bovenduist. Op termijn wordt de pendel opgenomen in de nieuwe lijn 205.

De halte, die op hieronder afgebeelde plattegrond in rood is aangegeven met daarbij vermeld "nieuwe bushalte" wordt dan de nieuwe begin- en eindhalte van lijn 205. Vanaf de zomer van 2025 zal de pendeldienst in Bovenduist de route volgen die op de plattegrond geel is ingekleurd, met een tijdelijke halte in de wijk.

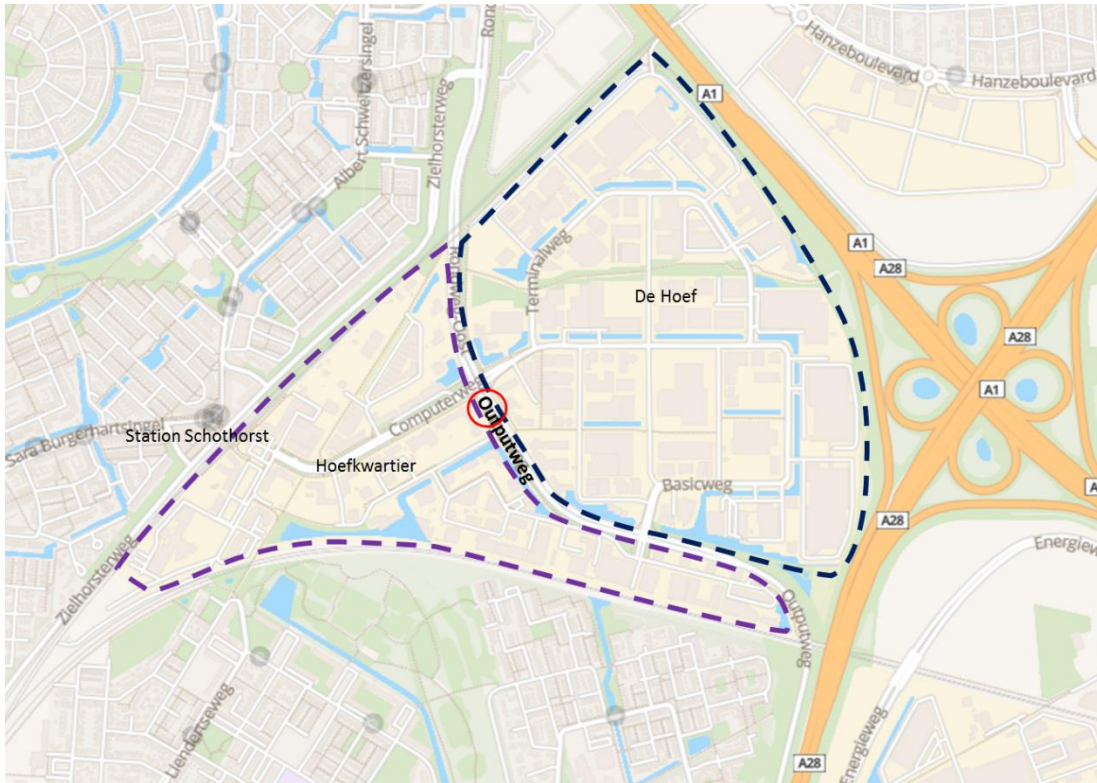


De pendeldienst rijdt tussen Bovenduist en Station Vathorst, zoals aangegeven op bovenstaande plattegrond.

Hoefkwartier en de Hoef.

Ten oosten van station Schothorst liggen de wijken Hoefkwartier en de Hoef.

Hoewel een groot deel van de wijk Hoefkwartier “pal naast NS-station Amersfoort Schothorst ligt” heeft de gemeente Amersfoort de wens de wijk met openbaar busvervoer te ontsluiten met een haltevoorziening aan de Outputweg. Die haltevoorziening is ook van betekenis voor de ontsluiting van het bedrijventerrein in het noordwesten van de Hoef.

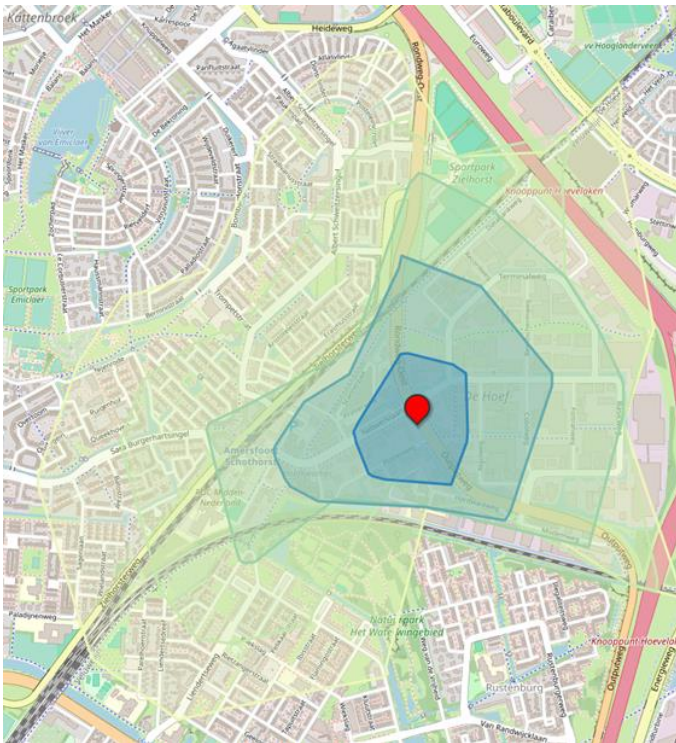


Op de plattegrond hierboven zijn het Hoefkwartier en de Hoef aangegeven. De rode cirkel op de plattegrond is de locatie van de aan te leggen halte.

De nieuwe halte Hoefkwartier biedt voor de woon- en werkwijk Hoefkwartier een goede en centrale aansluiting op de bus. Er worden de komende jaren ongeveer 3.800 woningen gerealiseerd in een gebied waar nu nog niet/beperkt wordt gewoond. De wijk richt zich op jongeren, ouderen, starters en gezinnen. Er komen vooral appartementen in midden- en hoogbouw. De parkeernorm voor het gebied wordt zeer laag met een parkeernorm van 0,2.

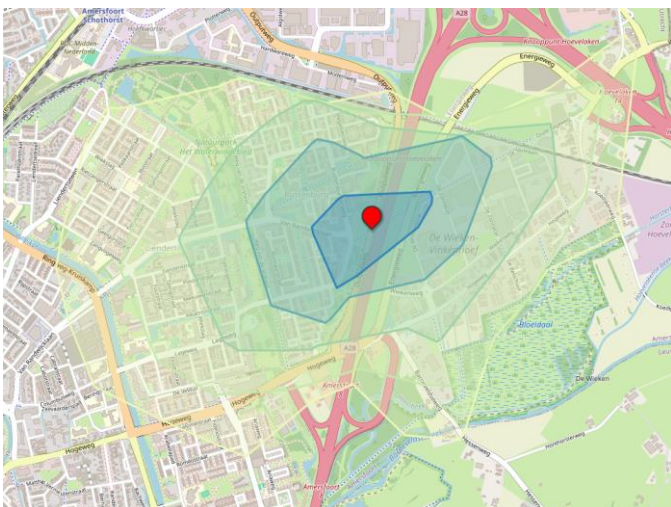
Ook bevindt zich bij station Schothorst ROC Midden Nederland en SOMT aan de Softwareweg.

Nu zijn er op De Hoef ruim 10.000 arbeidsplaatsen, vooral in de informatie en communicatie, zakelijke dienstverlening en groot- en detailhandel.



afstand	fietsen	lopen	aantal	
			nieuwe woningen	huidige inwoners studenten
300 m	1 min	3 min	822	1.000
600 m	2 min	7 min	2.431	
900 m	3 min	10 min	573	3.400
1.200 m	4 min	14 min		3.789
1.500 m	5 min	17 min		5.444

Deels overlap met de halte in Zielhorst en Rustenburg



afstand	fietsen	lopen	Inwoners
300 m	1 min	3 min	189
600 m	2 min	7 min	1.151
900 m	3 min	10 min	1.873
1.200 m	4 min	14 min	2.200
1.500 m	5 min	17 min	3.195

Het heeft grote meerwaarde om de bewoners van Rustenburg en de werknemers op Wieken-Vinkenhoef een overstapvrije verbinding naar USP en een snelle optie naar Amersfoort Centraal Station te bieden.

Na uitgebreide studie is het helaas niet mogelijk gebleken een rolstroeltoegankelijke halte te maken ter hoogte van de Oude Lageweg. Desondanks is de meerwaarde van een opstapplaats voor Rustenburg dermate groot, dat de halte toch wordt aangelegd. Voor reizigers die een rolstoel gebruiken, is het mogelijk om bij de halte Amerena uit te stappen of eerder over te stappen op lijn 6.

Binnen het bereik van de halte ligt ook het bedrijventerrein De Wieken. Dat bedrijventerrein wordt in de komende jaren verder gaat uitgebreid.

Er zijn nu zo'n 100 bedrijven op het terrein gevestigd met in totaal 2.000 arbeidsplaatsen.

De gemeente Amersfoort doet er in de komende jaren alles aan om ervoor te zorgen, dat de halte Rustenburg-Oost ook voor reizigers in een rolstoel volledig toegankelijk wordt.

Doorontwikkeling HOV Amersfoort - USP

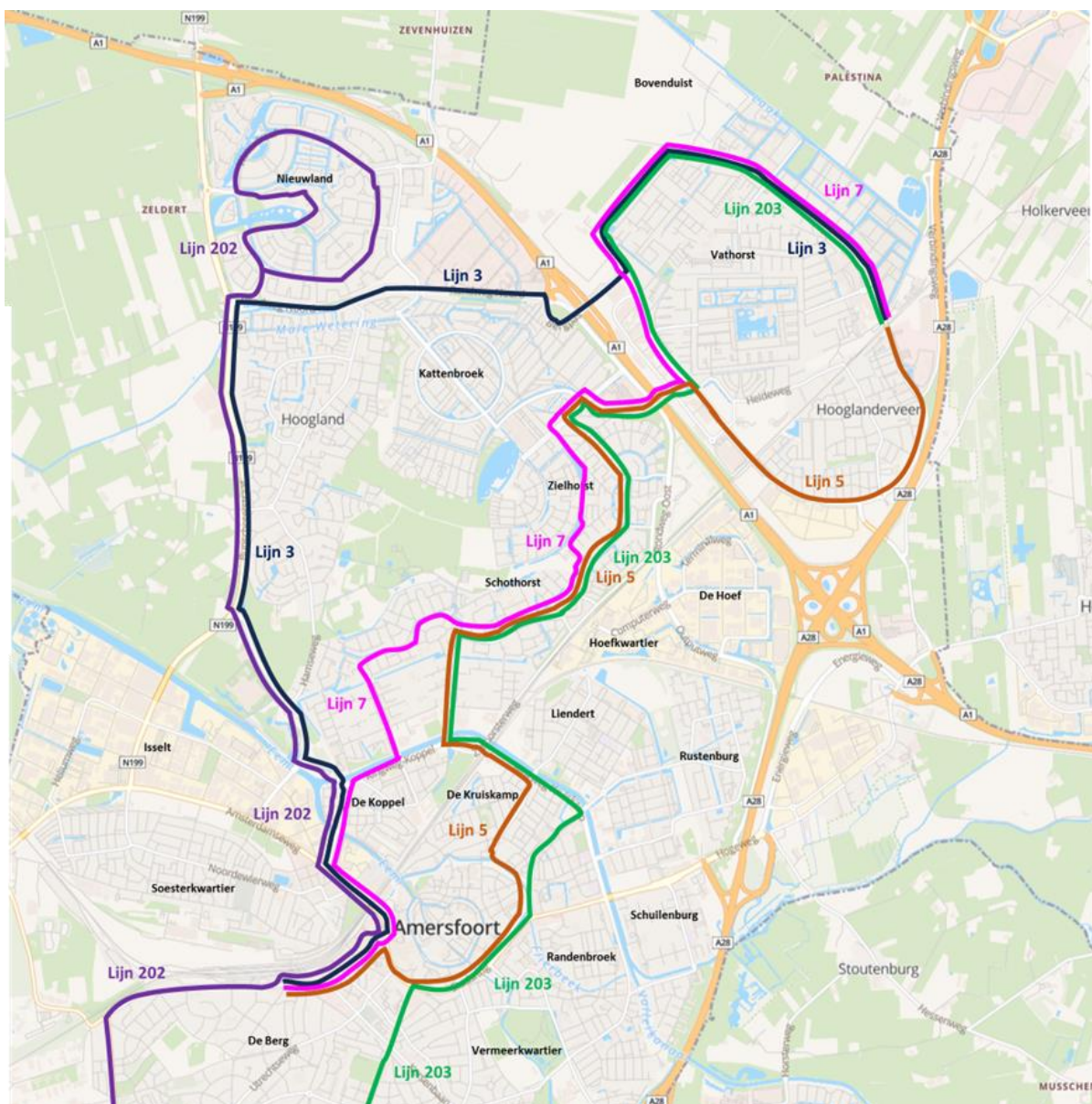
Met de HOV-lijnen 202 en 203 heeft Amersfoort een frequente verbinding met het Utrecht Science Park. Lijn 202 rijdt in de spitsen door naar Nieuwland, in de daluren niet verder dan Amersfoort CS.

Lijn 203 heeft in de spitsen als begin-/eindpunt Station Vathorst. In de daluren zijn de stations Schothorst en Vathorst afwisselend begin- of eindpunt van de lijn.

De provincie Utrecht en de gemeente Amersfoort hebben de ambitie deze dragende corridor verder uit te bouwen. In ieder geval de capaciteit af te stemmen op de vervoersvraag.

Door de drie ontwikkelvragen, ontsluiting Bovenduist, ontsluiting Hoefkwartier en doorontwikkeling HOV Amersfoort – USP te combineren wordt synergie bereikt waardoor de ontwikkeling van lijn 205 mogelijk is geworden.

Op de volgende plattegrond is de huidige ontsluiting van Amersfoort Noord weergegeven.



De huidige situatie is als volgt.

Lijn 2 verbindt Nieuwland met het Centraal Station. In de spits worden een aantal ritten gereden als lijn 202.

Lijn 202 rijdt op maandag tot en met vrijdag overdag met minimaal een kwartierfrequentie naar Utrecht USP. In de avond en in het weekeinde is de frequentie 2 keer per uur.

Tussen Utrecht USP en Vianen is de frequentie minimaal 2 keer per uur.

Het is de zwaarst bezette HOV-lijn van Amersfoort naar Utrecht.

Lijn 3 is de verbinding van het Centraal Station met Vathorst, langs Hoogland en Kattenbroek. Op maandag tot en met vrijdag tot 20 uur in een kwartierfrequentie. Na 20 uur en in het weekeinde in een halfuurfrequentie.

Lijn 5 verbindt vanaf Station Vathorst via Hooglanderveen, Zielhorst, Station Schothorst, Schothorst en de Kruidkamp met het Centraal Station. Lijn 7 doet datzelfde, maar dan via Vathorst en De Koppel. In de basis wordt op de lijnen 5 en 7 met een halfuurfrequentie gereden. Buiten de kerst- en zomervakantie wordt de dienstregeling in het huidige dienstregelingsjaar (2024) op beide lijnen tussen Amersfoort Centraal en Station Schothorst verdicht naar een kwartierfrequentie.

Met de HOV-lijn 203 naar het USP wordt in Vathorst dezelfde route gereden als met lijn 7. Na Vathorst zijn de routes van lijn 5 en 203 tot en met de Stadsring bijna hetzelfde.

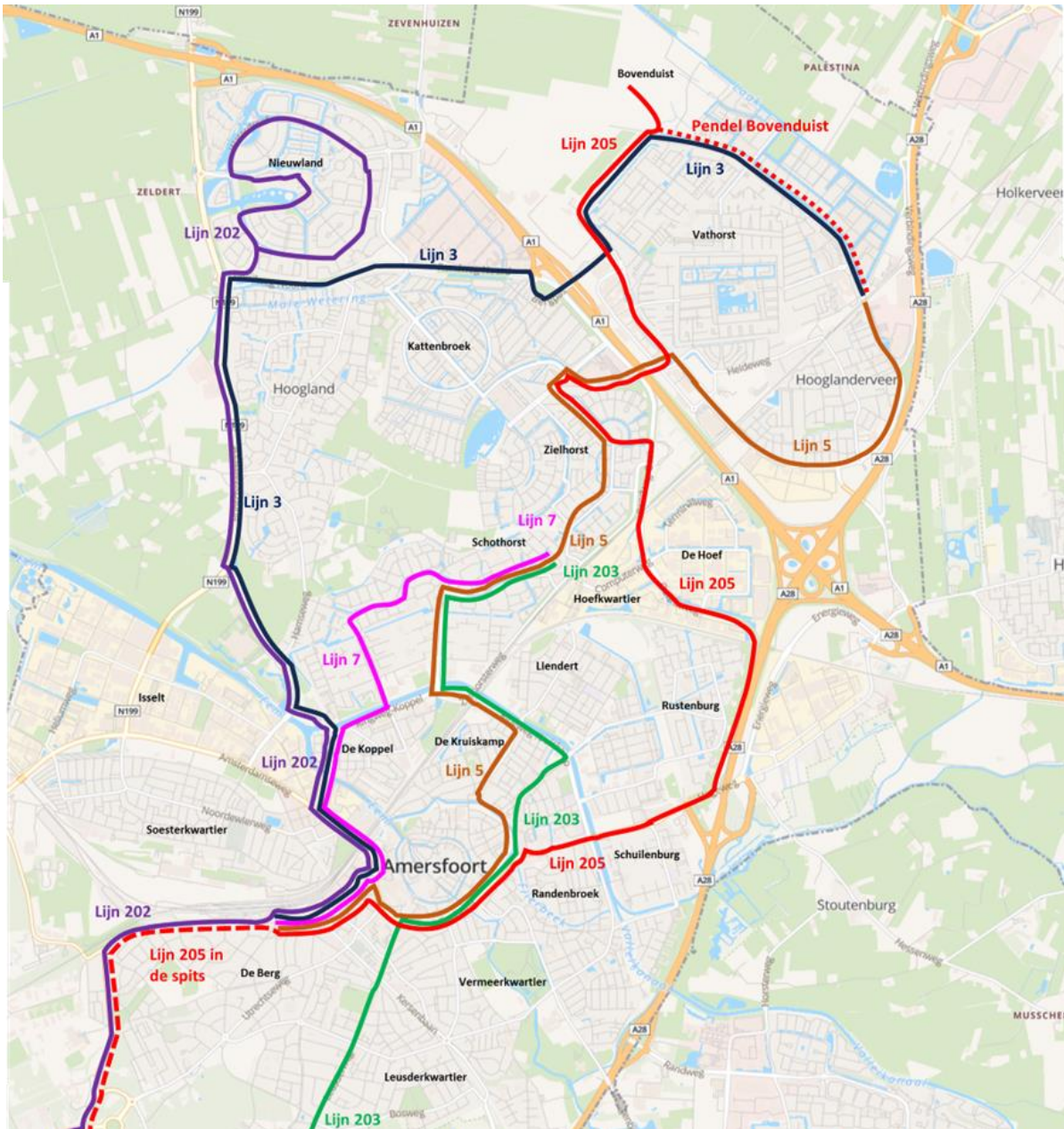
Lijn 203 gaat niet naar het Centraal Station, maar via de Leusderweg rechtstreeks naar het USP.

Routevoorstel

Zolang de infrastructuur in Bovenduist nog niet op orde is rijden we met de nieuwe lijn 205 vanaf Station Vathorst. Daarna wordt de halte bij Bovenduist het begin- en eindpunt. De lijn ontsluit vervolgens een deel van Vathorst en Zielhorst. De route wordt vervolgd via Rondweg Oost, de Outputweg en de Hogeweg naar de Stadsring en het Centraal Station. In de spitsen wordt de lijn verlengd naar het USP en ondersteunt daarmee lijn 202.

Lijn 205 doet de halte Hoefkwartier in het Hoefkwartier/De Hoef aan en de halte Rustenburg Oost. Ook wordt met de lijn de halte Amerena aan de Hogeweg bij Schuilenburg ontsloten.

De lijnen 7 en 203 krijgen NS Station Schothorst als vast begin- en eindpunt. Op de volgende plattegrond zijn de gewijzigde routes en lijn 205 ingetekend.



Onderbouwing

Allereerst wordt inzicht verschaft in de bezettingen van HOV-lijn 202.

Voor de lijnen 5, 7 en 203 wordt een wijziging van de route voorgesteld. In de onderbouwing komen de analyses van de lijnen aan de orde.

Corridor Amersfoort - USP

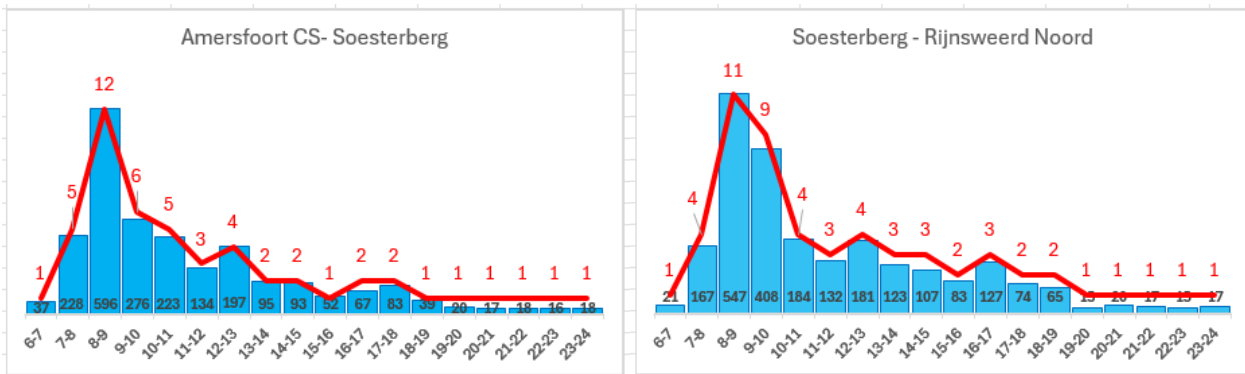
De huidige bezettingen per uur op lijn 202 Amersfoort - USP – Vianen en die van lijn 203 Amersfoort Vathorst – USP zijn in de onderstaande grafieken gegeven.

De rode lijn in de grafiek geeft aan hoeveel ritten minimaal per uur geboden dienen te worden.

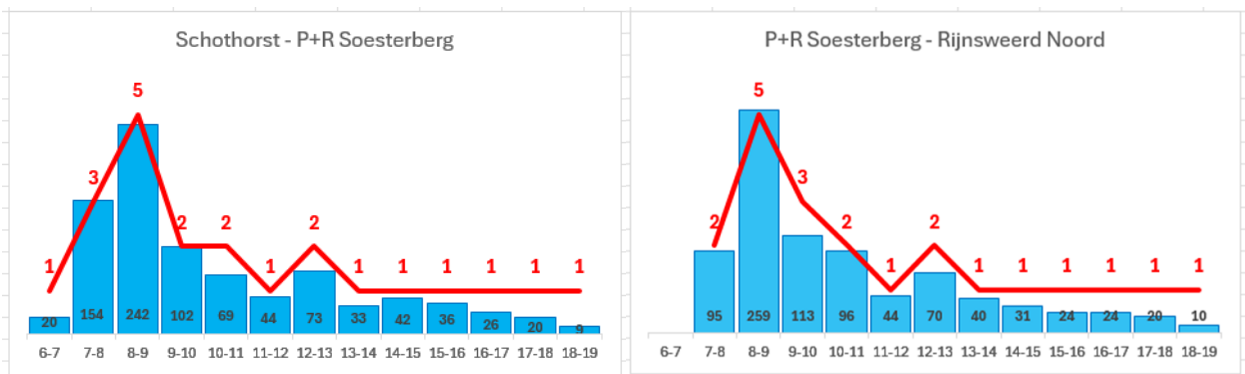
Opmerking bij Stadsdienst Amersfoort.

Bij het Centraal Station wordt een doorsteek gemaakt van het busstation om het busverkeer naar de Barchman Wuytierslaan directer af te kunnen wikkelen.

Lijn 202 Amersfoort - USP



Lijn 203 Amersfoort - USP

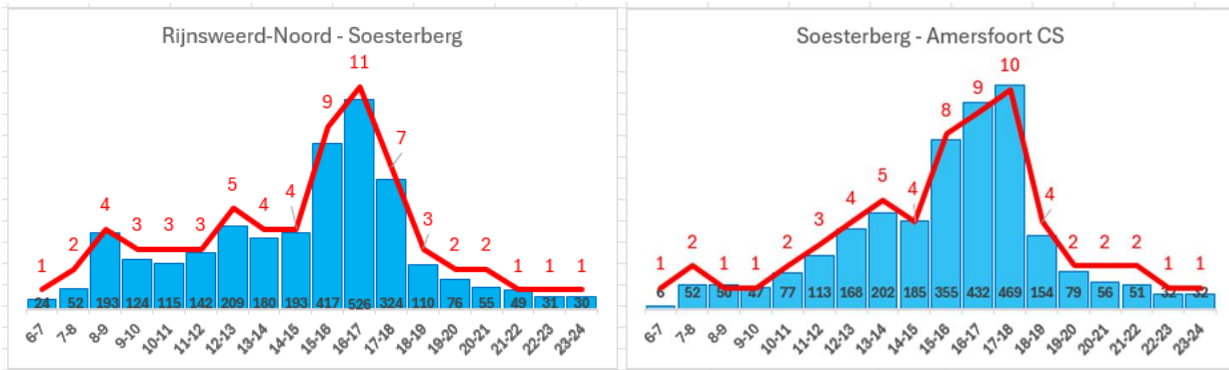


Aantal ritten Amersfoort - USP in huidige dienstregeling																		
Lijn	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24
202	2	4	8	5	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2
203	1	4	5	4	3	2	2	2	1	2	2	2	2					
205																		
Totaal	3	8	13	9	7	6	6	6	5	6	6	6	4	2	2	2	2	2

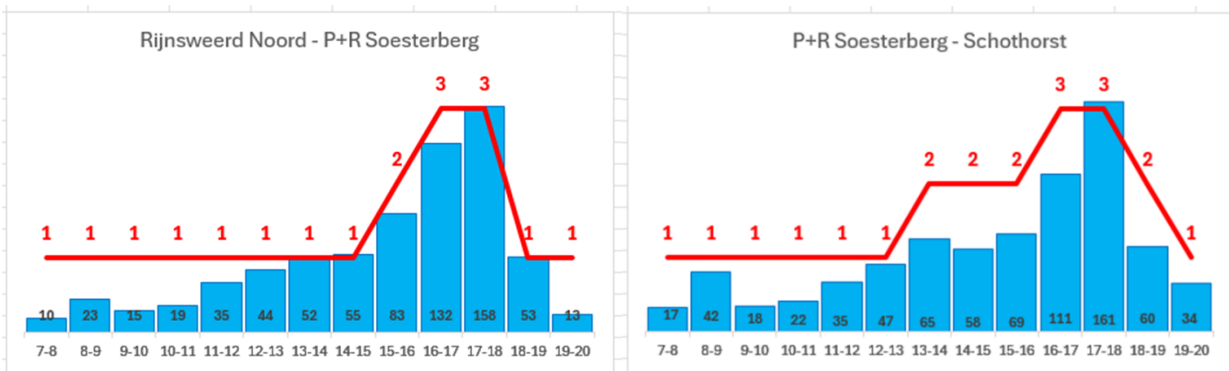
Aantal ritten Amersfoort - USP minimaal te bieden																		
Lijn	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24
202	1	4	12	5	5	3	4	3	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1
203	1	4	6	3	2	1	2	1	1	1	1	1	1					
205	1	2	4	2	1				1	1	1	1						
Totaal	3	10	22	10	8	4	6	3	4	4	4	4	2	1	1	1	1	1

In de ochtendspits tussen 8 en 9 uur reizen bijna 900 passagiers van Amersfoort naar USP. Daarvoor is inzet van in 22 bussen per uur op de dragende corridor gewenst. Met een gemiddelde bezetting van ongeveer 40 reizigers per bus blijft er voldoende capaciteit over om fluctuaties in het reizigersaanbod op te vangen. Op de combinatie lijn 202/205 worden dan 16 bussen in het uur ingezet en op lijn 203 worden 6 bussen in het uur ingezet. In de het uur ervoor en het uur erna zijn in totaal 10 bussen per uur voldoende.

Lijn 202 USP - Amersfoort



Lijn 203 USP - Amersfoort

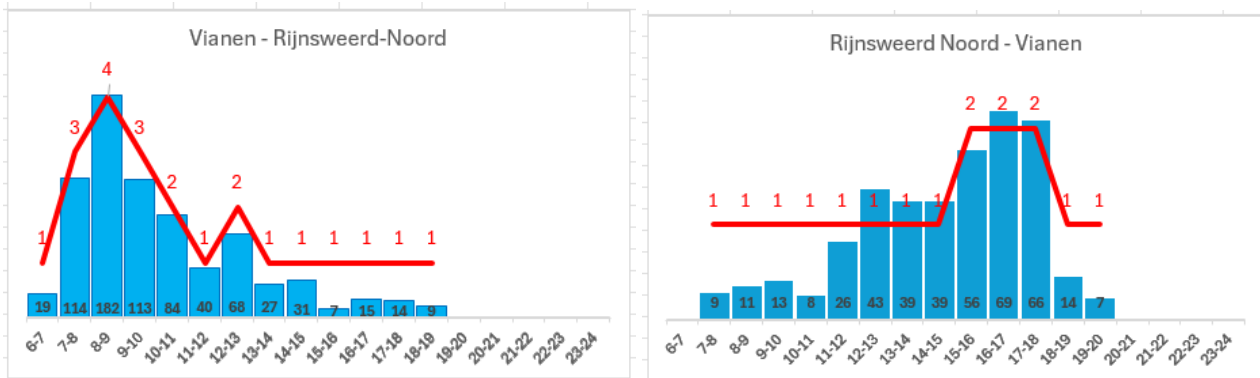


Aantal ritten Usp - Amersfoort in huidige dienstregeling																		
Lijn	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24
202	2	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2
203		1	2	2	2	2	2	2	2	3	4	4	2	1				
205																		
Totaal	2	4	6	6	6	6	6	6	6	7	8	8	4	3	2	2	2	2

Aantal ritten USP - Amersfoort minimaal te bieden																		
Lijn	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24
202	1	2	3	3	3	4	5	5	5	8	11	6	2	2	2	2	1	1
203	1	1	1	1	1	1	2	2	2	3	4	2	1					
205			2	2						2	2	2	1					
Totaal	2	3	6	4	4	5	7	7	7	13	17	10	4	2	2	2	1	1

Van Rijnsweerd naar Amersfoort worden in het uur blok 15-16 uur bijna 550 passagiers vervoerd. In dat uur zijn 13 ritten per uur passend. Tussen 16-17 is de maximale bezetting op de lijnen 202 en 203 gezamenlijk bijna 700. In dat uur blok zijn 17 ritten passend. Tussen 17 en 18 uur is de bezetting bijna 400. In dat uur blok is inzet van 10 bussen per uur gewenst. De capaciteit is dan voldoende om fluctuaties in het passagiersaanbod op te vangen.

Lijn 202 Vianen - USP



Aantal ritten Vianen - Usp in huidige dienstregeling																		
Lijn	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24
202	1	3	4	4	2	2	2	2	2	2	2	2	2					
Aantal ritten Vianen - Usp minimaal te bieden																		
202	1	3	4	3	2	1	2	1	1	1	1	1	1					

Aantal ritten USP - Vianen in huidige dienstregeling																		
Lijn	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24
202			4	3	4	4	2	2	2	2	2	2	1	1				
Aantal ritten USP - Vianen minimaal te bieden																		
202		1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1				

De geboden frequentie op het traject Vianen – USP v.v. is ruim voldoende. In de drukste uren wordt gereden met een kwartierfrequentie. Van 8 tot 9 uur is de maximale bezetting 143 per uur en de gemiddelde bezetting per bus 36. Er is voldoende ruimte om fluctuaties in het passagiersaanbod op te vangen.

Op de trajecten van en naar het Centraal Station binnen Amersfoort is de huidige geboden frequentie ruim voldoende.

Vervoer in Vathorst

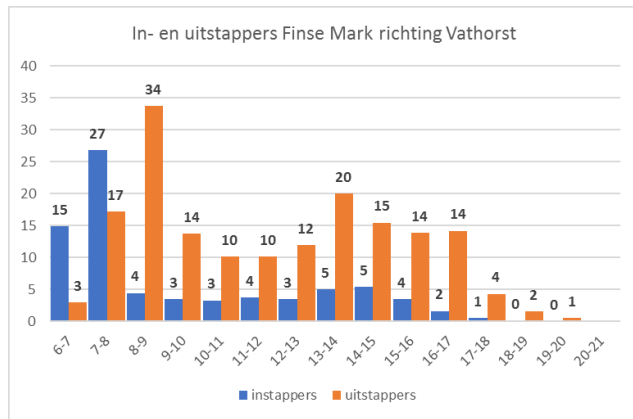
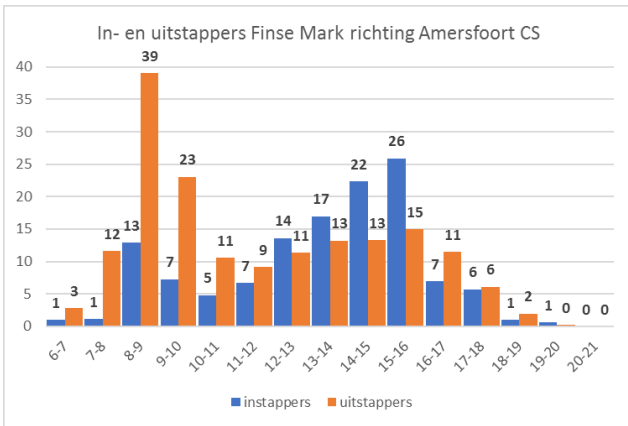
In de huidige dienstregeling bedient lijn 203 Vathorst in de spits via Valutaboulevard, Bergenboulevard en Laakboulevard met een halfuurfrequentie. In het dal is de frequentie 1 keer per uur. Lijn 7 heeft op die route een half uur frequentie tot 20.00 uur, gezamenlijk 4 à 5 bussen per uur.

Lijn 3 rijdt 4 keer per uur over de Bergenboulevard en de Laakboulevard naar Station Vathorst. De lijnen 3, 7 en 203 rijden er samen 8 à 9 keer per uur.

In 2025 is de frequentie op de Bergenboulevard en de Laakboulevard op de lijnen 3 en 205 gezamenlijk 6 ritten per uur. Op de Valutaboulevard, waar de halte Finse Mark aan ligt, gaat de basis frequentie terug van 4 naar 2 keer per uur. Lijn 203 heeft Station Schothorst voortaan als begin en eindhalte.

Een halfuurfrequentie op de halte Finse Mark is in de ochtendspits tussen 8 en 9 uur en in de middagspits iets te weinig. Dit wordt opgelost om in die uur blokken extra door te rijden naar Vathorst.

In de volgende figuren de aantallen in- en uitstappers in de richtingen Amersfoort CS en Station Vathorst.



In Vathorst is de frequentie op de haltes tussen Drieberg en Riesenbergring 6x per uur op maandag t/m vrijdag overdag. Tussen Riesenbergring en Vathorst is de frequentie eerst 6x per uur, op termijn, als het definitieve eindpunt bij Bovenduist op lijn 205 in gebruik wordt genomen 4x per uur. Van Heideweg naar Vathorst (Hooglanderveen) blijft de frequentie 2x per uur.

Door de het aanpassen van de frequenties op de lijnen 5 en 7 en het inkorten van de lijnen 7 en 203 tot Schothorst kan is nieuwe lijn 205 Vathorst – Zielhorst – Hoefkwartier – Rustenburg/Schuilenburg – Amersfoort Centraal Station, Dru-neutraal ten opzichte nu. De uitbreiding als ondersteuning van lijn 202 naar Rijnsweerd Noord valt onder het verhogen van de frequenties op dragende OV-corridors.

Evaluatie wijkbus Soesterkwartier buurtbus 501

Analyse

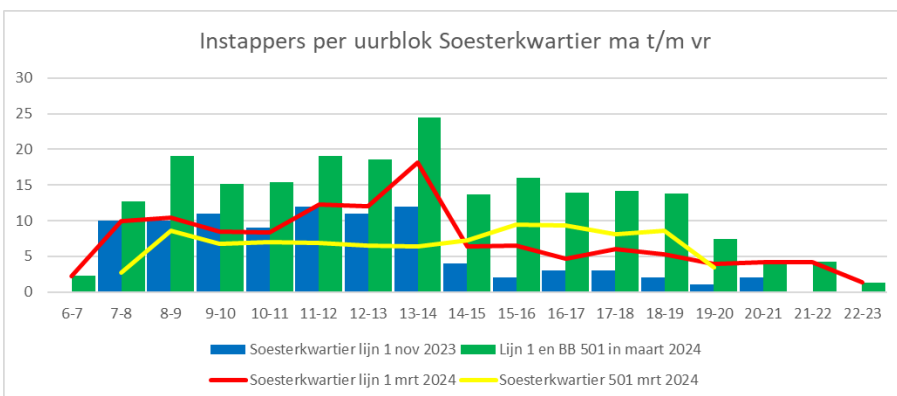


In de ochtend wordt lijn 1 tegen de klok in gereden, eerst naar Isselt en dan door Soesterkwartier. Na de middag wordt met de klok meegereden, eerst naar Soesterkwartier en dan via Isselt.

Om een idee te krijgen of en hoe de nieuwe wijkbus 501 de bezettingen op lijn 1 heeft beïnvloed is een analyse van de lijnen gemaakt van de gegevens in maart 2024.

De gegevens van deze analyse zijn vergeleken met een analyse van de gegevens van lijn 1 in november 2023.

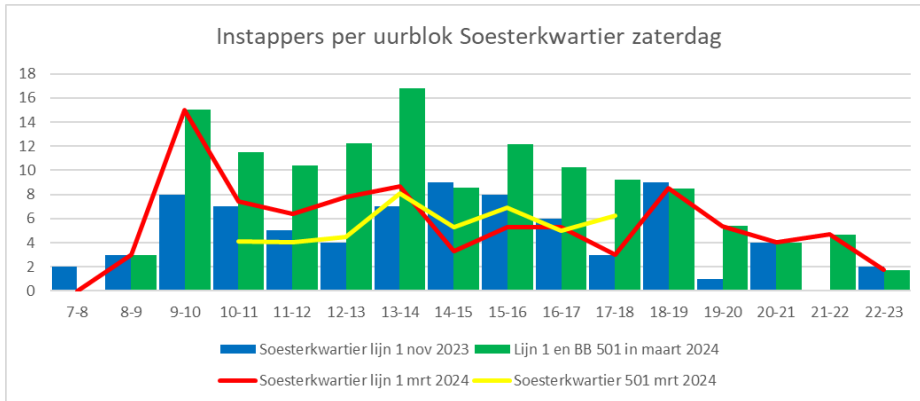
In 2023 stapten op maandag t/m vrijdag in het Soesterkwartier gemiddeld 92 passagiers per dag in lijn 1. In maart 2024 is het aantal instappers op lijn 1 toegenomen naar gemiddeld 125 passagiers per dag. In de nieuwe buurtbus stapten in maart 91 passagiers gemiddeld per dag in. Het totaal aantal instappers op lijn 1 en de buurtbus 501 was 216 tegen 92 voorheen alleen op lijn 1.



Vervoerplan 2025

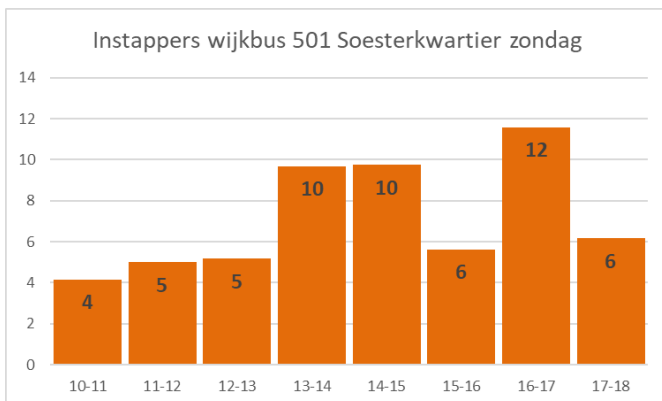
	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23
Soesterkwartier lijn 1 nov 2023		10	10	11	9	12	11	12	4	2	3	3	2	1	2	0	0
Soesterkwartier lijn 1 mrt 2024	2	10	10	8	8	12	12	18	6	7	5	6	5	4	4	4	1
Soesterkwartier 501 mrt 2024		3	9	7	7	7	7	6	7	9	9	8	9	3			
Lijn 1 en BB 501 in maart 2024	2	13	19	15	15	19	19	25	14	16	14	14	14	7	4	4	1

Op zaterdag is het aantal instappers in het Soesterkwartier op lijn 1 met 11 toegenomen van 78 naar 89 instappers. Het aantal instappers op de wijkbus bedraagt 44 passagiers per zaterdag gemiddeld.



	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23
Soesterkwartier lijn 1 nov 2023	2	3	8	7	5	4	7	9	8	6	3	9	1	4	0	2
Soesterkwartier lijn 1 mrt 2024	0	3	15	7	6	8	9	3	5	5	3	9	5	4	5	2
Soesterkwartier 501 mrt 2024				4	4	5	8	5	7	5	6					
Lijn 1 en BB 501 in maart 2024	0	3	15	11	10	12	17	9	12	10	9	9	5	4	5	2

Op zondag doet de wijkbus met gemiddeld 58 instappers per dag redelijk goed.



Conclusies:

1. Er blijkt na het opstarten van de wijkbus 501 geen sprake te zijn van leegloop van stadsdienstlijn 1. Integendeel, het aantal instappers is op maandag tot en met vrijdag en zaterdag toegenomen. Op lijn 1 is het aantal instappers op maandag tot en met vrijdag toegenomen met 15% en op zaterdag met 35%. Het totaal aantal instappers in de wijk Soesterkwartier is toegenomen met 134% op maandag t/m vrijdag en met 71% op zaterdag.
2. Wijkbus 501 voorziet in een behoefte met een positieve invloed op het gebruik van lijn 1 in de wijk.

Syntus zal de ontwikkelingen op de lijn 1 en de wijkbus blijven monitoren.

Evaluatie bediening IJsselstein – Gouda

In het Vervoerplan 2024 zijn de lijnen 106 en 195 omgebouwd naar lijn 106 met een uur frequentie tussen Gouda en IJsselstein en naar lijn 195 als spitslijn tussen Benschop en Utrecht.

De in- en uitstapcijfers van maart 2024 geven een toename van 1% op de lijnen 106 en 195 tezamen.

	Lijn 106			
	in 23	uit 23	in 24	uit 24
Nieuwegein	7	0	-	-
IJsselstein	11	1	37	1
Benschop	5	7	10	32
Polsbroekerdam	1	1	1	3
Polsbroek	3	2	6	4
Vlist	2	1	5	0
Haastrecht	7	1	32	3
Gouda	3	20	7	52
Totaal	39	33	98	95

	Lijn 106			
	in 23	uit 23	in 24	uit 24
Gouda	30	2	34	3
Haastrecht	1	13	2	8
Vlist	0	2	0	6
Polsbroek	4	4	5	8
Polsbroekerdam	1	1	4	1
Benschop	6	7	22	11
IJsselstein	2	14	1	31
Nieuwegein	0	8	-	-
Totaal	44	51	68	68

	Lijn 195			
	in 23	uit 23	in 24	uit 24
Benschop	86	5	41	2
IJsselstein	93	33	100	7
Utrecht	86	194	75	183
Totaal	265	232	216	192

	Lijn 195			
	in 23	uit 23	in 24	uit 24
Utrecht	230	88	247	121
IJsselstein	50	133	7	110
Benschop	8	82	2	40
Totaal	288	303	256	271

	Buurtbus 505			
	in 23	uit 23	in 24	uit 24
Montfoort	26	0	29	1
Benschop	19	3	23	3
IJsselstein	20	28	13	24
Lopikerkapel	0	1	1	1
Lopik	8	17	7	15
Cabauw	6	2	4	2
Schoonhoven	13	9	10	7
Polsbroek	6	12	4	10
Oudewater	8	14	20	8
Woerden	3	12	4	26
Totaal	109	98	115	97

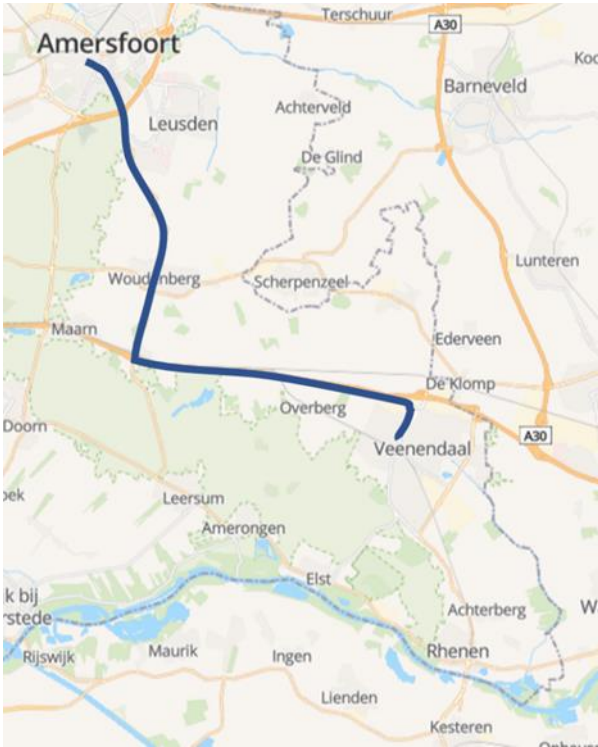
	Buurtbus 505			
	in 23	uit 23	in 24	uit 24
Woerden	16	2	22	5
Oudewater	14	11	9	14
Polsbroek	11	6	10	5
Schoonhoven	10	17	14	18
Cabauw	3	4	2	5
Lopik	21	9	24	13
Lopikerkapel	1	1	1	1
IJsselstein	26	21	19	16
Benschop	3	13	4	13
Montfoort	0	30	2	27
Totaal	105	114	107	117

Voor de volledigheid is buurtbus 505 opgenomen, omdat die ook in de regio wordt gereden. De wijzigingen op de lijnen 106 en 195 hebben geen invloed op de vervoercijfers van buurtbus 505.

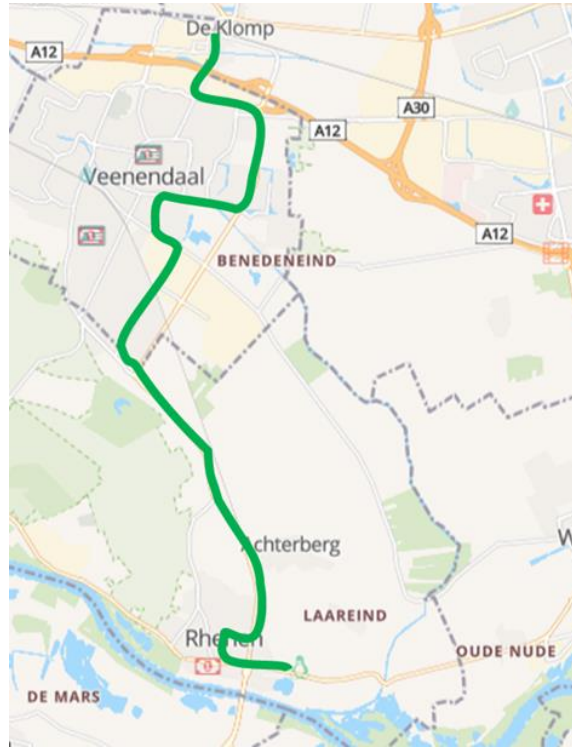
Evaluatie wijziging lijnen 280 Amersfoort – Veenendaal – Rhenen

De routes van de lijnen 280 Amersfoort – Veenendaal en 87 Veenendaal De Klomp – Rhenen zijn in de volgende plattegronden weergegeven.

Lijn 280



Lijn 87

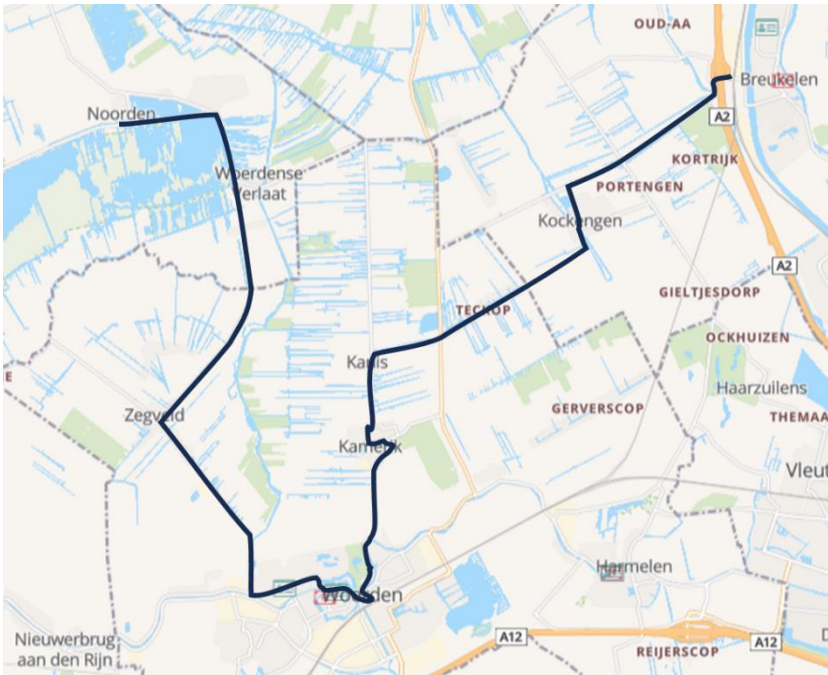


De vervoerscijfers van de lijnen in november 2023 zijn vergeleken met de cijfers van maart 2024. In maart is het aantal in- en uitstappers in Veenendaal met 20% toegenomen. In Rhenen is sprake van een afname van 12%. In totaal nemen de aantallen in- en uitstappers toe met 7%. De verwachting is, dat lijn 87 in vervoerswaarde gaat winnen ten opzichte van de oude lijn 87. De conclusie is, dat de nieuwe lijnvoering van lijn 87 voldoet en wordt gecontinueerd.

	2023		2024	
	in	uit	in	uit
87 in Veenendaal	129	93	291	206
280 in Veenendaal	179	182	104	96
Totaal	308	275	395	302
	in	uit	in	uit
Rhenen	188	214	173	179

Evaluatie bediening Zegveld

Per 10 december 2023 is het dorp Zegveld opgenomen in de route van buurtbus 524 van Woerden naar Station Breukelen. Per 26 februari is de route verder uitgebreid met de kernen Woerdense Verlaat en Noorden. De uitbreiding naar Zegveld, Woerdense Verlaat en Noorden is door de kernen en de gemeente Nieuwkoop positief ontvangen. In maart 2024 was het aantal instappers 135 per dag. Voor de uitbreiding waren dat 127. Een toename met 6%. Het aantal instappers in Noorden was 11, in Woerdense Verlaat stapten 2 passagiers in. Deze 13 passagiers zouden voorheen geen gebruik hebben kunnen maken van de buurtbus. In Zegveld was het aantal instappers 5.



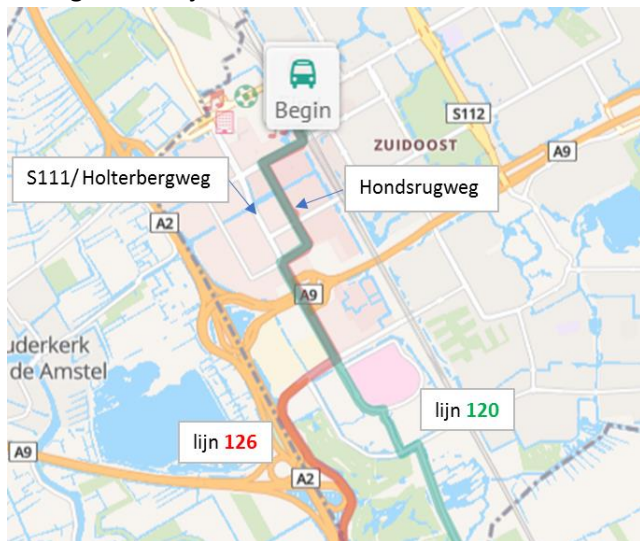
120/126 Hondsrugweg via S111/Holterbergweg

Route

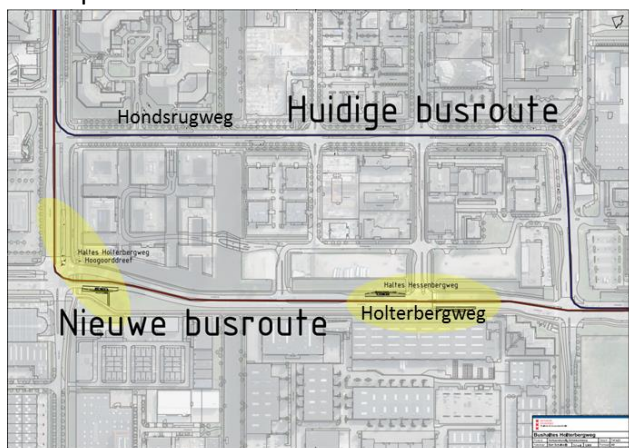
De transformatie van het monofunctionele kantoorgebied rond de Hondsrugweg naar een multifunctionele stadswijk met 10.000 tot 15.000 woningen, wordt in 2025 in gang gezet. Om het gebied Amsterdam Zuidoost beter te kunnen bedienen is een alternatieve route voor de lijnen 120 naar Breukelen/Utrecht en 126 naar Mijdrecht voorgesteld. Langs de S111/Holterbergweg worden nieuwe haltes gerealiseerd, waarmee er een alternatief geboden wordt voor de route via de Hondsrugweg. Syntus heeft in de overleggen met de gemeente Amsterdam met de routewijziging ingestemd. De maatregel wordt geacht Dru-neutraal te zijn.

De halte-accommodaties zullen in de loop van 2025 gerealiseerd zijn. Tot dan blijft de route zoals die nu is.

Huidige route lijnen 120 en 126 in Zuidoost



Conceptvoorstel route en haltes



Beter spreiden van vertrektijden Mijdrecht - Wilnis - Vinkeveen in daluren

Of de vertrektijden van de lijnen 121 en 123 door Mijdrecht en Wilnis beter gespreid kunnen worden is afhankelijk van de keuzes, die gemaakt worden bij het maken van de dienstregeling.

Vanwege de bediening van Uithoorn zijn de patroontijden op lijn 123 afhankelijk van lijn 130, om op het traject Mijdrecht – Uithoorn een 10 minutenfrequentie in de spitsen te kunnen geven.

Of de aankomst- en vertrektijden van de lijnen 121 en 123 worden gespreid is afhankelijk van de keuzes en de afwegingen, die worden gemaakt ten aanzien van aansluitingen in Loenen aan de Vecht en Hilversum.

Quick- win gebiedsuitwerking Noordoost, Zuidwest en Noordwest***Bunschoten-Spakenburg – Zeewolde***

In de dienstregeling van 2025 wordt de dienstregeling van buurtbus 503 Eemdijk, Pontveer – Spakenburg – Bunschoten – Nijkerk afgestemd op de dienstregeling van lijn 142 Zeewolde – Nijkerk – Amersfoort, Station Vathorst van RRReis, die gereden wordt door EBS-OV. Daarmee ontstaat een aansluiting bij Station Nijkerk voor een verbinding Zeewolde en Bunschoten/Spakenburg 1 keer per uur tussen 9 en 18 uur. De aansluiting op lijn 76 van en naar Amersfoort in Bunschoten blijft gehandhaafd.

Hiermee wordt een wens van de gemeente Bunschoten-Spakenburg ingewilligd.

Lopikerwaard

Over de in de uitgangspunten vermelde punten wordt met de wegbeheerder contact opgenomen.

- Lijn 5/107/505:
Verplaatsen halte Montfoort, Groen naar Julianalaan/De Bleek (woningbouwlocatie);
(in de loop van 2025, niet per 15 december 2024)
- Lijn 5/107/505:
Verkleinen halteafstand Montfoort, Keizerrijk, door ligging op rijbaan ter hoogte van nr. 21;
(in de loop van 2025, niet per 15 december 2024)
- Samenvoegen halte De Meern, Oranjelaan naar De Meern, Laan 1954.

Noordwest:

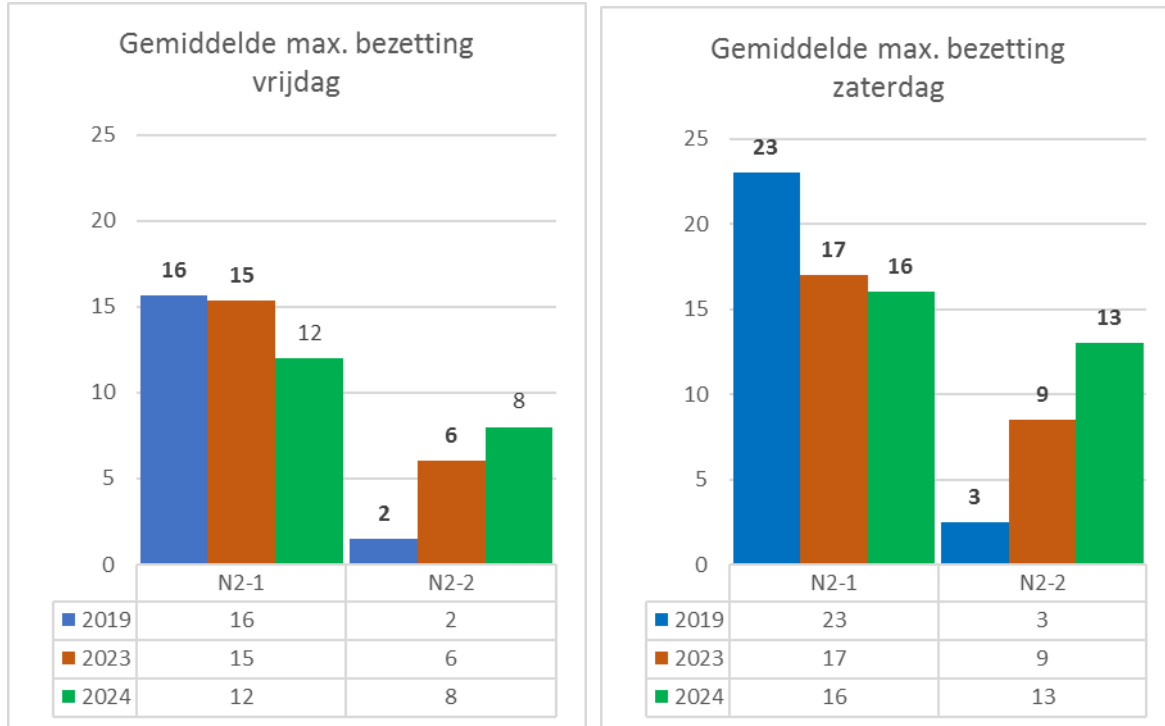
Met de wegbeheerder wordt contact opgenomen over:

- Verplaatsen halte Amstelhoek, Amstelkade naar Ringdijk Eerste Bedijking;
(in de loop van 2025, niet per 15 december 2024)

Evaluatie nachtnet

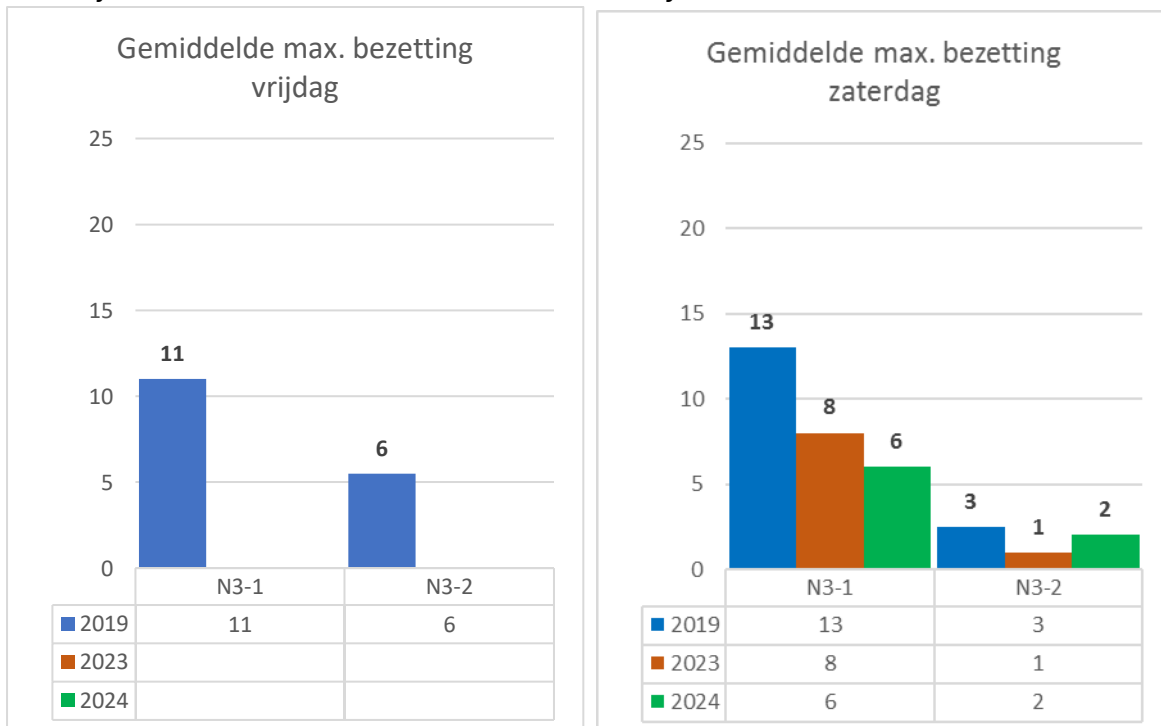
De nachtlijnen zijn in augustus 2023 deels weer gaan rijden. Bij ingang dienstregeling 2024 zijn ook de nachtlijnen in Amersfoort weer opgestart op zaterdag. Het gebruik van de nachtlijnen moet weer ontwikkelen. Op dit moment blijft het gebruik op diverse lijnen achter. De nachtlijnen dragen bij aan de verkeersveiligheid en het uitgaansleven. Graag gaan we samen met gemeenten en andere stakeholders (bijv. horeca-partijen en politie) in overleg om het gebruik van de nachtlijnen te stimuleren.

Nachtlijn N2 Woerden – Utrecht v.v.



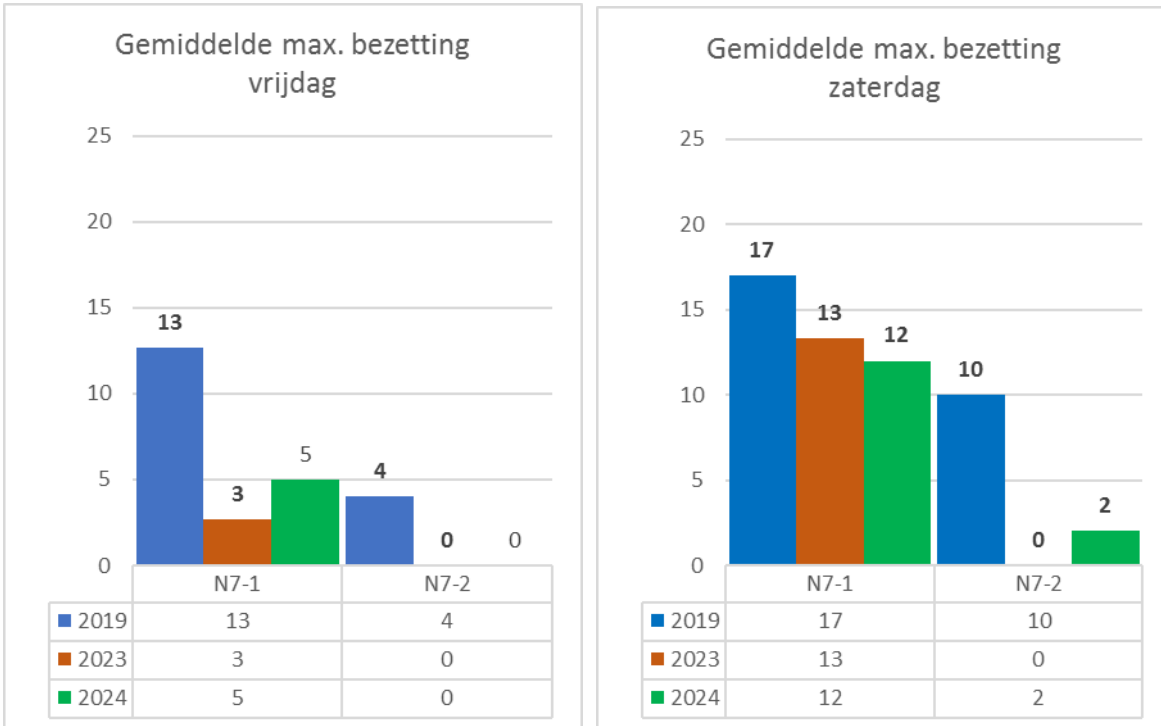
De passagiers reizen meer verdeeld over de twee geboden ritten, minder in de eerste rit en meer in de tweede rit ten opzichte van 2019.

Nachtlijn N3 Station Vathorst – Nieuwland – Amersfoort Centraal v.v.



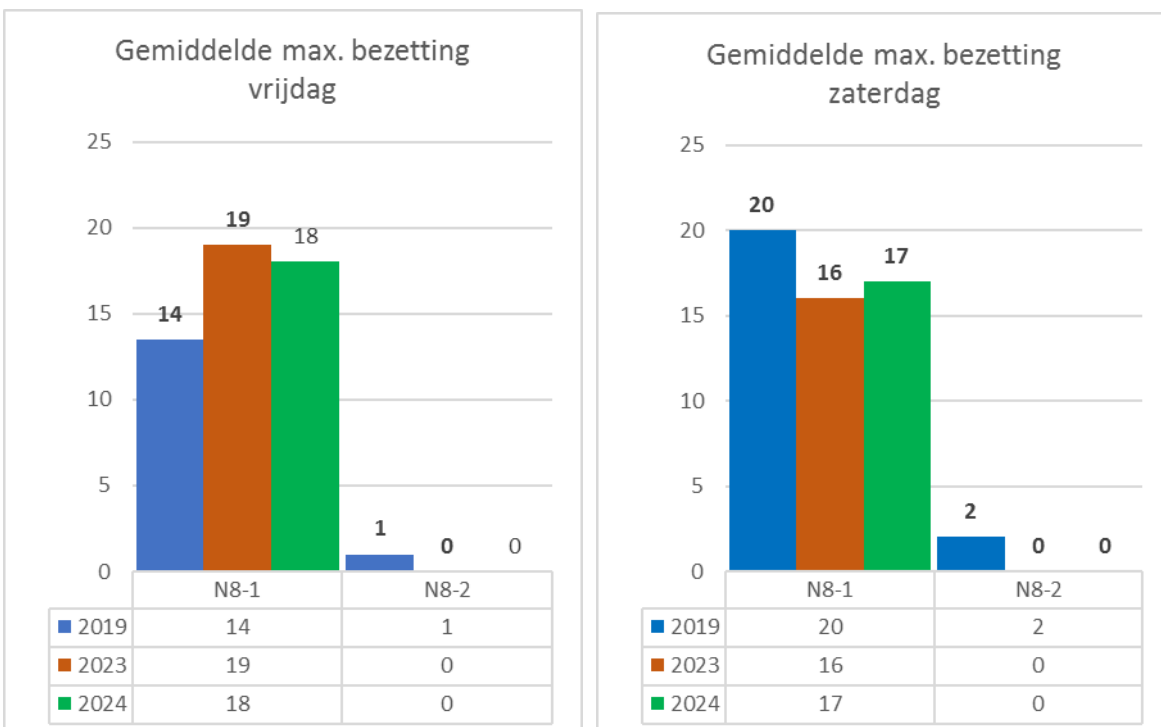
Lijn N3 is in 2023 en 2024 nog niet opgestart op vrijdag. Op zaterdag blijft de bezetting in 2023 achter bij die van 2019 in januari 2024 zakt de bezetting nog iets terug. Advies: overleggen met de gemeente Amersfoort om deze lijn beter onder de aandacht te brengen en het gebruik ervan te stimuleren. Voorlopig op vrijdag niet opstarten.

Nachtlijn N7 Oudewater – Montfoort – De Meern – Utrecht



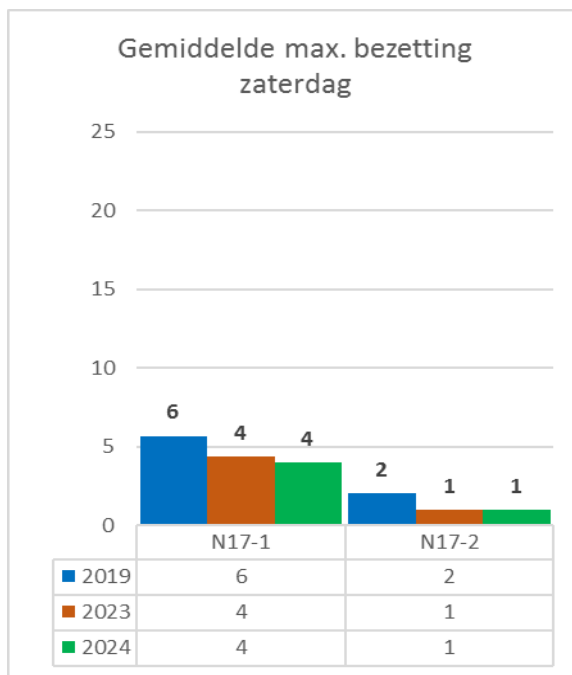
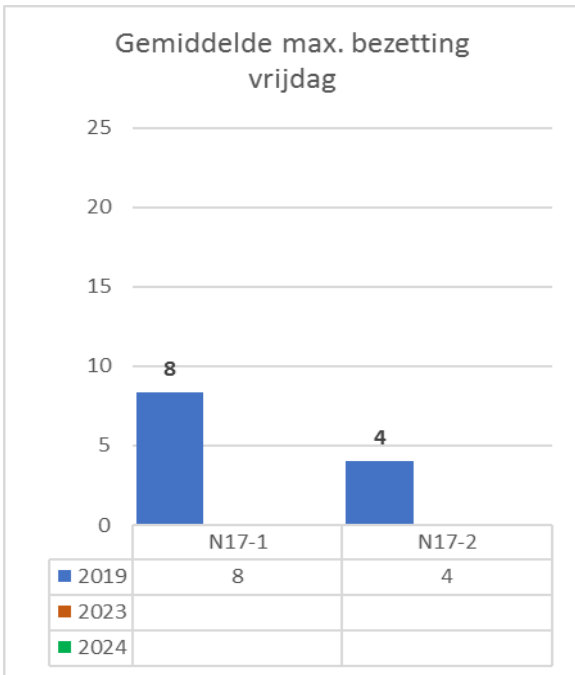
De bezetting op vrijdag in 2019 was laag, in 2023 en 2024 is die bezetting verder afgenomen. Advies: In overleg met gemeentes beter onder de aandacht brengen. Bij stagnerende groei overwegen niet meer op vrijdag te rijden.

Nachtlijn N8 Utrecht – Veenendaal – Rhenen – Wageningen



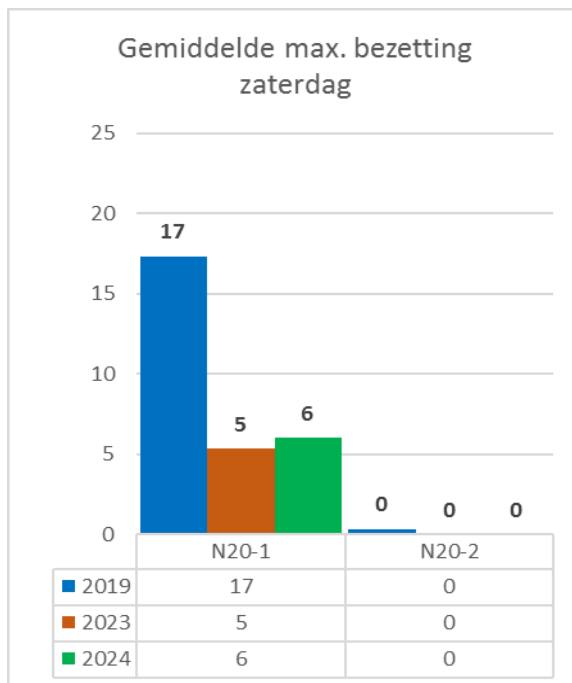
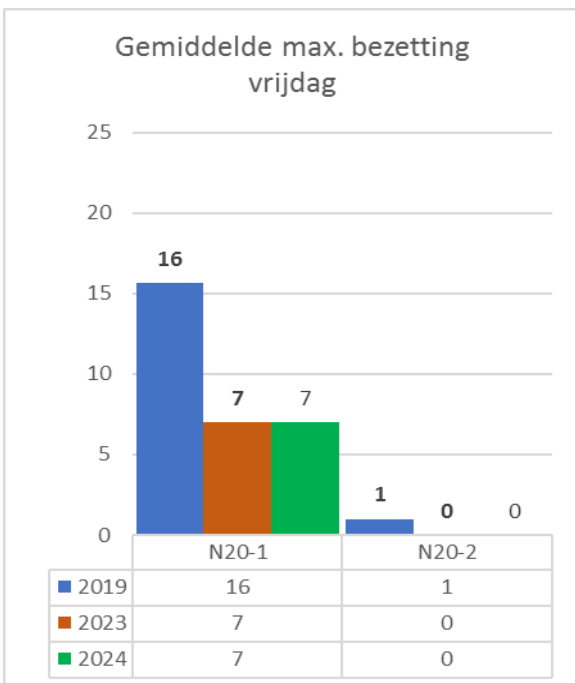
Op vrijdag een lichte stijging in de bezetting, op zaterdag daalt die iets.

Nachtlijn N17 Amersfoort – Leusden



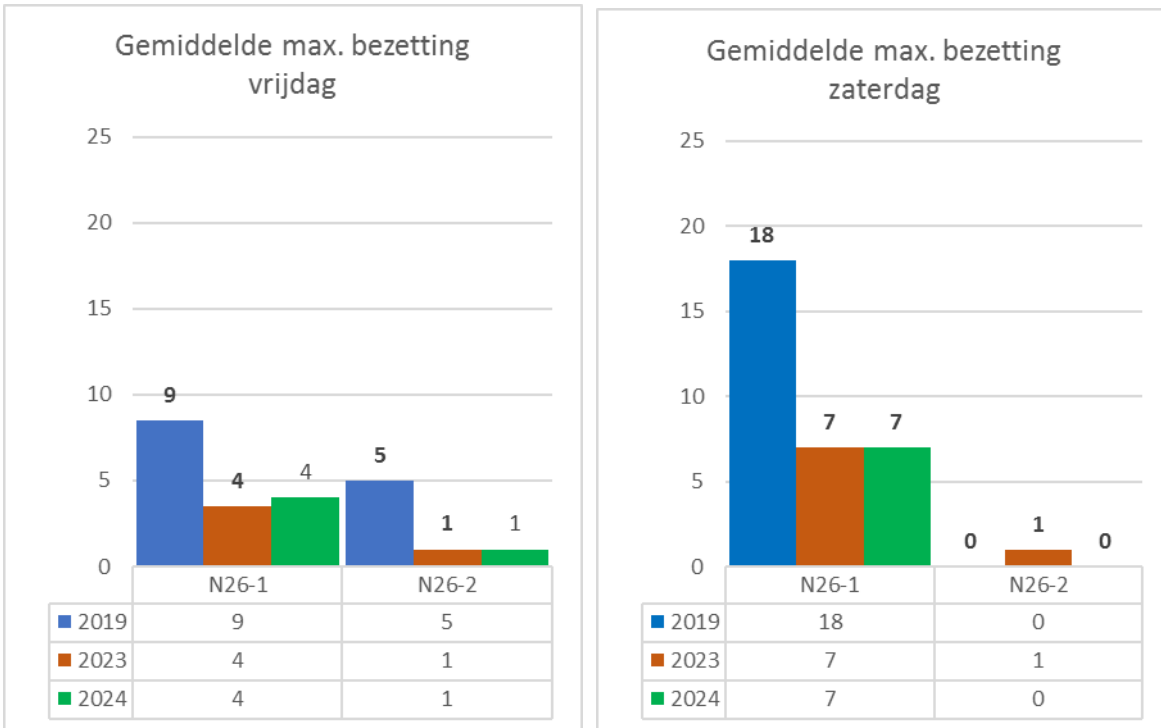
Lijn N17 was in 2019 niet goed bezet. Daarom is de lijn op vrijdag in 2023 en 2024 nog niet opgestart. Op zaterdag was de bezetting in 2019 ook mager, dat is in 2023 en januari 2024 niet verbeterd. Advies: Net als lijn N3 bespreken met de gemeente Amersfoort om deze lijn onder de aandacht brengen van het uitgaanspubliek en het gebruik ervan stimuleren. Vanwege de tegenvallende resultaten op zaterdag, op vrijdag voorlopig niet opstarten

Nachtlijn N20 Utrecht – Maarssen – Breukelen – Nieuwersluis – Loenen aan de Vecht



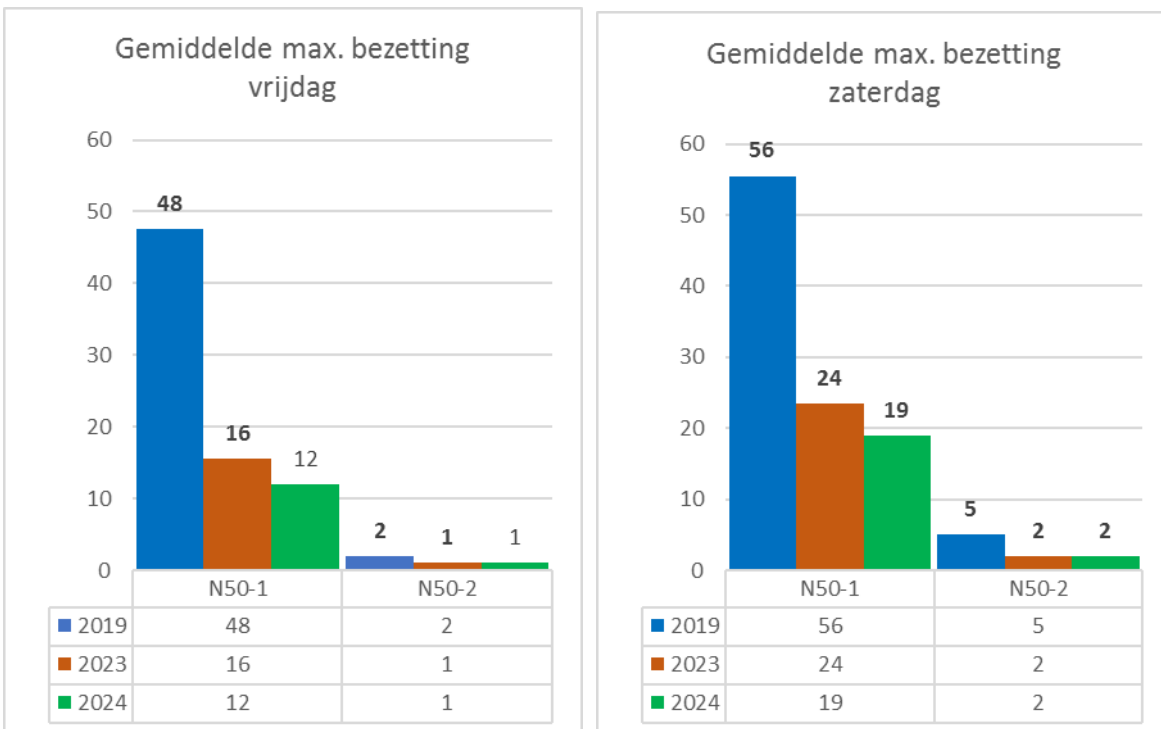
De gemiddelde maximale bezetting is in november 2023 en in januari 2024 ruim lager dan in 2019. De huidige bezetting is zorgelijk voor het voortbestaan van de lijn. Advies: in overleg met gemeentes beter onder de aandacht brengen.

Nachtlijn N26 Amsterdam – Vinkeveen – Mijdrecht – Wilnis – Woerden



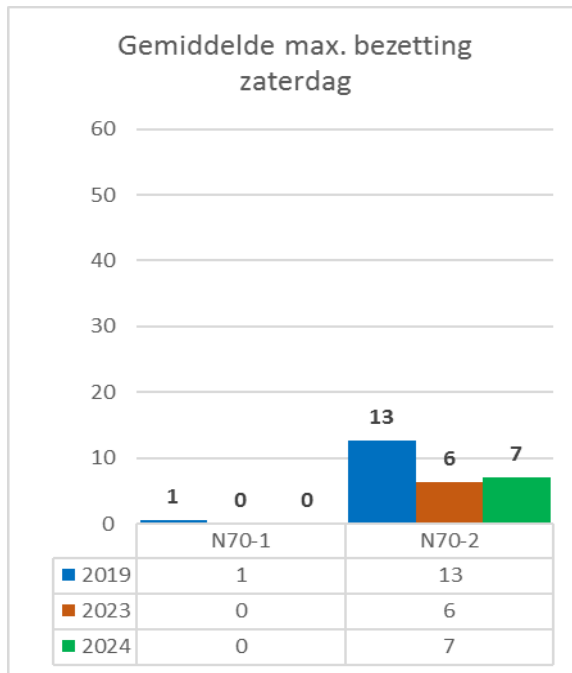
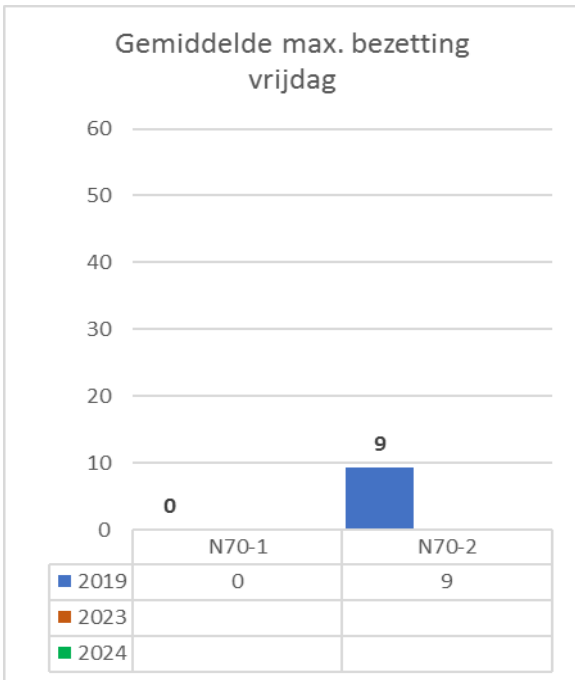
Voor lijn N26 geldt hetzelfde als voor lijn N20. De bezetting ten opzichte van 2019 is in november 2023 en januari 2024 veel lager. Advies: in overleg met gemeentes beter onder de aandacht brengen.

Nachtlijn N50 Utrecht – De Bilt – Zeist – Driebergen – Doorn – Leersum – Amerongen



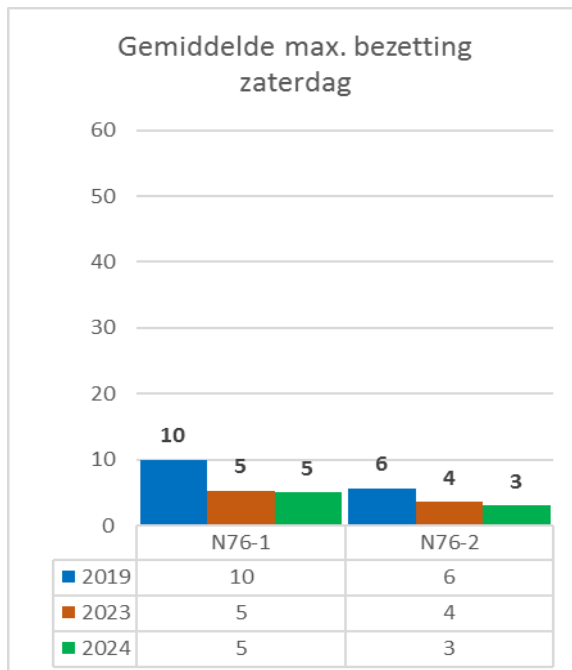
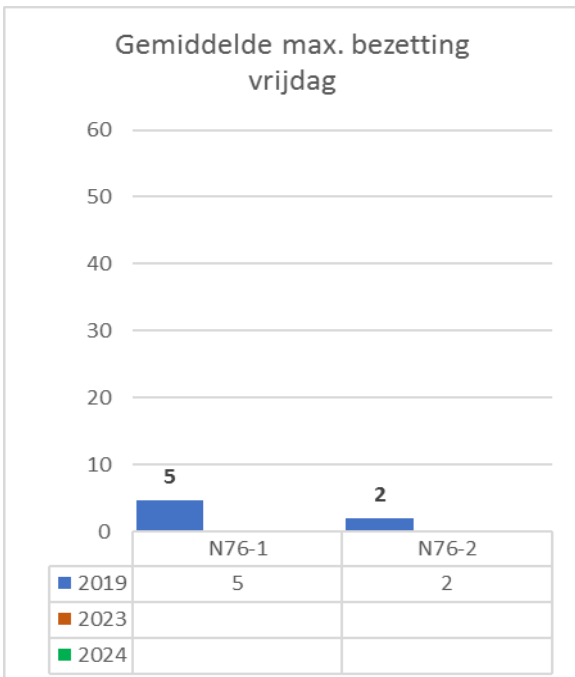
De nachtpassagier heeft de nachtbus nog niet herontdekt. Dat blijkt wel uit het feit, dat lijn N50 bij lange na niet de bezetting van 2019 haalt. Advies: in overleg met gemeentes beter onder de aandacht brengen.

Nachtlijn N70 Amersfoort – Soest – Baarn



De gemiddelde bezetting op lijn N70 was in 2019 al slecht. Dat is er niet beter op geworden. Op vrijdag wordt de lijn nu niet gereden. Advies: in overleg met gemeentes beter onder de aandacht brengen. Vanwege de tegenvallende resultaten op zaterdag op vrijdag nog niet opstarten.

Nachtlijn N76 Bunschoten – Spakenburg – Amersfoort



Op lijn N76 wordt hetzelfde gezien als op lijn N70. Lage bezetting, die sinds 2019 ook nog eens afneemt. Op vrijdag wordt de lijn nu niet gereden. Advies: in overleg met gemeentes beter onder de aandacht brengen. Vanwege de tegenvallende resultaten op zaterdag op vrijdag nog niet opstarten.

6.2 Pluspakket (groeien)

In het Pluspakket zijn de volgende onderzoeksopgaven opgenomen:

Gezamenlijke Onderzoeksopgaven

- Herstellen frequenties naar niveau pre corona
- Verhogen frequenties op dragende corridors zoals benoemd in het OV-netwerkperspectief

Syntus Onderzoeksopgaven

- Lijn 126: Buslijn naar Twistvlied en op termijn naar Het Oosterland
- Lijn 5 Montfoort - Woerden: Uitbreiden van de spitsfrequentie
- Verbeteren grensoverschrijdend vervoer tussen Veenendaal en Kesteren

Herstellen frequenties naar niveau pre corona

Verderop in deze paragraaf wordt per lijn aangegeven hoeveel de frequentie in 2024 nog afwijkt van de frequentie van de pre corona dienstregeling bij de aanvang de dienstregeling 2020.

Het verschil wordt in dienstregelingsuren uitgedrukt en van terugbrengen van de frequentie van 2020 worden nut en noodzaak worden aangegeven. Dat wil zeggen dat het gebruik van de lijn aanleiding moet zijn voor het terugbrengen van de frequentie van voor de pandemie. Ook wordt aangegeven of een lijn gewijzigd wordt en wat er op de lijn wijzigt.

Verhogen van frequenties op dragende corridors zoals benoemd in het OV-netwerkperspectief

Voor het laatste jaar van de concessie zullen de maatregelen om de lijnen op de dragende corridors verder uit te bouwen, niet spectaculair zijn. De corridor Amersfoort – USP, wordt bediend met de U-liners 202 en 203. In dit vervoerplan wordt een bescheiden voorstel gedaan deze corridor uit te breiden met enkele spitsritten op de nieuwe lijn 205. Ook worden enkele uitbreidingen voorgesteld op de toekomstige U-liners 107 Utrecht – Montfoort Gouda en op lijn 50 Wageningen/Veenendaal – Driebergen/Zeist – Utrecht, voor wat Syntus betreft met name op het traject Driebergen/Zeist – Doorn v.v.

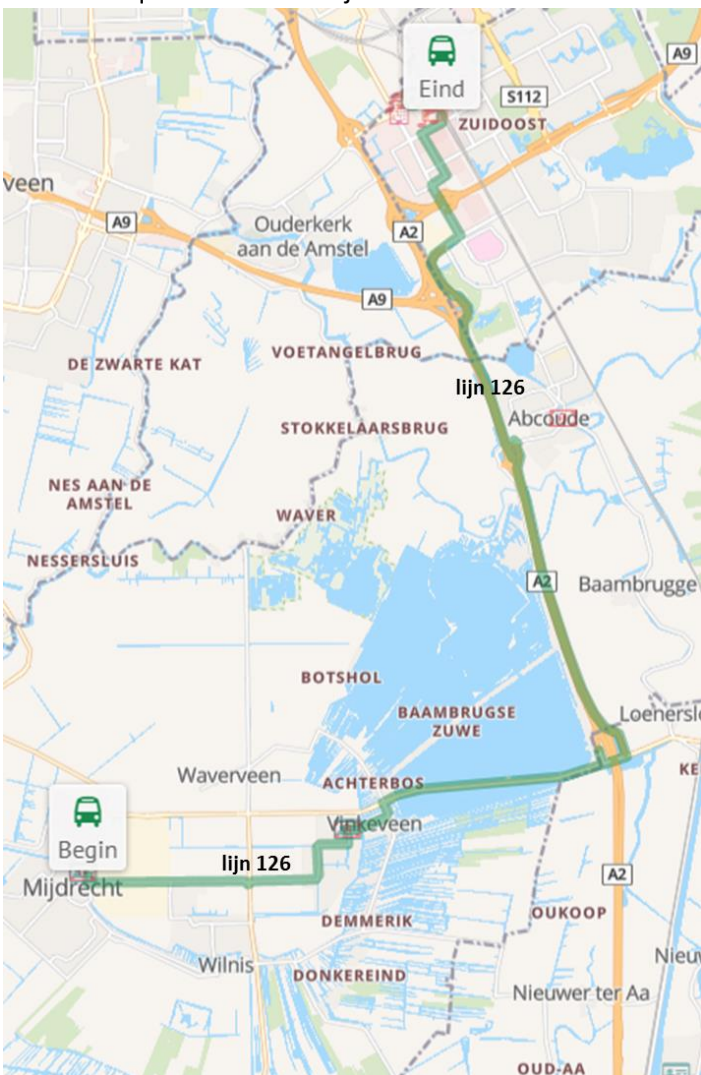
Lijn 126: Buslijn naar Twistvlied en op termijn naar Het Oosterland

Route

Onafhankelijk van dit vervoerplan wordt onderzocht of het vraag gestuurde openbaarvervoer in Mijdrecht geoptimaliseerd kan worden. Hierdoor lijkt enige ontwikkelruimte te ontstaan om vooruit te lopen op de woningbouw in de nieuwe wijk Oosterland in Mijdrecht (800 woningen).



Voorgesteld wordt om in twee stappen lijn 126 Amsterdam Arena – Mijdrecht Centrum uit te breiden met een halfuur frequentie tussen Mijdrecht Centrum en Twistvlied en Het Oosterland.





Voorwaarde om door te kunnen rijden naar Twistvlied is de realisatie van een keermogelijkheid op korte afstand van de halte Mijdrecht Centrum.

Op de plattegrond is de te volgen route aangegeven.

In de eerste fase zal worden gereden tot de rotonde in de Hoofdweg/Oosterlandweg.

In de tweede fase, bij de aanvang van de bouwactiviteiten in Het Oosterland zal worden gereden tot de rotonde in de Tuinderslaan/Oosterlandweg, in de plattegrond weergegeven rood gestreepte lijn.

Langs de route via de Hoofdweg moeten enkele haltes worden aangelegd.

Voor de uitbreiding naar Twistvlied en op termijn naar Het Oosterland wordt uitgegaan van bediening met een halfuurfrequentie tijdens de bereikbaarheidsperiodes van de huidige lijn 126. Op maandag t/m vrijdag van 6 tot 24 uur 2 keer per uur, op zaterdag van 7 tot 20 uur 2 keer per uur en van 20 tot 24 uur 1 keer per uur, op zondag van 8 tot 11 uur 1 keer per uur en van 11 tot 24 uur 2 keer per uur.

In de eerste stap zijn voor de uitbreiding van lijn 126 naar de rotonde Twistvlied een bus en 2.052 Dru per jaar extra nodig. Als wordt uitgebreid naar de rotonde Tuinderslaan is het aantal meerdru 3.078 Dru.

De haltes aangegeven op de plattegrond zijn voor het merendeel een indicatie en zullen met de gemeente De Ronde Venen worden bepaald en vastgelegd. Ook de plaats van de voor het ontsluiten van Twistvlied en Het Oosterland noodzakelijke keerlus bij de halte Mijdrecht Centrum wordt met de gemeente De Ronde Venen afgesproken.

Er wordt van uitgegaan dat de keerlus niet voor december 2024 gereed zal zijn. De ontsluiting van Twistvlied zal dan nadat de keerlus gereed is in de dienstregeling worden verwerkt.

Lijn 5 Montfoort - Woerden: Uitbreiden van de spitsfrequentie

Het is erg druk op lijn 107 tussen Montfoort en Utrecht Centraal. Zo druk dat veel reizigers moeten staan. Om de druk te verlichten is een idee om buslijn 5 naar station Woerden in de ochtend- en middagspits vaker te laten rijden (elk halfuur in plaats van elk uur). Er wordt aansluiting gegeven op de intercity van/naar Utrecht waardoor de reistijd even lang is, wel is de reis met de trein ongeveer 30 cent duurder en heeft een overstap. Het aantal Dru wordt bij een dubbele frequentie met 2.000 uitgebreid.

Verbeteren grensoverschrijdend openbaar vervoer Veenendaal – Kesteren

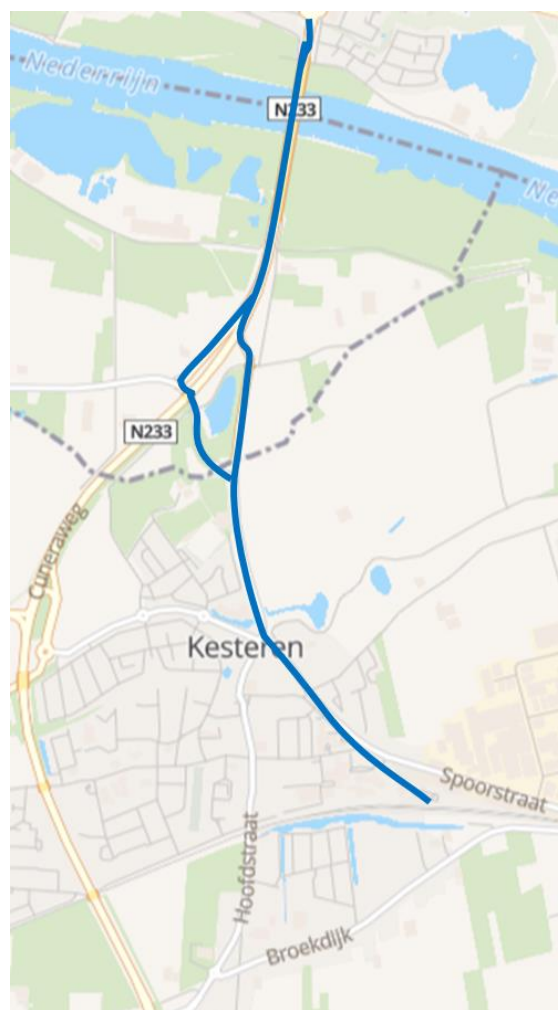
Route

De gemeente Veenendaal heeft de wens om lijn 87 te verlengen naar Kesteren.

Doorrijden van lijn 87 geeft een rechtstreekse verbinding van Kesteren naar Veenendaal en Veenendaal De Klomp. Het aantal meerdru voor het openen van deze verbinding is op maandag t/m vrijdag 2.346 Dru per jaar, op zaterdag 265 Dru per jaar en op zondag 285 Dru per jaar, totaal 2.896 Dru per jaar, ervan uitgaand, dat de halte Ouwehands Dierenpark komt te vervallen in geval Kesteren wordt bediend met lijn 87.

Vanuit Rivierenland zijn Kesteren en Rhenen met elkaar verbonden met de lijnen 44 en 45.

Op elkaar afstemmen van de dienstregeling van deze lijnen op lijn 87 kan wellicht ook zorgen voor een verbetering van de verbinding tussen Kesteren – Veenendaal – Veenendaal-De Klomp



Op de eerste plattegrond de route van lijn 87 in zwart, de uitbreiding naar Kesteren in groen gestippeld en het te vervallen gedeelte naar Ouwehands Dierenpark in rood gestippeld. Op de tweede plattegrond de route naar Kesteren Station. Bedoelde wijziging wordt voorlopig in het Pluspakket geplaatst. Onderzocht wordt nog hoe congestiegevoelig de brug over de Rijn is. Daarna wordt een conceptdienstregeling gemaakt om een beeld te krijgen van de mogelijkheden. In 2025 zal deze uitbreiding vanwege de onzekerheden over de congestiegevoeligheid van de Rijnbrug nog niet geëffectueerd kunnen worden.

6. Wijzigingen per lijn en frequenties

Stadsdienst Amersfoort

Lijn 1 Centraal Station – Isselt – Soesterkwartier – Centraal Station

Herstellen frequenties naar niveau pre corona.

LIJN		FREQUENTIE									
1		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Volgens Vervoerplan 2020 pre corona											
Birkhoven Park	Centraal Station	2	2	2	2	2	2	2	0	0	Ma-za na 22:00 geen ritten
Centraal Station	Birkhoven Park	2	2	2	2	2	2	2	0	0	Ma-za na 22:00 geen ritten
Volgens Vervoerplan 2024											
Birkhoven Park	Centraal Station	2	2	2	2	2	2	2	0	0	Ma-za na 22:00 geen ritten
Centraal Station	Birkhoven Park	2	2	2	2	2	2	2	0	0	Ma-za na 22:00 geen ritten
Verchil											
Birkhoven Park	Centraal Station	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Centraal Station	Birkhoven Park	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

Op lijn 1 wordt gereden volgens de geplande frequentie van 2020.

Dienstregeling 2025

  Wijzigingen

Geen wijzigingen.

Lijn 2 Centraal Station – Nieuwland

Herstellen frequenties naar niveau pre corona.

LIJN 2		FREQUENTIE										
Volgens Vervoerplan 2020 pre corona		MAVR				ZA			ZO			
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen	
Centraal Station	Het Rode Hert	4	4	4	2	4	4	2	2	2		
Het Rode Hert	Centraal Station	4	4	4	2	4	4	2	2	2		
Volgens Vervoerplan 2024		MAVR				ZA			ZO			
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen	
Centraal Station	Het Rode Hert	4	4	4	2	4	4	2	2	2		
Het Rode Hert	Centraal Station	4	4	4	2	4	4	2	2	2		
Verchil		MAVR				ZA			ZO			
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen	
Centraal Station	Het Rode Hert	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Het Rode Hert	Centraal Station	0	0	0	0	0	0	0	0	0		

De frequentie op lijn 2 is op het niveau zoals die voor corona was.

Analyse



Gebruik

De geboden capaciteit op lijn 2 is ruim voldoende. In de zwaarst bezette uurblokken is de gemiddelde maximale bezetting per bus 21 passagiers.

Dienstregeling 2025

Geen wijzigingen

Lijn 3 Centraal Station – Vathorst via Meander MC

Herstellen frequenties naar niveau pre corona.

LIJN 3		FREQUENTIE										
Volgens Vervoerplan 2020 pre corona		MAVR				ZA			ZO			
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen	
Centraal Station	Station Vathorst	4	4	4	2	4	4	2	2	2	za 4x vanaf 10.30	
Station Vathorst	Centraal Station	4	4	4	2	4	4	2	2	2	za 4x vanaf 10.30	
Volgens Vervoerplan 2024		MAVR				ZA			ZO			
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen	
Centraal Station	Station Vathorst	4	4	4	2	2	2	2	2	2		
Station Vathorst	Centraal Station	4	4	4	2	2	2	2	2	2		
Verchil		MAVR				ZA			ZO			
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen	
Centraal Station	Station Vathorst	0	0	0	0	-2	-2	0	0	0		
Station Vathorst	Centraal Station	0	0	0	0	-2	-2	0	0	0		

Voor corona werd op zaterdag van 10 tot 18 uur gereden met een frequentie van 4x per uur. De frequentie op zaterdag is nog niet op het niveau van voor de pandemie. In de dienstregeling 2024 wordt 689 per jaar Dru minder gereden.

Analyse

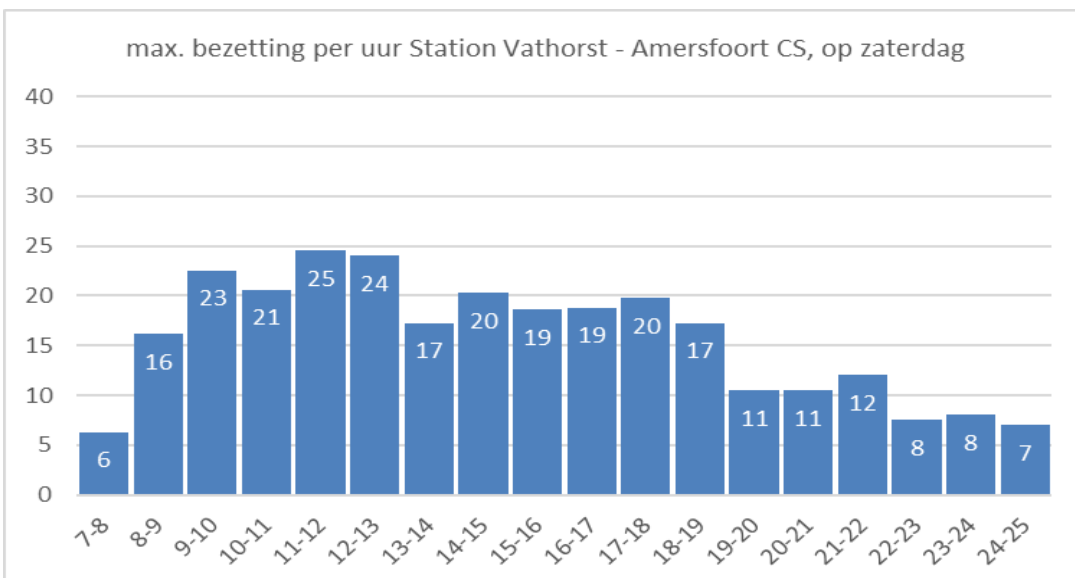
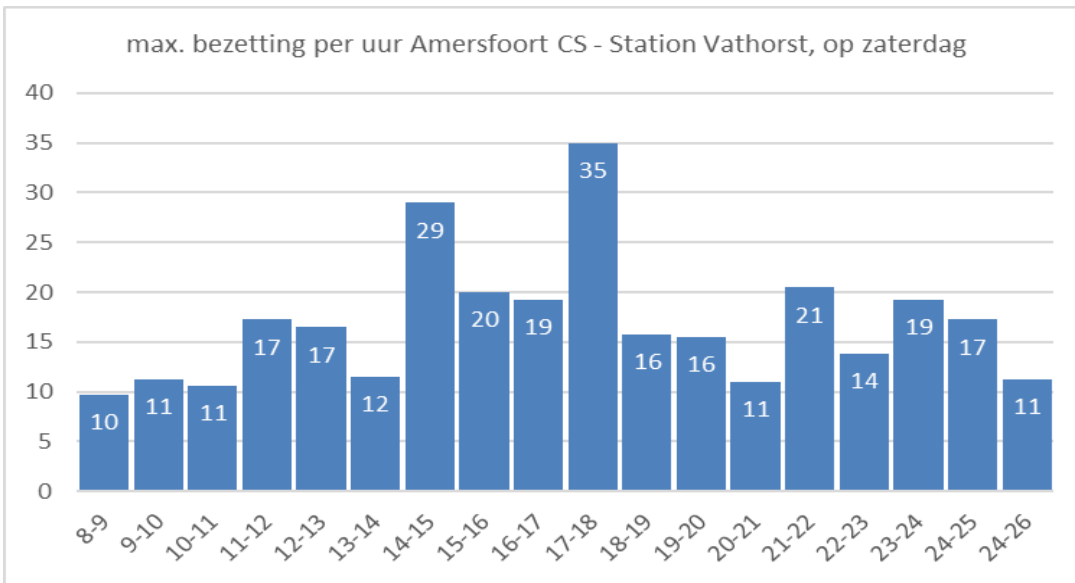
 Gebruik

In zowel ochtend- als middagspits op weekdagen zitten er gemiddeld maximaal 12 passagiers in de bus. In de ochtendspits is het uurblok van 8 tot 9 uur iets zwaarder bezet met gemiddeld maximaal 25 passagiers in de bus.

Op zaterdag is het uurblok van 17 tot 18 uur in de richting Vathorst het zwaarst bezet. Met een bezetting van maximaal 35 passagiers in dat uurblok zijn dat gemiddeld 13 passagiers per bus bij een halfuursfrequentie.

Deze bezettingscijfers geven aan, dat er geen noodzaak is om op te schalen naar een frequentie van 4x per uur.

Met een maximale bezetting van rond de 20 passagiers op de drukste uren op zondag voldoet de halfuursfrequentie goed.



Dienstregeling 2025

Geen wijzigingen

Lijn 4 **Centraal Station – Kattenbroek**

Herstellen frequenties naar niveau pre corona.

LIJN 4		FREQUENTIE									
Volgens Vervoerplan 2020 pre corona		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Centraal Station	Bovist	4	4	4	2	4	4	2	2	2	za 4x vanaf 10.30
Bovist	Centraal Station	4	4	4	2	4	4	2	2	2	za 4x vanaf 10.30
Volgens Vervoerplan 2024		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Centraal Station	Bovist	4	4	4	2	2	2	2	2	2	
Bovist	Centraal Station	4	4	4	2	2	2	2	2	2	
Verhil		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Centraal Station	Bovist	0	0	0	0	-2	-2	0	0	0	
Bovist	Centraal Station	0	0	0	0	-2	-2	0	0	0	

Op zaterdag werd tussen 10 en 19 uur gereden met een frequentie van 4x per uur. Tijdens de pandemie is afgeschaald naar 2x per uur. Het aantal Dru werd met 678 per jaar verminderd.

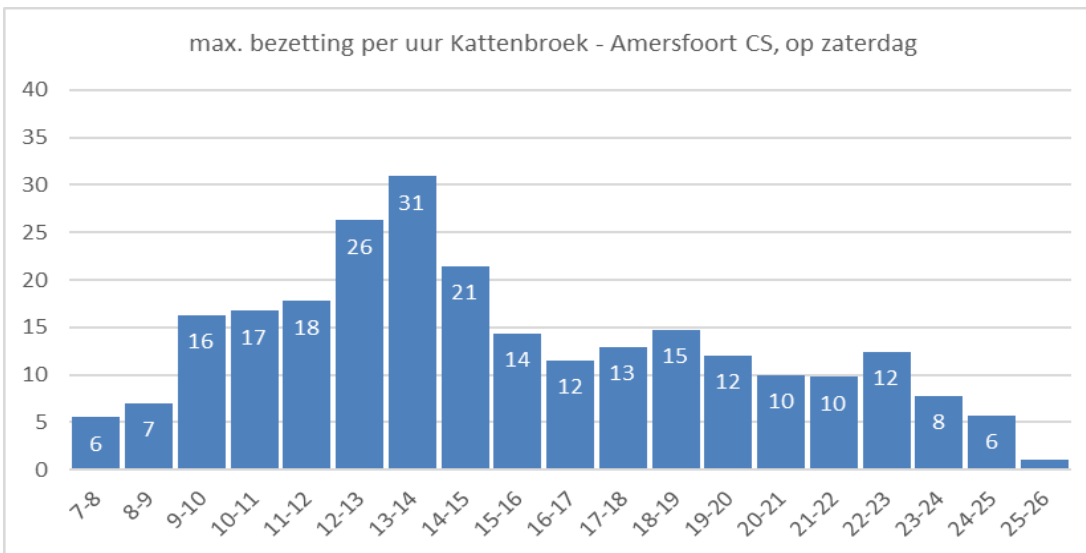
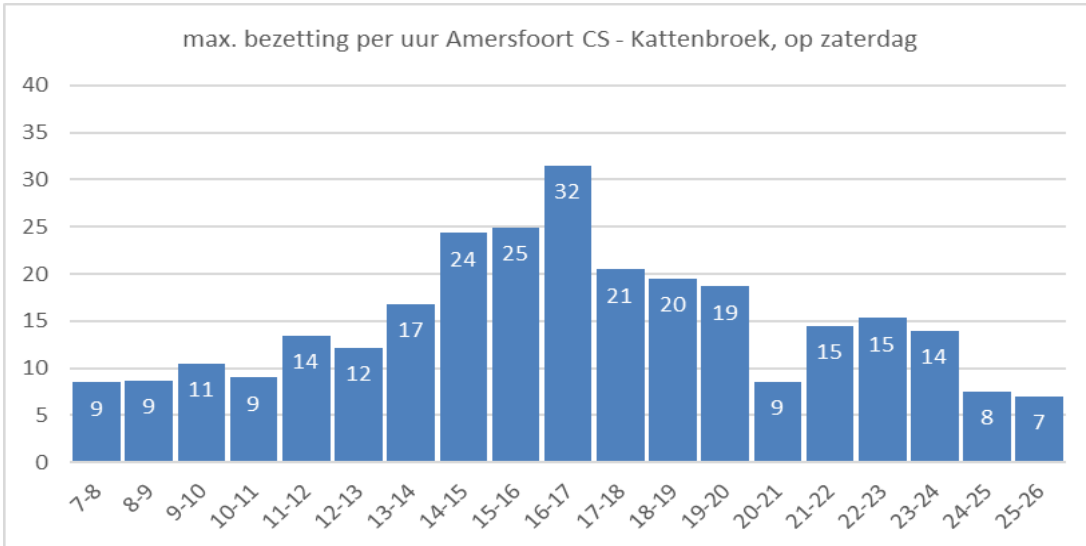
Analyse

 **Gebruik**

Op weekdays is de kwartierfrequentie overdag ruim voldoende. In de best bezette uurblokken zitten er op zijn meest gemiddeld 13 passagiers in de bus.

Op zaterdag komen de drukste uurblokken net boven een maximale bezetting van 30 passagiers uit. Bij een halfuursfrequentie zijn dat 15 passagiers per bus. Opschalen naar een kwartierfrequentie is niet nodig.

Op zondag blijven de maximale bezettingen per uur beneden 20 passagiers. Bij een halfuursfrequentie zijn dat minder dan 10 passagiers gemiddeld per bus.



Dienstregeling 2025

Geen wijzigingen

Lijn 5 Centraal Station – Vathorst via Schothorst

Herstellen frequenties naar niveau pre corona.

LIJN		5									
		FREQUENTIE									
Volgens Vervoerplan 2020 pre corona		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Centraal Station	Station Schothorst	4	4	4	2	4	4	2	2	2	Ma-za in vakanties 2x per uur
Station Schothorst	Station Vathorst	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
Station Vathorst	Station Schothorst	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
Station Schothorst	Centraal Station	4	4	4	2	4	4	2	2	2	Ma-za in vakanties 2x per uur
Volgens Vervoerplan 2024		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Centraal Station	Station Schothorst	4	4	4	2	2	2	2	2	2	Ma-vr in vakanties 2x per uur
Station Schothorst	Station Vathorst	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
Station Vathorst	Station Schothorst	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
Station Schothorst	Centraal Station	4	4	4	2	2	2	2	2	2	Ma-vr in vakanties 2x per uur
Verchil		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Centraal Station	Station Schothorst	0	0	0	0	-2	-2	0	0	0	
Station Schothorst	Station Vathorst	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Station Vathorst	Station Schothorst	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Station Schothorst	Centraal Station	0	0	0	0	-2	-2	0	0	0	

In 2020 was gepland lijn 5 op zaterdag tussen Amersfoort CS en Station Schothorst tussen 11 en 18 uur 4 x per uur te rijden. De frequentie werd afgeschaald naar 2x per uur, in 2024 geldt de afgeschaalde dienstregeling, waarmee 374 Dru per jaar minder wordt gereden.

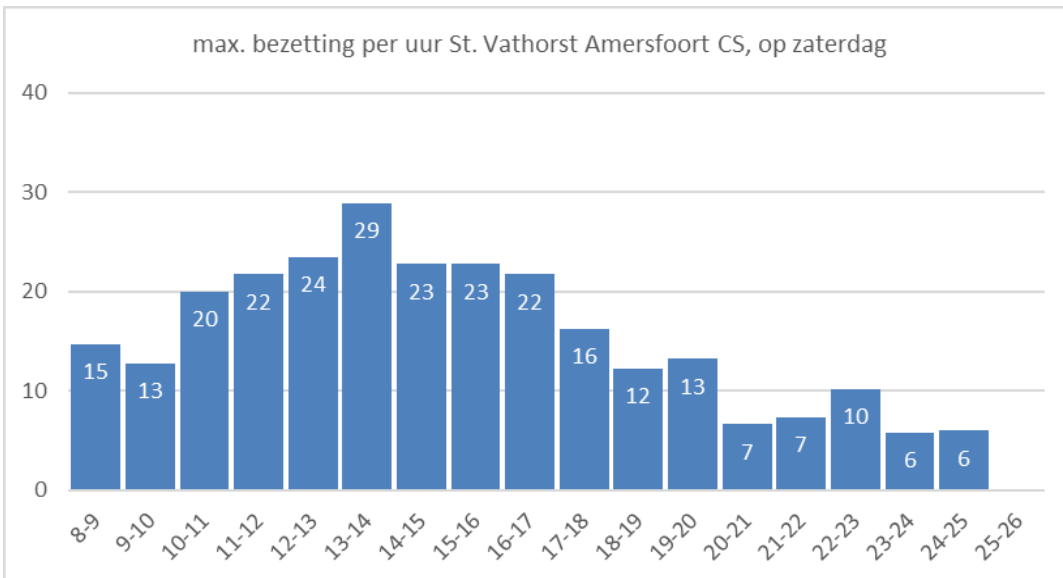
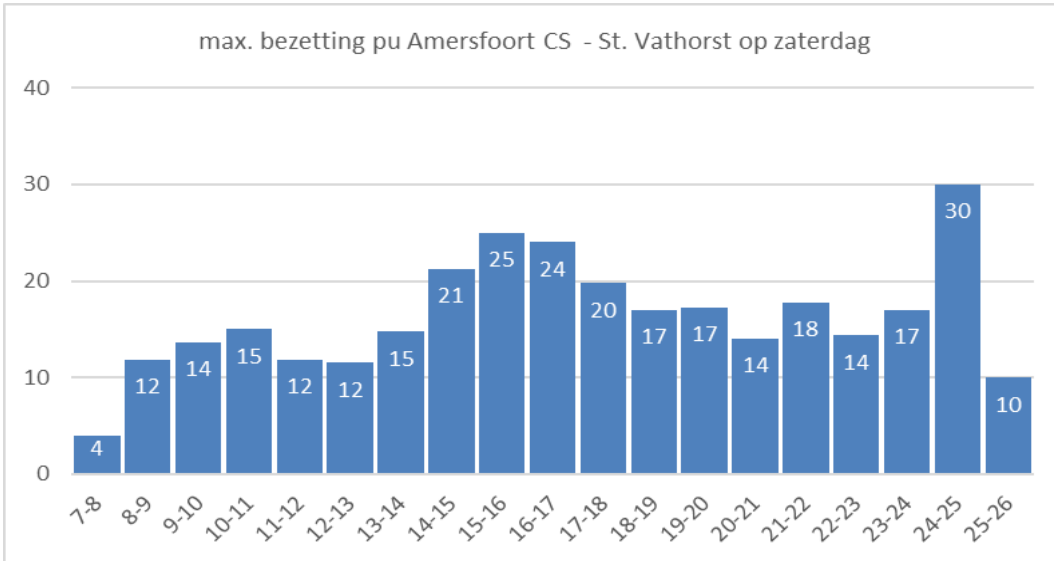
Analyse

Gebruik

De drukste urenblokken op weekdays op lijn 5 hebben een maximale bezetting tussen 20 en 30 passagiers, met alleen het urenblok tussen 7 en 8 richting Centraal Station met 32 passagiers. Dat betekent, dat er met maximaal 5 tot 6 passagiers in de bus, sprake is van een ruime bediening. Deze bediening wordt aangepast naar een half uurfrequentie als een van de maatregelen om de nieuwe lijn 205 mogelijk te maken.

Op zaterdag is de maximale bezetting net iets lager dan op weekdays. Opschalen naar het frequentieniveau van voor corona leidt eveneens tot een te ruime bediening op zaterdag.

Op zondag is de maximale bezetting per bus bij een halfuurfrequentie lager dan 10.



Dienstregeling 2025

De kwartierfrequentie op maandag tot en met vrijdag tussen Centraal Station en Schothorst wordt verlaagd naar een half uurfrequentie. De bespaarde dienstregelingsuren Dru worden gebruikt om de wijzigingen in Amersfoort Noord in te kunnen voeren,.

Lijn 6 Centraal Station – Liendert en Rustenburg

Lijn 6 wordt gereden met de frequentie van voor corona.

LIJN 6		FREQUENTIE										
Volgens Vervoerplan 2020 pre corona		MAVR				ZA			ZO			
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen	
Centraal Station	Ganzenstraat	4	4	4	2	4	4	2	2	2	za 11- 19 4x	
Ganzenstraat	Centraal Station	4	4	4	2	4	4	2	2	2		
Volgens Vervoerplan 2024		MAVR				ZA			ZO			
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen	
Centraal Station	Ganzenstraat	4	4	4	2	4	4	2	2	2	za 11- 19 4x	
Ganzenstraat	Centraal Station	4	4	4	2	4	4	2	2	2		
Verhil		MAVR				ZA			ZO			
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen	
Centraal Station	Ganzenstraat	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Ganzenstraat	Centraal Station	0	0	0	0	0	0	0	0	0		

Analyse

Gebruik

In de drukste urenblokken is de maximale bezetting per bus gemiddeld 15 tot 22 passagiers.

Op zaterdag is met een maximale bezetting van gemiddeld 30 of minder passagiers per uur, minder dan 10 per bus met de huidige kwartierfrequentie sprake van een erg ruime bediening.

Op zondag is de halfuursfrequentie ruim voldoende. Busbezetting gemiddeld minder dan 10 passagiers per bus.

Dienstregeling 2025

Geen wijzigingen

Lijn 7 Centraal Station – Vathorst via Schothorst

Herstellen frequenties naar niveau pre corona.

Net als op lijn 5 werd in 2020 in aanvang op zaterdag tussen Amersfoort CS en Station Schothorst tussen 11 en 18 uur met een kwartierfrequentie gereden.

In de dienstregeling 2024 is die frequentie op zaterdag niet opgeschaald. Dat betekent, dat er in 2024 in vergelijking met de 2020 dienstregeling 342 Dru per jaar minder worden gereden. Op maandag tot en met vrijdag wordt vanwege de opstart van lijn 205 de frequentie verlaagd van een kwartier naar een halfuurfrequentie.

LIJN 7		FREQUENTIE										
Volgens Vervoerplan 2020 pre corona		MAVR				ZA			ZO			
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen	
Centraal Station	Station Schothorst	4	4	4	2	4	4	2	2	2	Ma-za in vakanties 2x per uur	
Station Schothorst	Station Vathorst	2	2	2	0	2	2	0	2	0		
Station Vathorst	Station Schothorst	2	2	2	0	2	2	0	2	0		
Station Schothorst	Centraal Station	4	4	4	2	4	4	2	2	2	Ma-za in vakanties 2x per uur	
Volgens Vervoerplan 2024		MAVR				ZA			ZO			
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen	
Centraal Station	Station Schothorst	4	4	4	2	2	2	2	2	2		
Station Schothorst	Station Vathorst	2	2	2	0	2	2	0	2	0		
Station Vathorst	Station Schothorst	2	2	2	0	2	2	0	2	0		
Station Schothorst	Centraal Station	4	4	4	2	2	2	2	2	2		
Verchil		MAVR				ZA			ZO			
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen	
Centraal Station	Station Schothorst	0	0	0	0	-2	-2	0	0	0		
Station Schothorst	Station Vathorst	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Station Vathorst	Station Schothorst	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Station Schothorst	Centraal Station	0	0	0	0	-2	-2	0	0	0		

Route

In het kader van de aanpassing van de bediening in Amersfoort Noord wordt Station Schothorst het begin- en eindpunt van de lijn. Zie hiervoor bij de paragraaf over lijn 205.

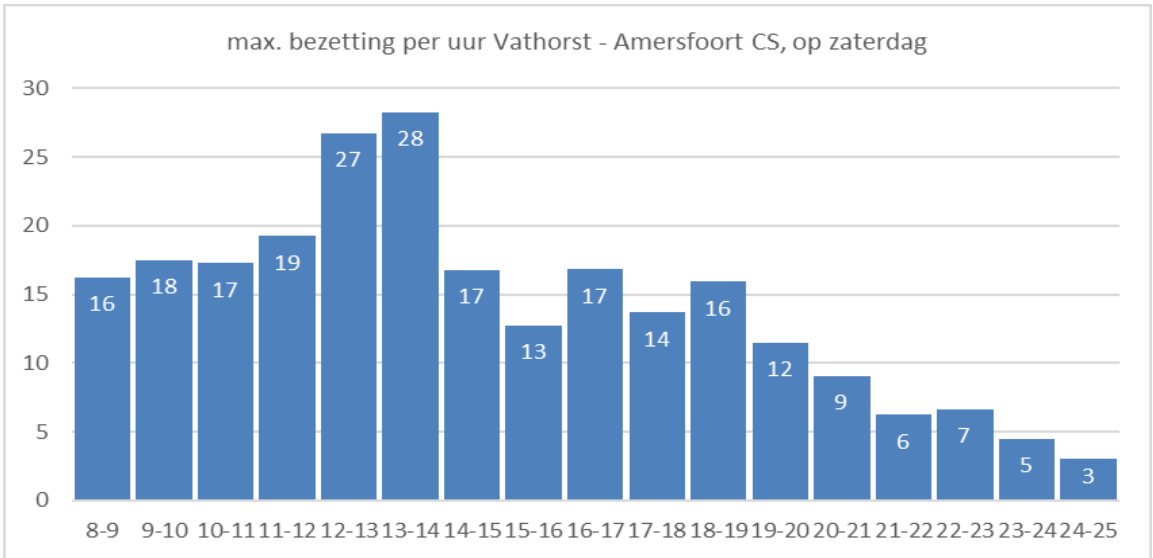
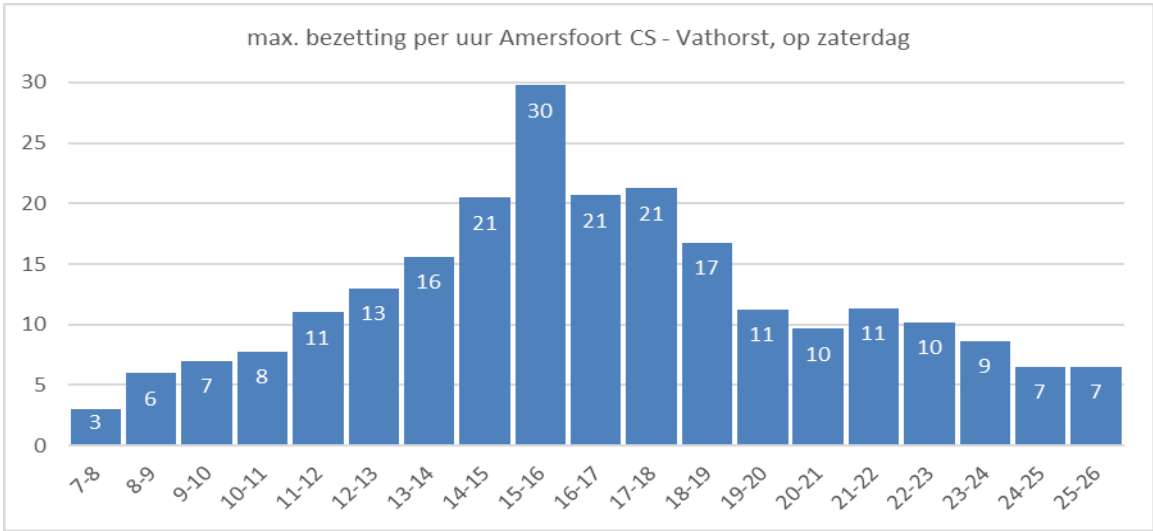
Analyse

Gebruik

De gemiddelde maximale bezetting per bus op weekdays op lijn 7 is 10 of lager.

Bij de huidige frequentie is de maximale bezetting per bus op zaterdag gemiddeld 15 of lager. De bezettingscijfers op zaterdag geven geen aanleiding om op te schalen.

Op zondag is de maximale bezetting gemiddeld 10 passagiers of lager.



Dienstregeling 2025

Vanwege opstart lijn 205 naar een halfuur frequentie. Eindhalte wordt Station Schothorst.

De 2.556 Dru die vrijgespeeld worden gaan gebruikt worden voor de aanpassingen in Amersfoort Noord.

Lijn 8 Centraal Station – Schuilenburg

Herstellen frequenties naar niveau pre corona.

Lijn 8 had voor corona een kwartierfrequentie op maandag t/m vrijdag tussen 7 en 19 uur. In de dienstregeling van 2024 is deze lijn niet opgeschaald. Dat betekent dat er in 2024 minder wordt gereden dan oorspronkelijk in 2020 waren gepland. Het verschil is 2.387 Dru per jaar.

LIJN 8		FREQUENTIE									
Volgens Vervoerplan 2020 pre corona		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Centraal Station	Amerena	4	4	4	2	2	2	2	2	2	Ma-vr in vakanties 2x per uur
Amerena	Centraal Station	4	4	4	2	2	2	2	2	2	Ma-vr in vakanties 2x per uur
Volgens Vervoerplan 2024		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Centraal Station	Amerena	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
Amerena	Centraal Station	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
Verchil		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Centraal Station	Amerena	-2	-2	-2	0	0	0	0	0	0	
Amerena	Centraal Station	-2	-2	-2	0	0	0	0	0	0	

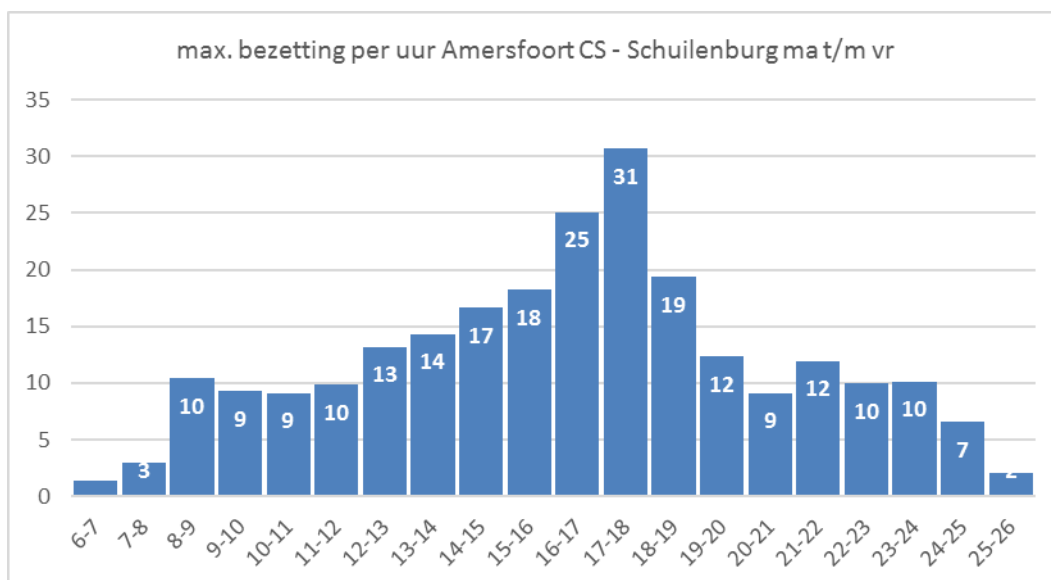
Analyse

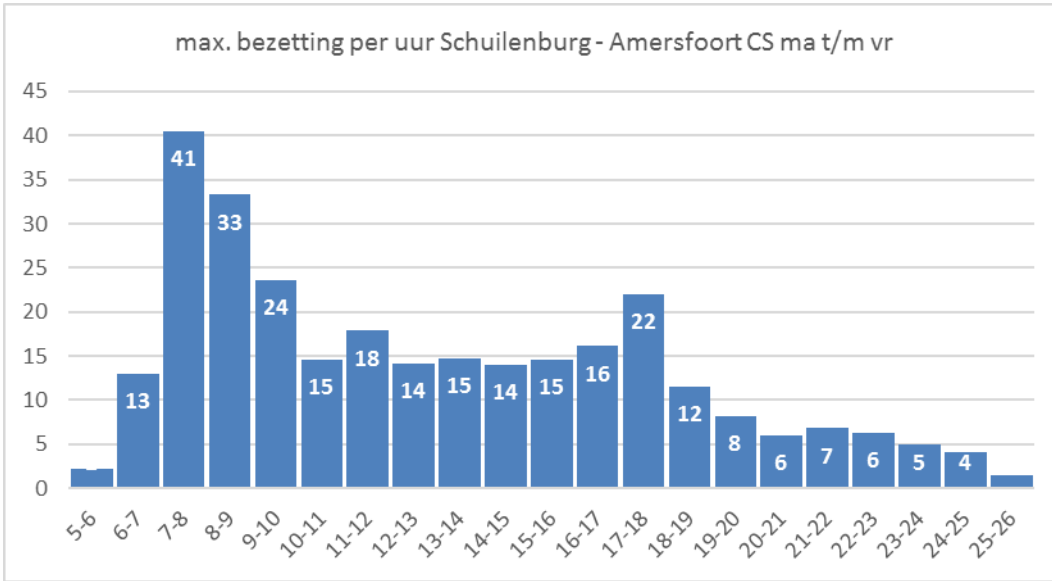
Gebruik

De huidige halfuursfrequentie biedt voldoende capaciteit op weekdays. Het drukste uurblok 7 tot 8 uur richting Centraal Station heeft een maximale bezetting van 41 passagiers. Dat is gemiddeld 20 per bus.

Met de huidige bezetting op lijn 8 op maandag t/m vrijdag is opschalen naar een kwartierfrequentie niet nodig.

Op zaterdag en zondag is de gemiddelde maximale bezetting per bus lager dan 10.





Dienstregeling 2025

Geen wijzigingen

De respons vanuit de publieksconsultatie is aanleiding om in het kader van de wijzigingen in Amersfoort Noord en de nieuwe lijn 5, onderzoek te doen of de route van lijn 8 nog langer in dit plaatje past.

Lijn 9 Centraal Station – Leusderkwartier

Herstellen frequenties naar niveau pre corona.

Lijn 9 had voor corona een kwartierfrequentie op maandag t/m vrijdag tussen 7 en 19 uur. In de dienstregeling van 2024 is deze lijn niet opgeschaald. Dat betekent dat er in 2024 minder wordt gereden dan oorspronkelijk in 2020 was gepland. Het verschil is 2.471 Dru per jaar.

LIJN 9		FREQUENTIE									
Volgens Vervoerplan 2020 pre corona		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Centraal Station	Amerhorst	4	4	4	2	2	2	2	2	2	Ma-vr in vakanties 2x per uur
Amerhorst	Centraal Station	4	4	4	2	2	2	2	2	2	Ma-vr in vakanties 2x per uur
Volgens Vervoerplan 2024		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Centraal Station	Amerhorst	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
Amerhorst	Centraal Station	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
Verchil		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Centraal Station	Amerhorst	-2	-2	-2	0	0	0	0	0	0	
Amerhorst	Centraal Station	-2	-2	-2	0	0	0	0	0	0	

Analyse

Gebruik

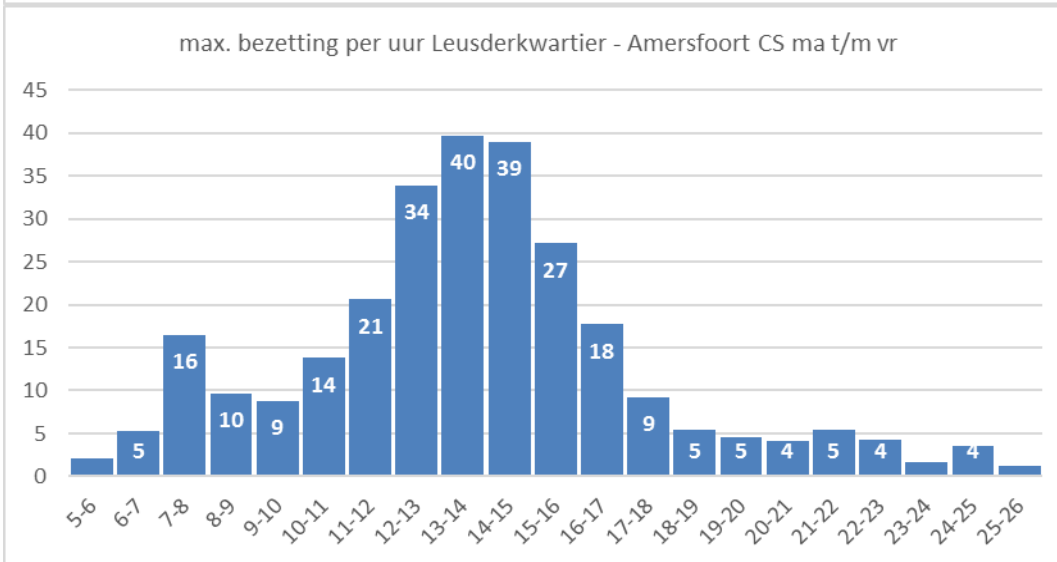
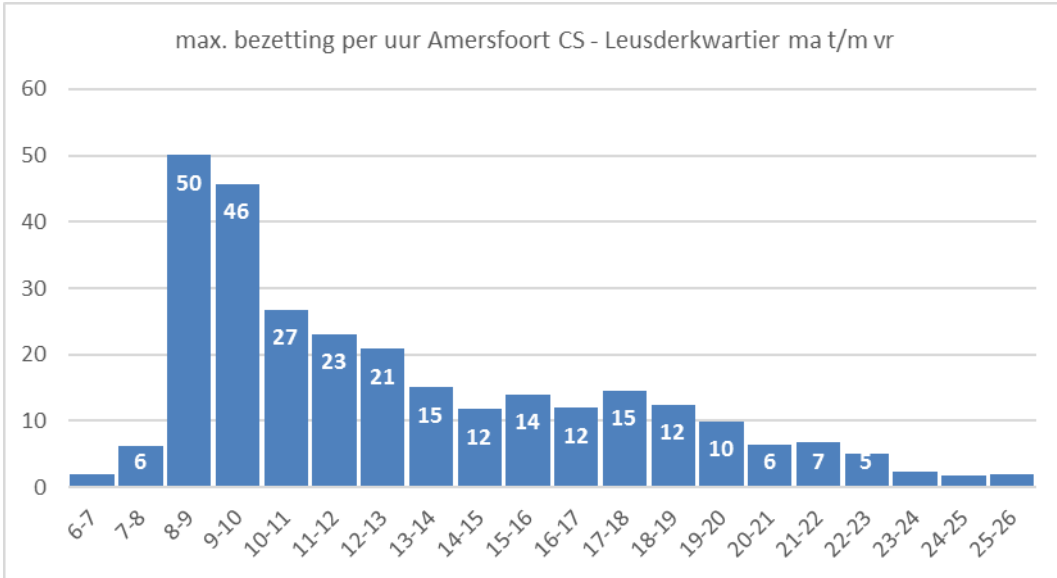
De halte Van Stolbergpark bepaalt de maximale uurbezetting op lijn 9. Dat betekent, dat de maximale bezetting zich voordoet op het traject Centraal Station – Van Stolbergpark v.v., een traject van 4 minuten. In de ochtendspits zijn de bezettingen van 8 tot 9 uur (gemiddeld 50 maximaal) en 9 tot 10 uur (gemiddeld maximaal 46) het hoogst. Dat zijn resp. 25 en 23 per bus gemiddeld. Er is dan nog steeds ruimte om extra pieken op te vangen.

In de middagspits zijn de uurblokken 12 tot 13 uur (34), 13 tot 14 uur (40), 14 tot 15 uur (39).

Bij bezettingen van 70 of hoger per uur kan een halfuursfrequentie op gezette tijden capaciteitsproblemen geven. Daar komen de maximale bezettingen op lijn 9 niet in de buurt.

Opschalen is daarom niet nodig.

Op zaterdag en zondag komt de maximale bezetting per uur niet of nauwelijks boven 10 passagiers uit.



Dienstregeling 2025

Geen wijzigingen

Lijn 10 Centraal Station – Hoornbeek/van Lodensteincollege

Herstellen frequenties naar niveau pre corona.

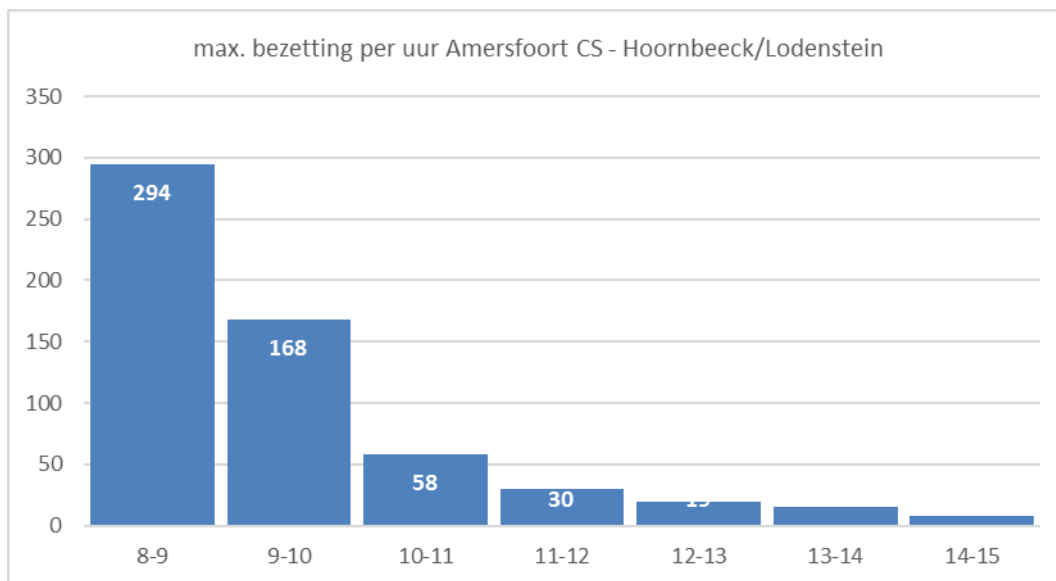
De frequentie op de scholieren-stadslijn 10 is in de dienstregeling 2024 hoger dan die in de planning voor 2020 was.

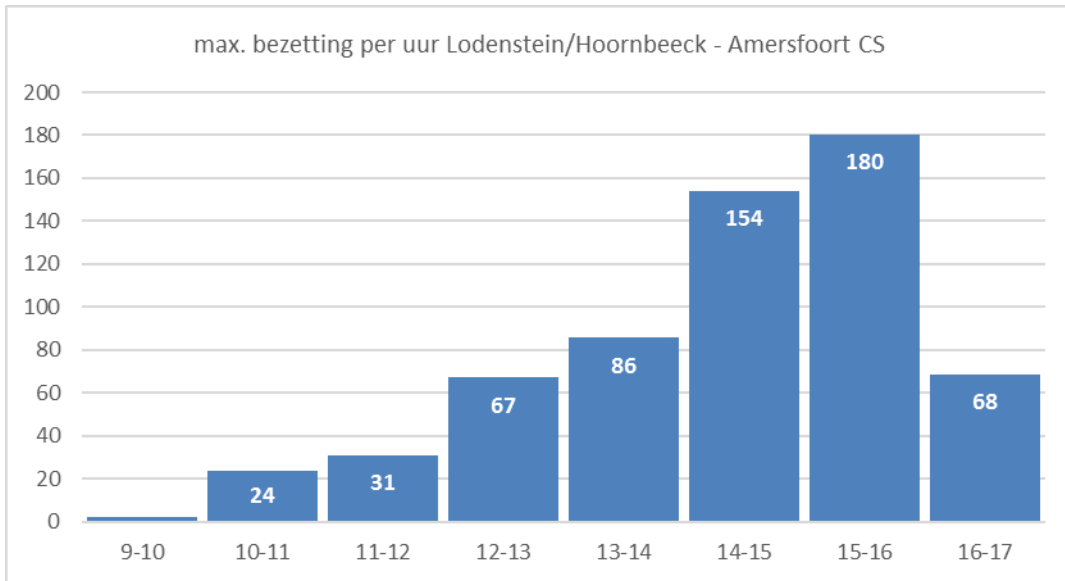
LIJN 10		FREQUENTIE									
Volgens Vervoerplan 2020 pre corona		MAVR			ZA			ZO			
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Centraal Station	Hoornbeek/Van Lodensteincollege	8	2,5	0	0	0	0	0	0	0	niet in de schoolvakanties
Hoornbeek/Van Lodensteincollege	Centraal Station	0	2,5	4	0	0	0	0	0	0	niet in de schoolvakanties
Volgens Vervoerplan 2024		MAVR			ZA			ZO			
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Centraal Station	Hoornbeek/Van Lodensteincollege	7	4	0	0	0	0	0	0	0	niet in de schoolvakanties
Hoornbeek/Van Lodensteincollege	Centraal Station	0	4	6	0	0	0	0	0	0	niet in de schoolvakanties
Verchil		MAVR			ZA			ZO			
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Centraal Station	Hoornbeek/Van Lodensteincollege	-1	1,5	0	0	0	0	0	0	0	niet in de schoolvakanties
Hoornbeek/Van Lodensteincollege	Centraal Station	0	1,5	2	0	0	0	0	0	0	niet in de schoolvakanties

Analyse

Gebruik

Lijn 10 is een scholierenlijn, vanwege het minder openbare karakter van deze lijn en de korte afstand die gereist wordt, zijn gemiddelde maximale bezettingen van 40 passagiers acceptabel. Bij een bezetting richting 50 is er geen ruimte meer om pieken in het vervoer op te vangen. Dat was de reden om in de middagspits het aantal ritten van 4 naar 6 uit te breiden.





Dienstregeling 2025

Geen wijzigingen

Lijn 17 Centraal Station – Leusden

Lijn 217 Centraal Station – Leusden (sneldienst)

Herstellen frequenties naar niveau pre corona.

De lijnencombinatie 17/217 rijdt nog niet zoals in 2020 gepland was. In de spitsen wordt nog beneden die frequentie gereden.

Er wordt 2.150 Dru minder gereden, dan er in de dienstregeling van 2020 gepland waren.

LIJN 17		FREQUENTIE									
Volgens Vervoerplan 2020 pre corona		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Centraal Station	Bedrijventerrein De Horst	4	4	8	4	4	4	4	3	3	Ma-vr m-spits in vakantie 4x pu; avond na 21u 3x pu
Bedrijventerrein De Horst	Centraal Station	8	4	4	4	4	4	4	3	3	Ma-vr o-spits in vakantie 4x pu; avond na 21u 3x pu
Volgens Vervoerplan 2024		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Centraal Station	Bedrijventerrein De Horst	4	4	6	4	4	4	4	3	3	avond na 21u 3x per uur
Bedrijventerrein De Horst	Centraal Station	6	4	4	4	4	4	4	3	3	avond na 21u 3x per uur
Verchil		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Centraal Station	Bedrijventerrein De Horst	0	0	-2	0	0	0	0	0	0	in vakantie spits +2
Bedrijventerrein De Horst	Centraal Station	-2	0	0	0	0	0	0	0	0	in vakantie spits +2

Analyse

 **Gebruik**

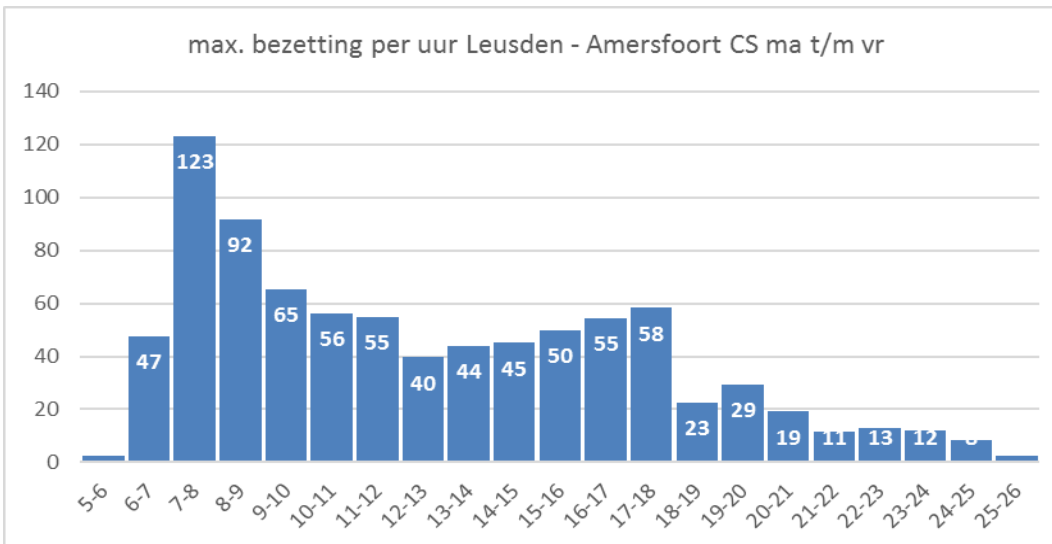
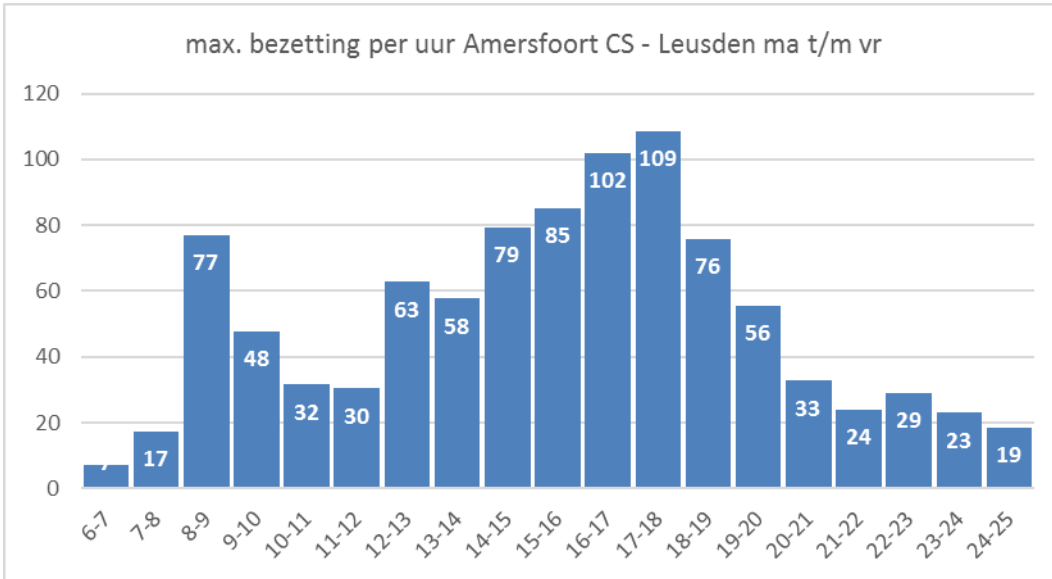
In zowel ochtend als middagspits biedt de huidige 10-minutenfrequentie ruim voldoende capaciteit om de passagiers tussen Leusden en Amersfoort Centraal v.v. te vervoeren.

Gemiddeld is de bezetting op het drukste punt 20 passagiers of lager.

Een frequentie van 8 keer per uur zoals in 2020 gepland was, is vooralsnog vanwege het aantal passagiers niet nodig. In 2025 wordt lijn 17/217 gemonitord, zodat wanneer het passagiers aanbod dat nodig maakt, op maandag t/m vrijdag weer kan worden opgeschaald.

Op zaterdag hebben de drukste uurblokken een maximale bezetting van rond 60 passagiers per uur. De kwartierfrequentie is ruim voldoende.

Op zondag heeft het drukste uurblok een bezetting van maximaal 50 per uur. In de rest van de uurblokken is die bezetting 42 per uur of lager. De 20-minuten frequentie op zondag voldoet.



Dienstregeling 2025

De halte Bleekerssingel op lijn 17 komt te vervallen. De halte wordt nauwelijks gebruikt en er zijn op redelijk korte afstand alternatieven.

Lijn 19 Centraal Station – (Borneoplein) Bonairelaan – RHDHV – Rusthof - ISVW

Herstellen frequenties naar niveau pre corona.

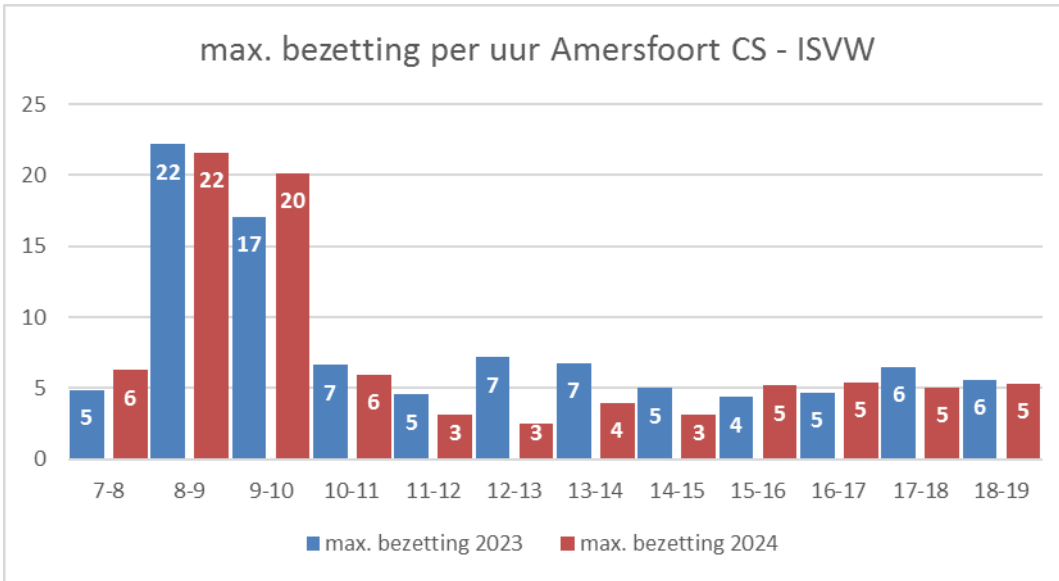
LIJN		19									
		FREQUENTIE									
Volgens Vervoerplan 2020 pre corona		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Centraal Station	Borneoplein	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
Borneoplein	Begraafplaats Rusthof	2	2	2	0	0	0	0	0	0	
Begraafplaats Rusthof	Borneoplein	2	2	2	0	0	0	0	0	0	
Borneoplein	Centraal Station	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
Volgens Vervoerplan 2024		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Centraal Station	Bonairelaan	2	1	2	0	0	0	0	0	0	
Bonairelaan	Begraafplaats Rusthof	2	1	2	0	0	0	0	0	0	
Begraafplaats Rusthof	Bonairelaan	2	1	2	0	0	0	0	0	0	
Bonairelaan	Centraal Station	2	1	2	0	0	0	0	0	0	
Verchil		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Centraal Station	Bonairelaan	0	-1	0	-2	-2	-2	-2	-2	-2	
Bonairelaan	Begraafplaats Rusthof	0	-1	0	0	0	0	0	0	0	
Begraafplaats Rusthof	Bonairelaan	0	-1	0	0	0	0	0	0	0	
Bonairelaan	Centraal Station	0	-1	0	-2	-2	-2	-2	-2	-2	

In de dienstregeling van 2020 is de dienstregeling van lijn 19 uitgebreid met ritten Amersfoort CS – Borneoplein, omdat lijn 9 het Borneoplein niet meer ontsloot. Een vergelijking tussen 2020 en 2024 is alleen zinvol van de dienstregelingen op maandag tot en met vrijdag in ochtendspits, middagdalen en middagspits. De bezetting in het middagdalen was toen en nu laag.

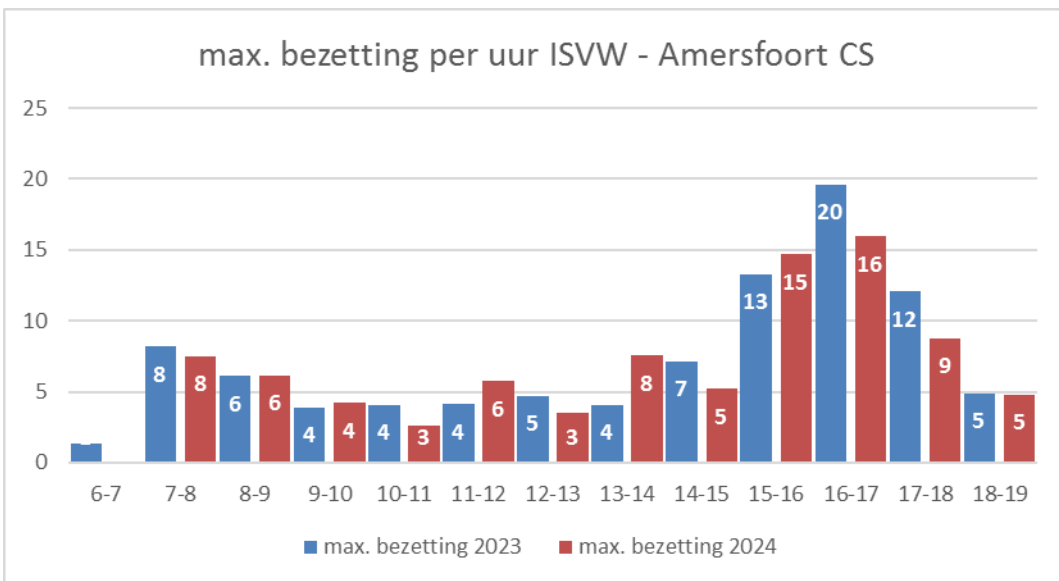
De frequentie is bij aanvang dienstregeling 2024 in de daluren teruggebracht naar 1x per uur. De route is verlegd naar Hugo de Grootlaan – Surinamelaan – Genestetlaan – Stichtse Ronde – Laan 1914 – Dodeweg – ISVW.

Analyse

Gebruik



In november 2023 werden in deze richting 96 passagiers per dag vervoerd in januari 2024 waren dat 87.



In de richting werden in november gemiddeld per dag 93 passagiers vervoerd. In januari 2024 waren dat er 88.

We verwachten, dat de lijn zich in de loop van 2024 verder zal ontwikkelen en hogere vervoerscijfers zal laten zien.

Dienstregeling 2025

Geen wijzigingen

Utrecht Streeklijnen

Lijn 50 Utrecht – Veenendaal/Wageningen

Herstellen frequenties naar niveau pre corona.

LIJN 50 U-Link		FREQUENTIE									
Pre corona		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Utrecht, CS Jaarbeurszijde	Station Driebergen - Zeist	12	8	10	4	8	8	4	8	4	Mavr vakantie: 8-6-8-4
Station Driebergen - Zeist	Doorn, Centrum	8	4	8	2	4	4	2	4	2	Mavr vakantie: 4-4-4-2
Doorn, Centrum	Elst, Ingenseveerweg	4	4	4	2	4	4	2	4	2	
Elst, Ingenseveerweg	Wageningen, Busstation	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
Elst, Ingenseveerweg	Station Veenendaal-De Klomp	2	2	2	1	2	2	1	2	1	
Station Veenendaal-De Klomp	Elst, Ingenseveerweg	2	2	2	1	2	2	1	2	1	
Wageningen, Busstation	Elst, Ingenseveerweg	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
Elst, Ingenseveerweg	Doorn, Centrum	4	4	4	2	4	4	2	4	2	
Doorn, Centrum	Station Driebergen - Zeist	8	4	8	2	4	4	2	4	2	Mavr vakantie: 4-4-4-2
Station Driebergen - Zeist	Utrecht, CS Jaarbeurszijde	12	8	10	4	8	8	4	8	4	Mavr vakantie: 8-6-8-4
2024		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Utrecht, CS Jaarbeurszijde	Station Driebergen - Zeist	8	6	8	4	4	4	4	4	4	mavr Zomervak in dal naar 4x per uur.
Station Driebergen - Zeist	Doorn, Centrum	4	4	4	2	4	4	2	4	2	
Doorn, Centrum	Elst, Ingenseveerweg	4	4	4	2	4	4	2	4	2	
Elst, Ingenseveerweg	Wageningen, Busstation	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
Elst, Ingenseveerweg	Station Veenendaal-De Klomp	2	2	2	1	2	2	1	2	1	
Station Veenendaal-De Klomp	Elst, Ingenseveerweg	2	2	2	1	2	2	1	2	1	
Wageningen, Busstation	Elst, Ingenseveerweg	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
Elst, Ingenseveerweg	Doorn, Centrum	4	4	4	2	4	4	2	4	2	
Doorn, Centrum	Station Driebergen - Zeist	4	4	4	2	4	4	2	4	2	
Station Driebergen - Zeist	Utrecht, CS Jaarbeurszijde	8	6	8	4	6	6	4	4	4	
Verschil		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	
Utrecht, CS Jaarbeurszijde	Station Driebergen - Zeist	-4	-2	-2	0	-4	-4	0	-4	0	
Station Driebergen - Zeist	Doorn, Centrum	-4	0	-4	0	0	0	0	0	0	
Doorn, Centrum	Elst, Ingenseveerweg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Elst, Ingenseveerweg	Wageningen, Busstation	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Elst, Ingenseveerweg	Station Veenendaal-De Klomp	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Station Veenendaal-De Klomp	Elst, Ingenseveerweg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Wageningen, Busstation	Elst, Ingenseveerweg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Elst, Ingenseveerweg	Doorn, Centrum	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Doorn, Centrum	Station Driebergen - Zeist	-4	0	-4	0	0	0	0	0	0	
Station Driebergen - Zeist	Utrecht, CS Jaarbeurszijde	-4	-2	-2	0	-2	-2	0	-4	0	

Op lijn 50 wordt in feite de vakantiedienstregeling gereden zoals die in het Vervoerplan 2020 was bedoeld.

Op zaterdag is evenredig daarmee afgeschaald. De in dienstregeling is in 2020 voornamelijk afgeschaald op het traject Driebergen/Zeist – Utrecht. Dat waren met name ritten, die door U-OV werden gereden. De trajecten Wageningen – Utrecht en Veenendaal - Utrecht zijn vrijwel geheel op gelijk niveau gebleven.

U-OV heeft aangegeven de frequentie tussen Utrecht en Driebergen-Zeist volgend jaar weer te verhogen. De mate waarin wordt opgeschaald wordt door U-OV in overleg met de provincie bepaald. Syntus en U-OV maken vervolgens een dienstregeling.

Op het traject Doorn – Driebergen – Utrecht v.v. is het aantal ritten per uur in de spitsen iets lager dan bedoeld in het Vervoerplan 2020. Tussen 7 en 8 uur zien we de bus richting Utrecht in Doorn vollopen. In de middag geldt dat de andere kant op tussen 16 en 18 uur. In de uitwerking van de dienstregeling dient te worden overwogen het aantal ritten in die uur blokken uit te breiden, of versterkingsritten in de zetten.

Verwachte meerdru 850 Dru per jaar

Dienstregeling 2025

Aanpassen frequentie daar waar nodig of inzetten versterkingsritten voor het overgrote deel zijn dit ritten voor U-OV.

Lijn 58 Hilversum – Zeist via Maartensdijk

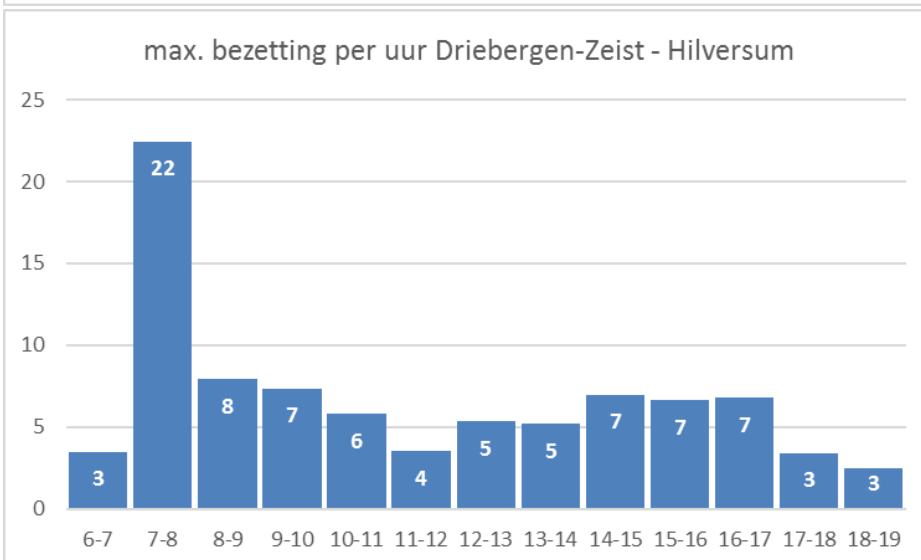
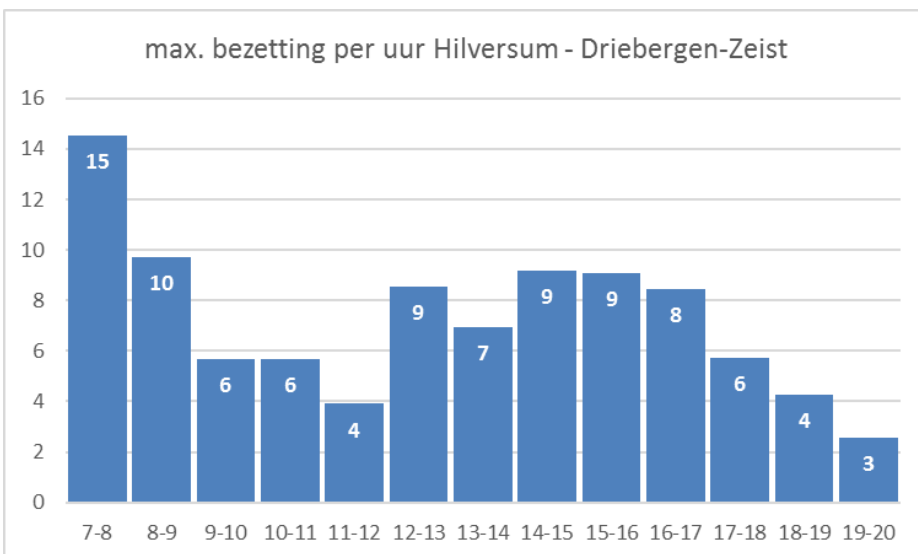
Herstellen frequenties naar niveau pre corona.

Lijn 58 werd voor de pandemie door U-OV gereden. Met de frequentie, die in de dienstregeling 2024 wordt geboden is de capaciteit ruim voldoende.

LIJN		58									
		FREQUENTIE									
		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Hilversum, Station	Zeist, Busstation	1	1	1	1	1	1	0	0	0	Avond tot +/- 20u
Zeist, Busstation	Driebergen, Station Driebergen-Zeist	1	1	1	1	1	1	1	0	0	Avond tot +/- 20u
Driebergen, Station Driebergen-Zeist	Zeist, Busstation	1	1	1	1	1	1	1	0	0	Avond tot +/- 20u
Zeist, Busstation	Hilversum, Station	1	1	1	1	1	1	0	0	0	Avond tot +/- 20u

Analyse

Gebruik



De gemiddelde maximale bezetting per rit: in beide richtingen 7. De drukste rit naar Zeist heeft een maximale bezetting van 15. De drukste rit naar Hilversum heeft een maximale bezetting van 22.

Dienstregeling 2025

Geen wijzigingen

Lijn 59 Hilversum – Zeist via Lage Vuursche

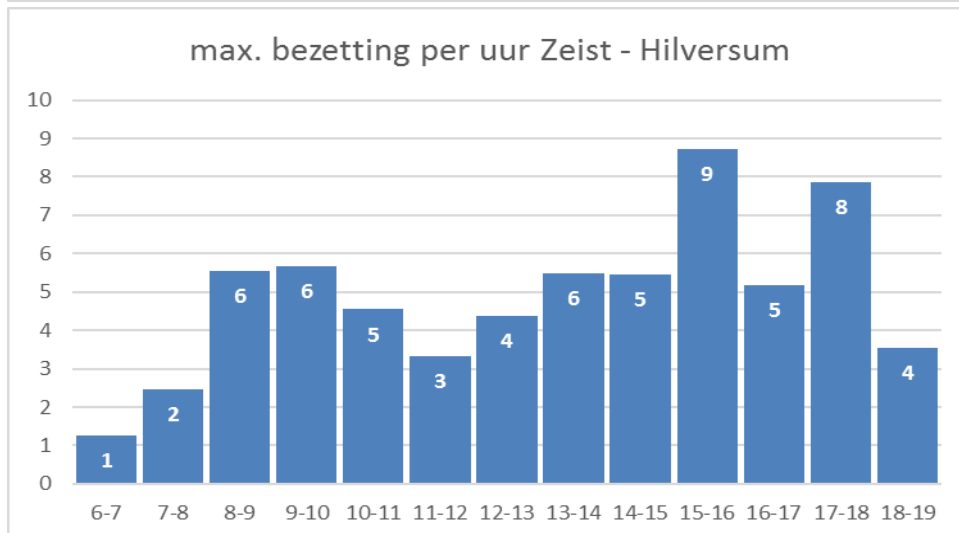
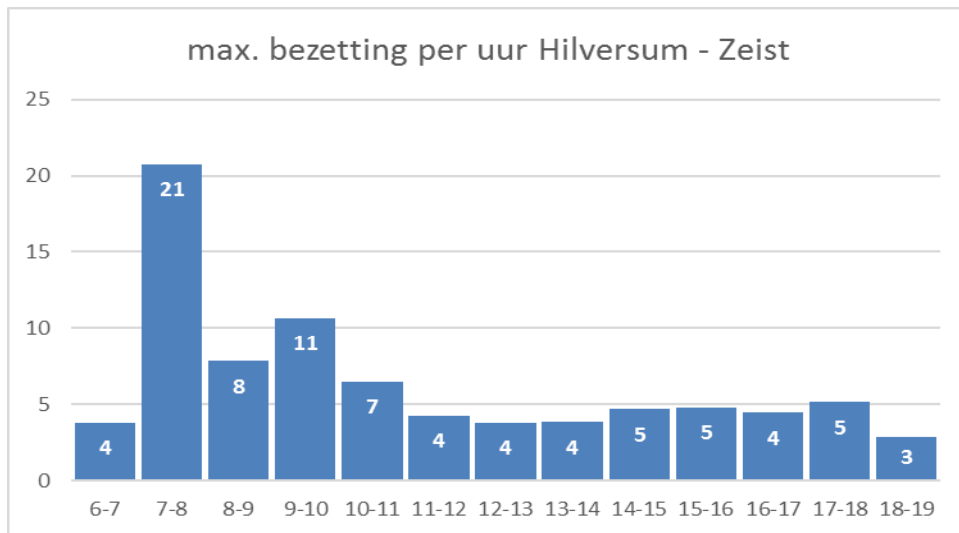
Herstellen frequenties naar niveau pre corona.

Ook lijn 59 werd voor de pandemie door U-OV gereden. De frequenties in de huidige dienstregeling bieden ruim voldoende capaciteit. Voor corona werd lijn 59 op zaterdag ook gereden. We zijn niet voornemens de lijn in 2025 op zaterdag te gaan rijden. Met de slechte bezetting die de lijn op doordeweekse dagen heeft verwachten we geen significante vervoersstromen op zaterdag.

LIJN 59		FREQUENTIE DR 2023									
		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Hilversum, Station	Zeist, Busstation	1	1	1	0	0	0	0	0	0	
Zeist, Busstation	Hilversum, Station	1	1	1	0	0	0	0	0	0	

Analyse

Gebruik



De gemiddelde maximum bezetting per rit naar Zeist is 7, naar Hilversum 5. De drukste rit naar Zeist heeft een maximale bezetting van 21. De drukste rit naar Hilversum heeft een maximale bezetting van 9.

Dienstregeling 2025

Geen wijzigingen

Lijn 70 Amersfoort - Hilversum

Herstellen frequenties naar niveau pre corona.

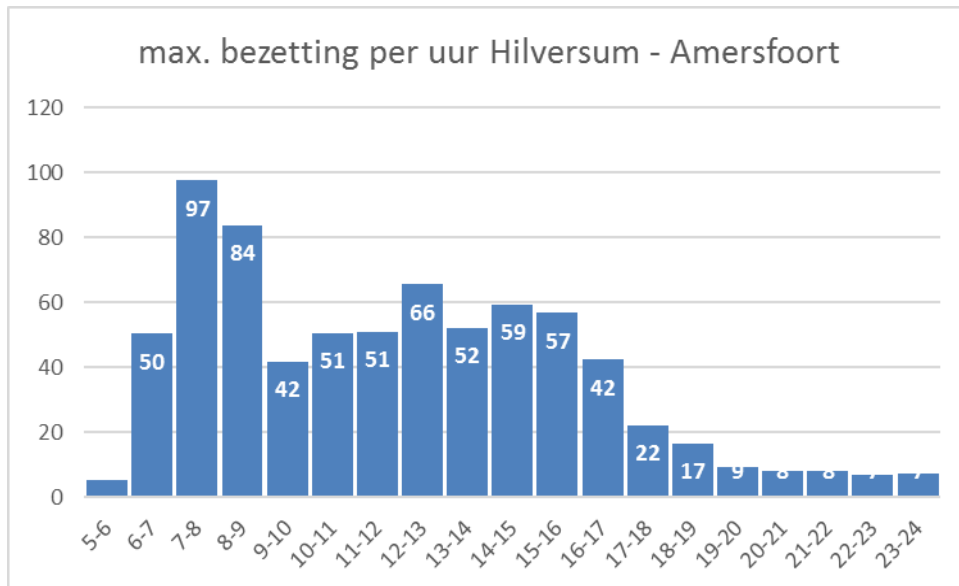
In zowel de ochtend- als de middagspits worden op het traject Soest – Amersfoort v.v. 2 ritten per uur minder gereden dan voor corona.

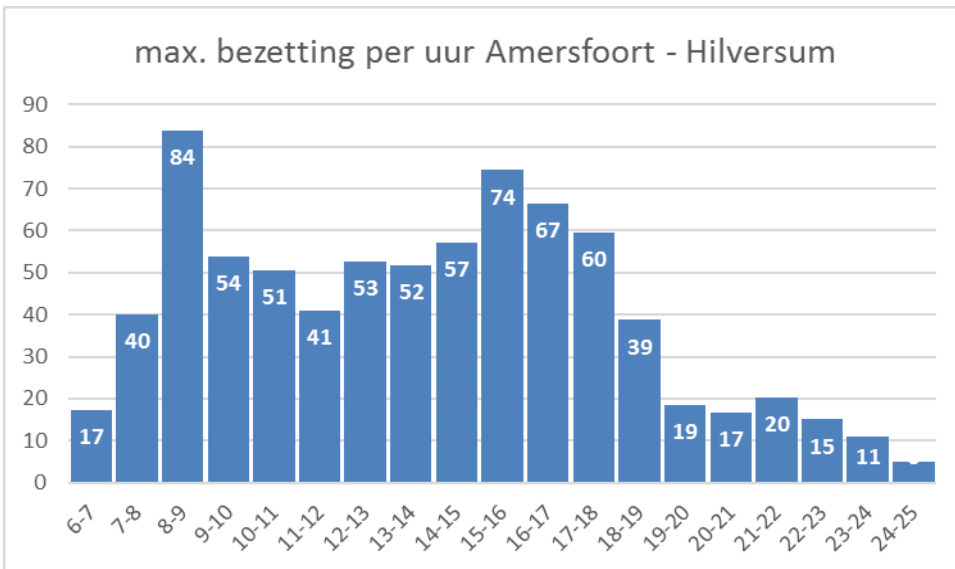
LIJN 70		FREQUENTIE									
Volgens Vervoerplan 2020 pre corona		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Hilversum, Station	Soest, Soestdijk Noord	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
Soest, Soestdijk Noord	Amersfoort, Centraal Station	6	4	6	2	2	2	2	2	2	Ma-vr in vakantieperiode 2x per uur
Amersfoort, Centraal Station	Soest, Soestdijk Noord	6	4	6	2	2	2	2	2	2	Ma-vr in vakantieperiode 2x per uur
Soest, Soestdijk Noord	Hilversum, Station	4	2	2	2	2	2	2	2	2	Ma-vr alleen in piek ochtendpits 4x per uur
Volgens Vervoerplan 2024		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Hilversum, Station	Soest, Soestdijk Noord	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
Soest, Soestdijk Noord	Amersfoort, Centraal Station	4	4	4	2	2	2	2	2	2	Ma-vr in vakantieperiode 2x per uur
Amersfoort, Centraal Station	Soest, Soestdijk Noord	4	4	4	2	2	2	2	2	2	Ma-vr in vakantieperiode 2x per uur
Soest, Soestdijk Noord	Hilversum, Station	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
Verschil		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Hilversum, Station	Soest, Soestdijk Noord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Soest, Soestdijk Noord	Amersfoort, Centraal Station	-2	0	-2	0	0	0	0	0	0	
Amersfoort, Centraal Station	Soest, Soestdijk Noord	-2	0	-2	0	0	0	0	0	0	
Soest, Soestdijk Noord	Hilversum, Station	-2	0	0	0	0	0	0	0	0	

Het uitbreiden van de dienstregeling naar het niveau pre corona kost 1.448 Dru per jaar.

Analyse

 Gebruik





In de richting Amersfoort is de bezetting in het drukste uur blok van 7 tot 8 uur 97 passagiers. Er wordt in de spits gereden met 4 bussen per uur. De gemiddelde maximale bezetting is ongeveer 25.

In de middagspits is het drukste uur van 15 tot 16 uur. Met 4 bussen per uur wordt in de beide spitsen ruim voldoende capaciteit geboden

Dienstregeling 2025

Per 25 augustus 2024 is de dienstregeling van lijn 70 uitgebreid met verdichtingsritten in de ochtend- en de middagspits.

De meerdru in 2024 zijn 542 DRU en in 2025 1.430 DRU.

Lijn 74 Soestdijk Noord – Soestdijk Zuid

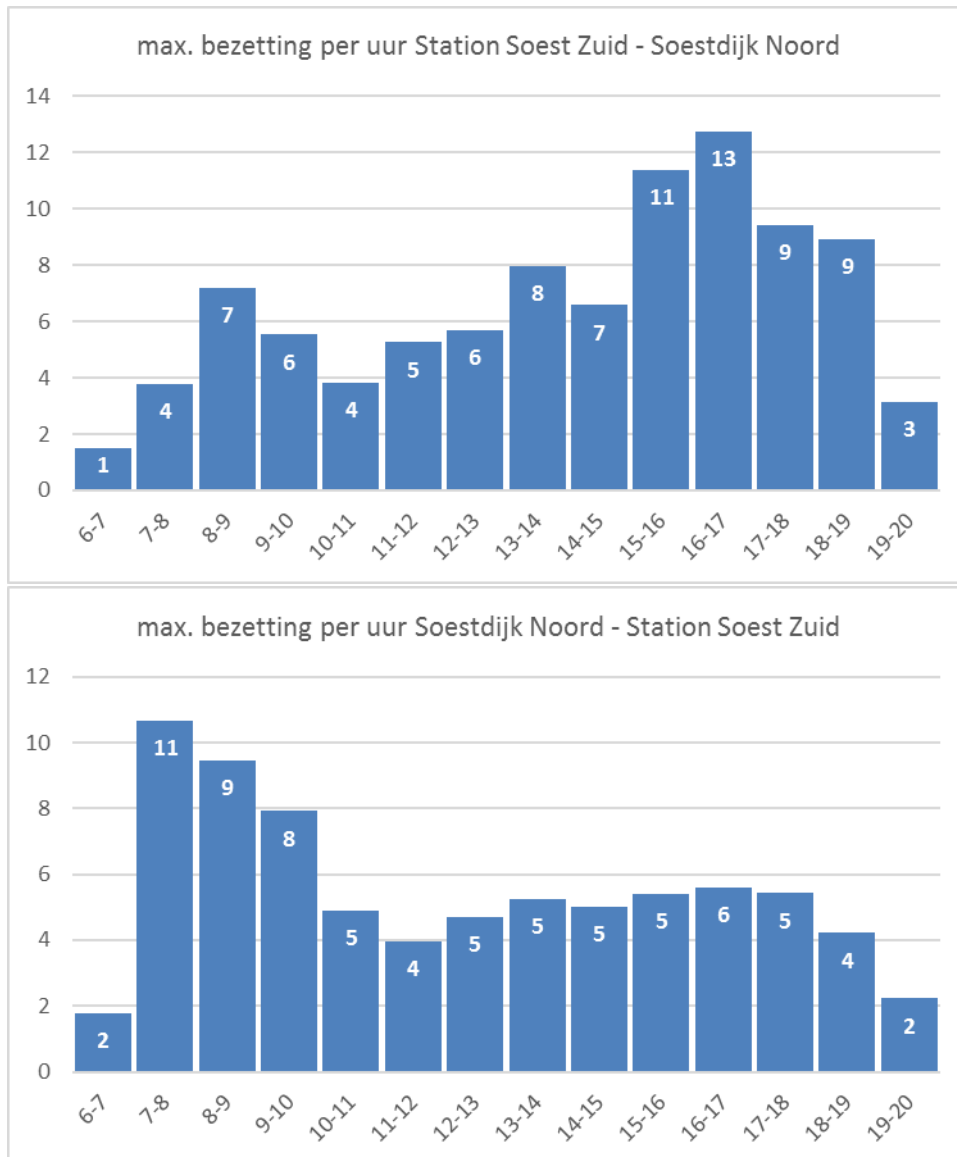
Herstellen frequenties naar niveau pre corona.

LIJN 74		FREQUENTIE									
Volgens Vervoerplan 2020 pre corona		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Soest, Station Soest-Zuid	Soest, Soestdijk Noord	2	2	2	0	2	2	0	0	0	
Soest, Soestdijk Noord	Soest, Station Soest-Zuid	2	2	2	0	2	2	0	0	0	
Volgens Vervoerplan 2024		O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Soest, Station Soest-Zuid	Soest, Soestdijk Noord	2	2	2	0	0	0	0	0	0	
Soest, Soestdijk Noord	Soest, Station Soest-Zuid	2	2	2	0	0	0	0	0	0	
Verschil		O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Soest, Station Soest-Zuid	Soest, Soestdijk Noord	0	0	0	0	-2	-2	0	0	0	
Soest, Soestdijk Noord	Soest, Station Soest-Zuid	0	0	0	0	-2	-2	0	0	0	

Met een frequentie van twee keer per uur op maandag tot en met vrijdag is die hetzelfde als in 2020 voor de pandemie. Op zaterdag worden op lijn 74 in de huidige dienstregeling nog geen ritten geboden. Regelmatig komt wel het verzoek voorbij om de zaterdagdienstregeling weer te gaan rijden. Rijden op zaterdag vraagt een investering van 504 Dru per jaar.

Analyse

Gebruik



In de drukste ritten is de bezetting maximaal 11 a 13 passagiers.

De gemiddelde maximale bezetting per rit naar Soestdijk Noord is 7, naar Station Soest Zuid 5.

Uitbreiden van lijn 74 ten opzichte van de huidige dienstregeling naar bediening op zaterdag lijkt gezien de passagiersaantallen op maandag tot en met vrijdag vanuit vervoerkundig perspectief niet verantwoord.

Dienstregeling 2025

Geen wijzigingen

Lijn 76 Amersfoort – Bunschoten - Spakenburg

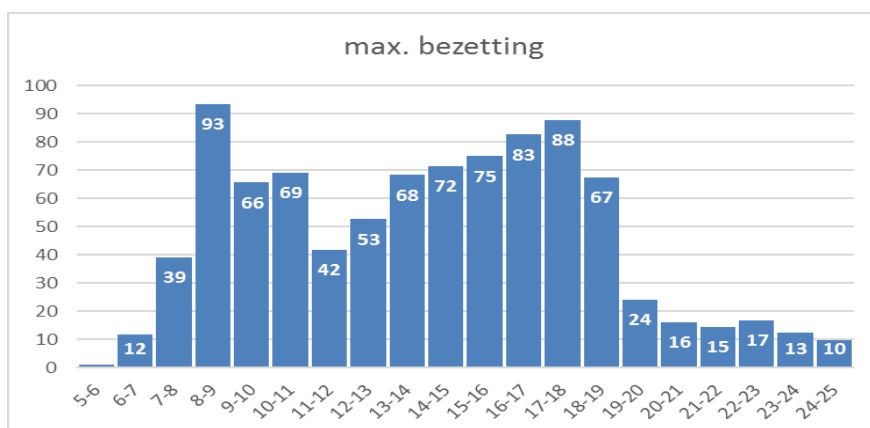
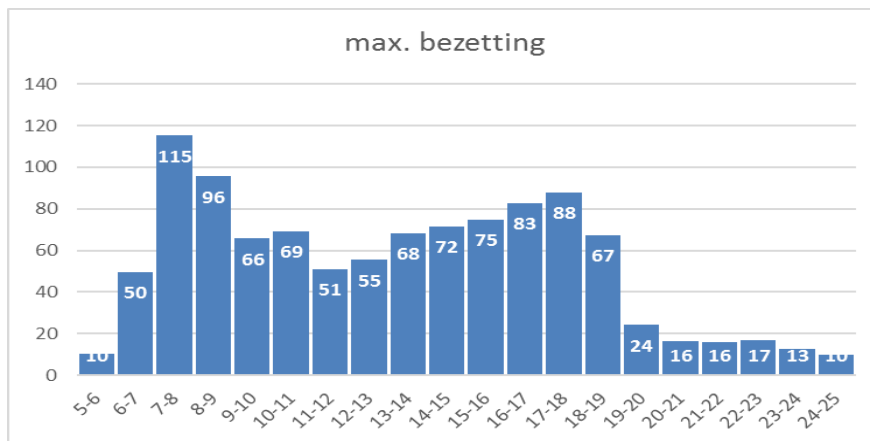
Herstellen frequenties naar niveau pre corona.

LIJN 76		FREQUENTIE									
Volgens Vervoerplan 2020 pre corona		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Amersfoort, Centraal Station	Bunschoten, Haarbrug-Noord	6	4	4	2	2	2	2	1	1	In vakantieperiode ma-vr 2x per uur
Bunschoten, Haarbrug-Noord	Amersfoort, Centraal Station	6	4	4	2	2	2	2	1	1	In vakantieperiode ma-vr 2x per uur
Volgens Vervoerplan 2024		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Amersfoort, Centraal Station	Bunschoten, Haarbrug-Noord	4	4	4	2	2	2	2	1	1	In vakantieperiode ma-vr 2x per uur
Bunschoten, Haarbrug-Noord	Amersfoort, Centraal Station	4	4	4	2	2	2	2	1	1	In vakantieperiode ma-vr 2x per uur
Verschil		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Amersfoort, Centraal Station	Bunschoten, Haarbrug-Noord	-2	0	0	0	0	0	0	0	0	
Bunschoten, Haarbrug-Noord	Amersfoort, Centraal Station	-2	0	0	0	0	0	0	0	0	

In het weekeinde is de frequentie op niveau. In de ochtendspits worden 2 ritten per uur minder geboden dan voor corona. Het weer inleggen van deze ritten betekent een uitbreiding van de kwantiteiten met 234 Dru per jaar.

Analyse

Gebruik



De drukste rit in de ochtendspits, vertrekkend vanuit Bunschoten om kwart voor acht, heeft een maximale bezetting van 35 passagiers. Voor wat betreft de bezetting is het inleggen van extra spitsritten in de ochtend nog niet nodig. De overige ritten hebben een gemiddelde maximum bezetting beneden 35 passagiers.

Dienstregeling 2025

Per 25 augustus 2024 zijn een aantal verdichtingsritten ingelegd in de ochtenspits. Het aantal meerdru is 142 in 2024 en 376 in 2025.

Lijn 80 Amersfoort – Scherpenzeel - Station Veenendaal-De Klomp

Herstellen frequenties naar niveau pre corona.

LIJN		80									
		FREQUENTIE									
Volgens Vervoerplan 2020 pre corona		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Amersfoort, Centraal Station	Woudenberg, De Poort	4	2	4	2	2	2	2	2	2	ma-vr in vakanties 2x per uur
Woudenberg, De Poort	Scherpenzeel, De Voorposten	4	2	4	2	2	2	2	1	1	ma-vr in vakanties 2x per uur
Scherpenzeel, De Voorposten	Station Veenendaal-De Klomp	4	2	4	2	2	2	2	1	1	ma-vr in vakanties 2x per uur
Station Veenendaal-De Klomp	Scherpenzeel, De Voorposten	4	2	4	2	2	2	2	1	1	ma-vr in vakanties 2x per uur
Scherpenzeel, De Voorposten	Woudenberg, De Poort	5	2	4	2	2	2	2	1	1	ma-vr in vakanties 2x per uur
Woudenberg, De Poort	Amersfoort, Centraal Station	5	2	4	2	2	2	2	2	2	ma-vr in vakanties 2x per uur
Volgens Vervoerplan 2024		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Amersfoort, Centraal Station	Woudenberg, De Poort	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
Woudenberg, De Poort	Scherpenzeel, De Voorposten	2	2	2	2	2	2	2	1	1	
Scherpenzeel, De Voorposten	Station Veenendaal-De Klomp	2	2	2	2	2	2	2	1	1	
Station Veenendaal-De Klomp	Scherpenzeel, De Voorposten	2	2	2	2	2	2	2	1	1	
Scherpenzeel, De Voorposten	Woudenberg, De Poort	2	2	2	2	2	2	2	1	1	
Woudenberg, De Poort	Amersfoort, Centraal Station	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
Verschil		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Amersfoort, Centraal Station	Woudenberg, De Poort	-2	0	-2	0	0	0	0	0	0	
Woudenberg, De Poort	Scherpenzeel, De Voorposten	-2	0	-2	0	0	0	0	0	0	
Scherpenzeel, De Voorposten	Station Veenendaal-De Klomp	-2	0	-2	0	0	0	0	0	0	
Station Veenendaal-De Klomp	Scherpenzeel, De Voorposten	-2	0	-2	0	0	0	0	0	0	
Scherpenzeel, De Voorposten	Woudenberg, De Poort	-3	0	-2	0	0	0	0	0	0	
Woudenberg, De Poort	Amersfoort, Centraal Station	-3	0	-2	0	0	0	0	0	0	

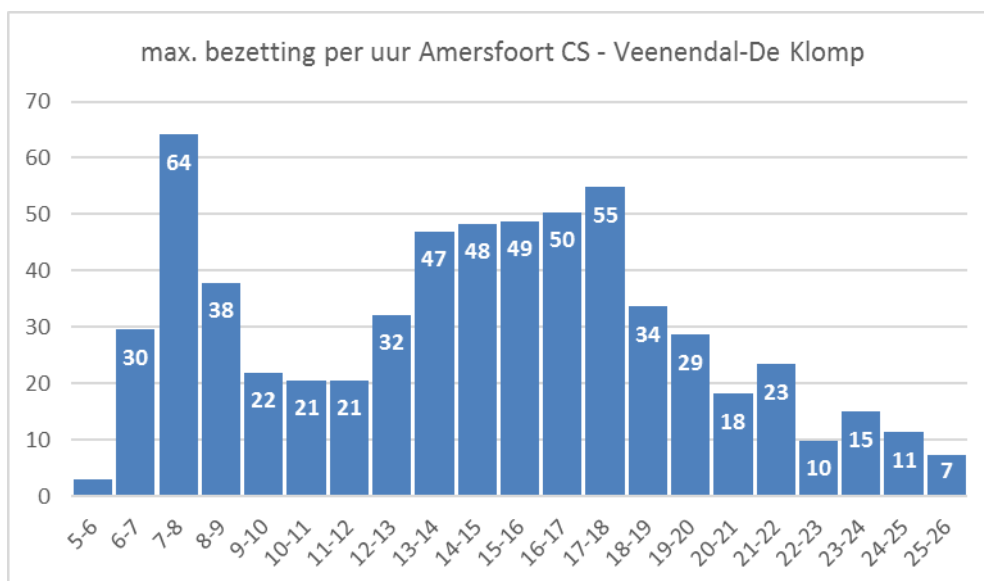
In de spitsen loopt de frequentie in de huidige dienstregeling achter op de frequentie, die voor corona geboden werd. Tussen Veenendaal-De Klomp en Woudenberg, De Poort loopt de lijn in de schoolperiode op halve kracht, 2 keer per uur in plaats van 4 keer per uur.

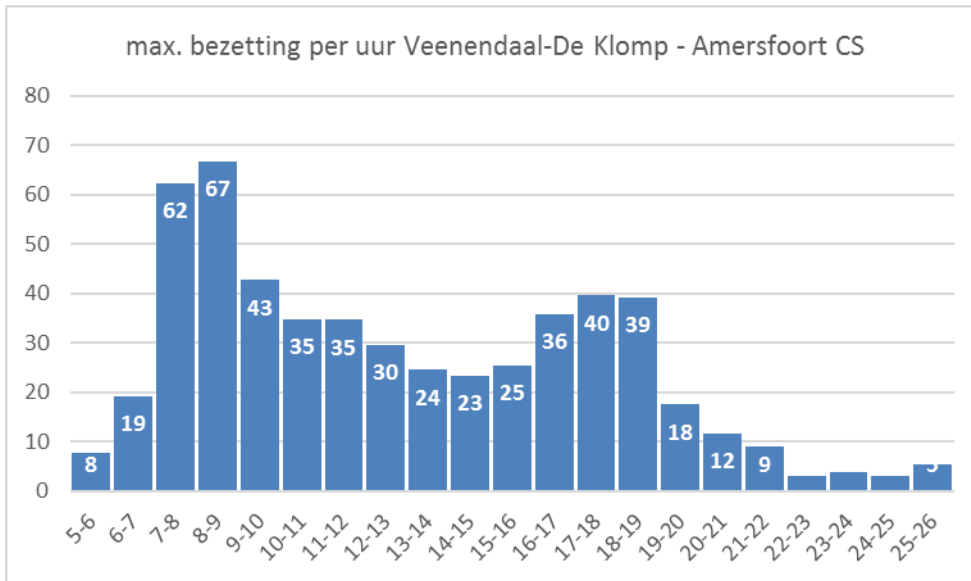
In de ochtendspits wordt van Scherpenzeel naar Amersfoort momenteel twee keer per uur gereden. Voor corona werden 5 ritten geboden.

Terugbrengen van de frequentie van 2020 brengt 9.937 meerdru met zich mee.

Analyse

Gebruik





De drukste rit is de rit naar Amersfoort, vertrekkend om 7 uur 09 vanaf Veenendaal-De Klomp. De maximale bezetting op die rit is net boven 40 reizigers. De overige ritten hebben dus een lagere maximale bezetting. Er is nog geen reden om op te schalen. De drukkere ritten moeten wel gemonitord blijven.

Dienstregeling 2025

De halte Bleekerssingel op lijn 80 komt te vervallen. De halte wordt nauwelijks gebruikt en er zijn op redelijk korte afstand alternatieven.

Lijn 82 Amersfoort – Doorn Berkenweg

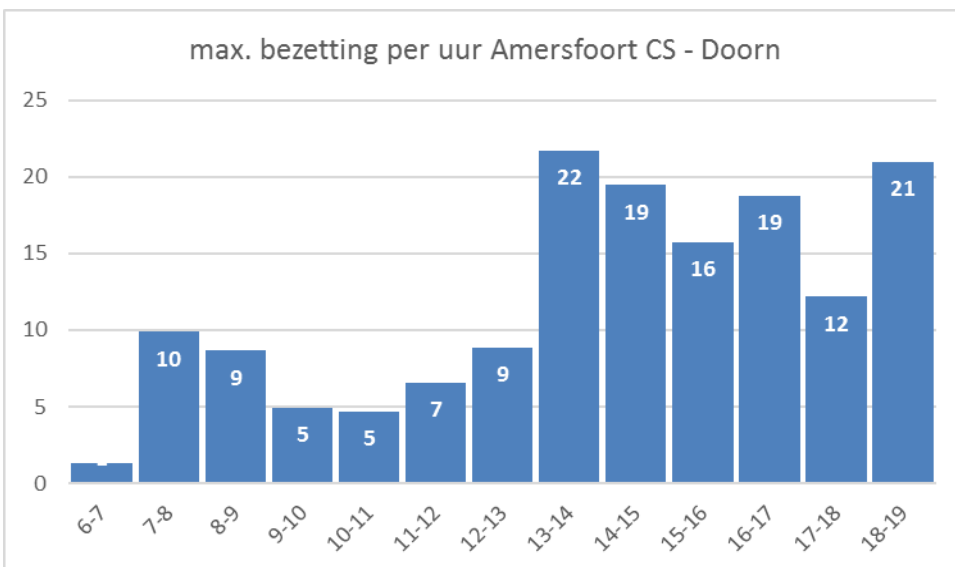
Herstellen frequenties naar niveau pre corona.

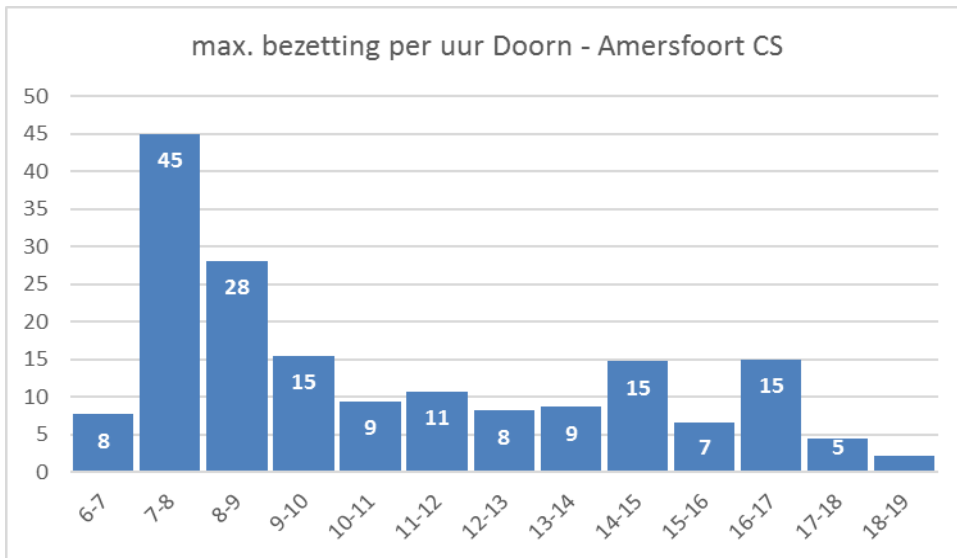
LIJN 82		FREQUENTIE									
Volgens Vervoerplan 2020 pre corona		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Amersfoort, Centraal Station	Doorn, Berkenweg	2	2	2	0	0	0	0	0	0	
Doorn, Berkenweg	Amersfoort, Centraal Station	2	2	2	0	0	0	0	0	0	
Volgens Vervoerplan 2024		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Amersfoort, Centraal Station	Doorn, Berkenweg	2	1	2	0	0	0	0	0	0	
Doorn, Berkenweg	Amersfoort, Centraal Station	2	1	2	0	0	0	0	0	0	
Verschil		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Amersfoort, Centraal Station	Doorn, Berkenweg	0	-1	0	0	0	0	0	0	0	
Doorn, Berkenweg	Amersfoort, Centraal Station	0	-1	0	0	0	0	0	0	0	

Voorheen werd in de daluren op lijn 82 twee keer per uur gereden. In de huidige dienstregeling wordt een uur frequentie geboden. Er is 3.590 meerdru nodig om ook in de daluren een half uursfrequentie te kunnen bieden.

Analyse

Gebruik





De maximale bezetting per uur blok komt in het dal niet in de buurt van 40 passagiers. Uitbreiden van de dienstregeling is met de huidige bezettingen niet nodig.

Dienstregeling 2025

Geen wijzigingen

Lijn 83 Veendaal De Klomp – Veendaal Centrum

Herstellen frequenties naar niveau pre corona.

LIJN		83		FREQUENTIE							
		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
De Klomp, Stat. V'daal-de Klomp	Veendaal, Station Centrum	2	2	2	0	2	2	0	0	0	
Veendaal, Station Centrum	De Klomp, Stat. V'daal-de Klomp	2	2	2	0	2	2	0	0	0	
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
De Klomp, Stat. V'daal-de Klomp	Veendaal, Station Centrum	2	2	2	0	2	2	0	0	0	
Veendaal, Station Centrum	De Klomp, Stat. V'daal-de Klomp	2	2	2	0	2	2	0	0	0	
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
De Klomp, Stat. V'daal-de Klomp	Veendaal, Station Centrum	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Veendaal, Station Centrum	De Klomp, Stat. V'daal-de Klomp	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

De frequentie ligt op hetzelfde niveau als voor corona. De bezettingscijfers zijn nog niet bekend, omdat een deel van de ritten door Hermes, RRReis wordt gereden.

Route

In de huidige dienstregeling wordt in de regio Veendaal – Ede een rondje gereden met de aan elkaar gekoppelde lijn 5 (Hermes), 83 (Syntus) en 85 (Hermes). Dat rondje kan in de dienstregeling 2025 niet in stand blijven. De aansluitingen op de treinen op Veendaal-De Klomp en Veendaal Centrum passen niet in de dienstregeling. De lijnen 83 en 85 worden aan elkaar gekoppeld en gezamenlijk door Syntus en Hermes gereden. Lijn 5 wordt op zichzelf gereden door Hermes. Een en ander is afgestemd met de Provincie Gelderland, Foodvalley en gemeente Veendaal door Hermes/Transdev.

De gemeente Veenendaal heeft een verzoek gedaan de route van lijn 83 op twee trajecten aan te passen.
1^e een andere route om het bedrijventerrein De Vendel/Faktorij en de indoor gamehal The Maxx beter te ontsluiten. Er wordt dan gereden via de wegen Klovenier-Koningsschot-Gildetrom.

De halte Schutterij komt te vervallen en er wordt een nieuwe halte op de nieuwe route geplaatst.

Deze wijziging zal mogelijk zijn bij ingang nieuwe dienstregeling

2^e wijzigen van de route in het centrum vanaf het station via het Goeie Spoor in plaats van via de Rembrandtlaan. Daarbij vervallen de haltes Rembrandtpark en Jan Vermeerstraat. Op de nieuwe route worden haltes toegevoegd om het Zwembad en Mbo-school Het Perron beter bereikbaar te maken.

De haltes, die in verband met deze wijziging moeten worden aangelegd zullen in de loop van 2025 gereed zijn. Deze wijziging wordt daarom later ingevoerd.

Uiteindelijk wordt de route van lijn 83 zoals in onderstaande plattegrond is weergegeven.



Dienstregeling 2025

Geen wijzigingen behoudens de routewijzig De Vendel/Faktorij.

Lijn 87 Veendaal De Klomp – Petenbos – Station Centrum – Rhenen

Lijn 280 Amersfoort – Veendaal

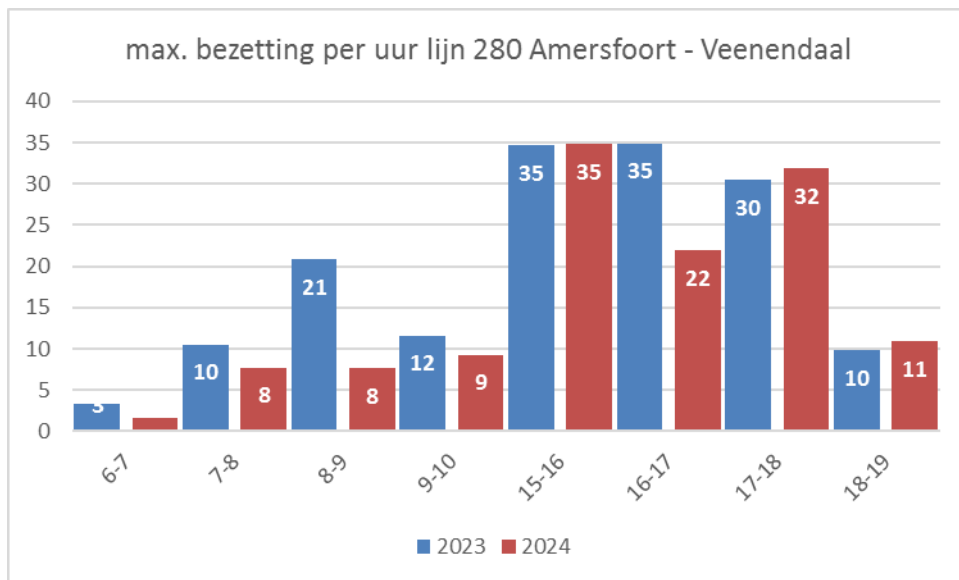
Herstellen frequenties naar niveau pre corona.

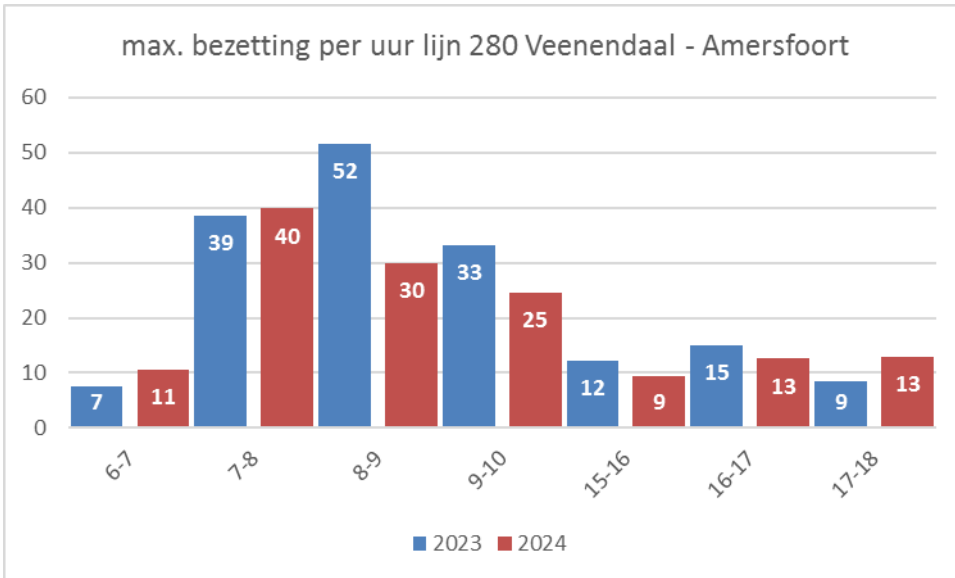
LIJN		87 en 280										
		FREQUENTIE										
Volgens Vervoerplan 2020 pre corona		MAVR				ZA			ZO			
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen	
Amersfoort, Centraal Station	Veendaal, Station Centrum	2	0	2	0	0	0	0	0	0	280	
De Klomp, Stat. V'daal-de Klomp	Veendaal, Station Centrum	2	2	2	0	2	2	0	0	0	87	
Veendaal, Station Centrum	Rhenen, Dierenpark	2	1	2	1	1	1	1	1	1	280	
Rhenen, Dierenpark	Veendaal, Station Centrum	1	1	2	1	1	1	1	1	1	280	
Veendaal, Station Centrum	De Klomp, Stat. V'daal-de Klomp	2	2	2	0	2	2	0	0	0	87	
Veendaal, Station Centrum	Amersfoort, Centraal Station	2	0	2	0	0	0	0	0	0	280	
Volgens Vervoerplan 2024		MAVR				ZA			ZO			
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen	
Amersfoort, Centraal Station	Veendaal, Station Centrum	2	0	2	0	0	0	0	0	0	280	
De Klomp, Stat. V'daal-de Klomp	Veendaal, Station Centrum	2	1	2	0	1	1	0	1	0	ma-vr tot 20 uur za en zo tot 19 uur 87	
Veendaal, Station Centrum	Rhenen, Dierenpark	2	1	2	0	1	1	0	1	0	87	
Rhenen, Dierenpark	Veendaal, Station Centrum	2	1	2	0	1	1	0	1	0	ma-vr tot 20 uur za en zo tot 19 uur 87	
Veendaal, Station Centrum	De Klomp, Stat. V'daal-de Klomp	2	1	2	0	1	1	0	1	0	87	
Veendaal, Station Centrum	Amersfoort, Centraal Station	2	0	2	0	0	0	0	0	0	280	
Verschil		MAVR				ZA			ZO			
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen	
Amersfoort, Centraal Station	Veendaal, Station Centrum	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
De Klomp, Stat. V'daal-de Klomp	Veendaal, Station Centrum	0	-1	0	0	-1	-1	0	1	0		
Veendaal, Station Centrum	Rhenen, Dierenpark	0	0	0	-1	0	0	-1	0	-1		
Rhenen, Dierenpark	Veendaal, Station Centrum	1	0	0	-1	0	0	-1	0	-1		
Veendaal, Station Centrum	De Klomp, Stat. V'daal-de Klomp	0	-1	0	0	-1	-1	0	1	0		
Veendaal, Station Centrum	Amersfoort, Centraal Station	0	0	0	0	0	0	0	0	0		

Buiten de spitsen en op zaterdag wordt in de huidige dienstregeling een rit minder geboden ten opzichte van de dienstregeling in het Vervoersplan 2020.

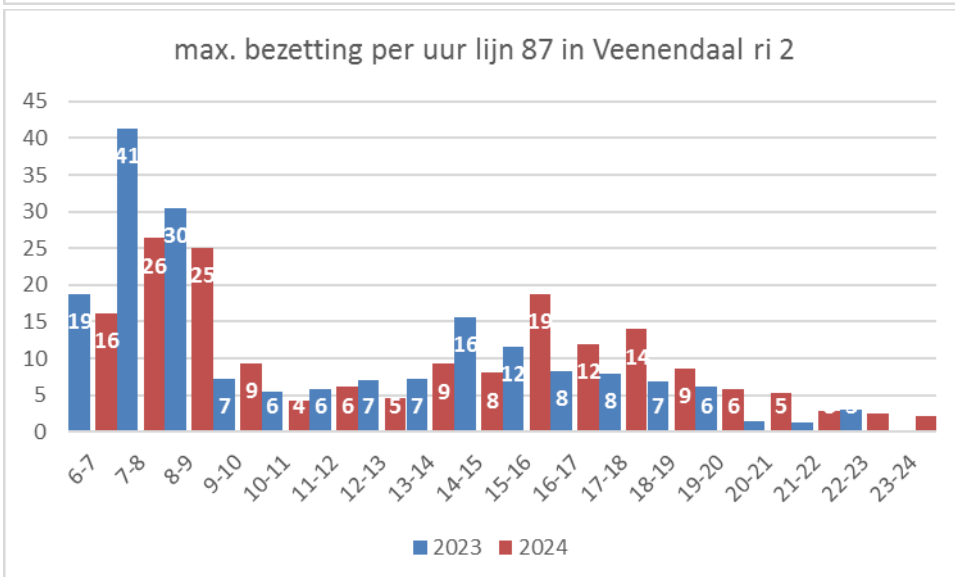
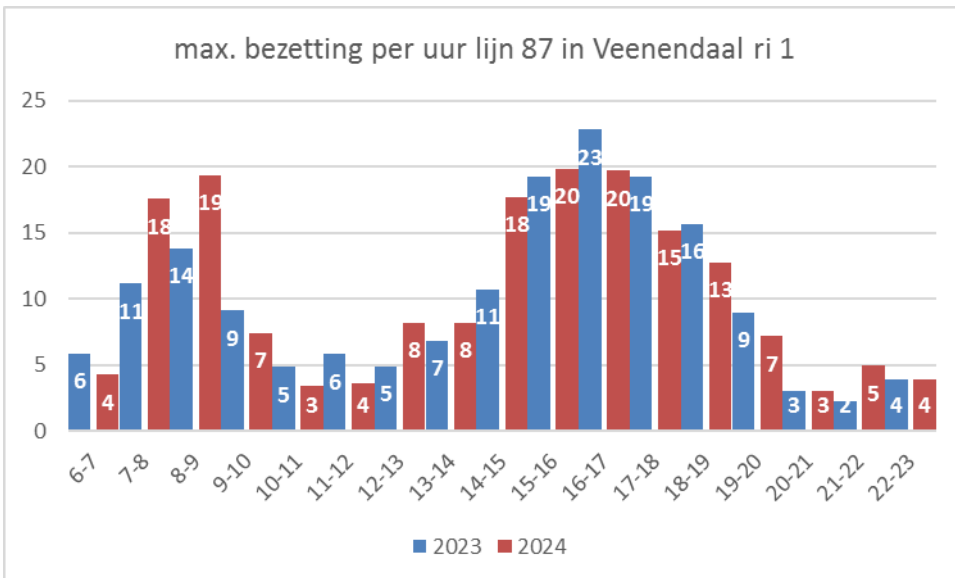
Analyse

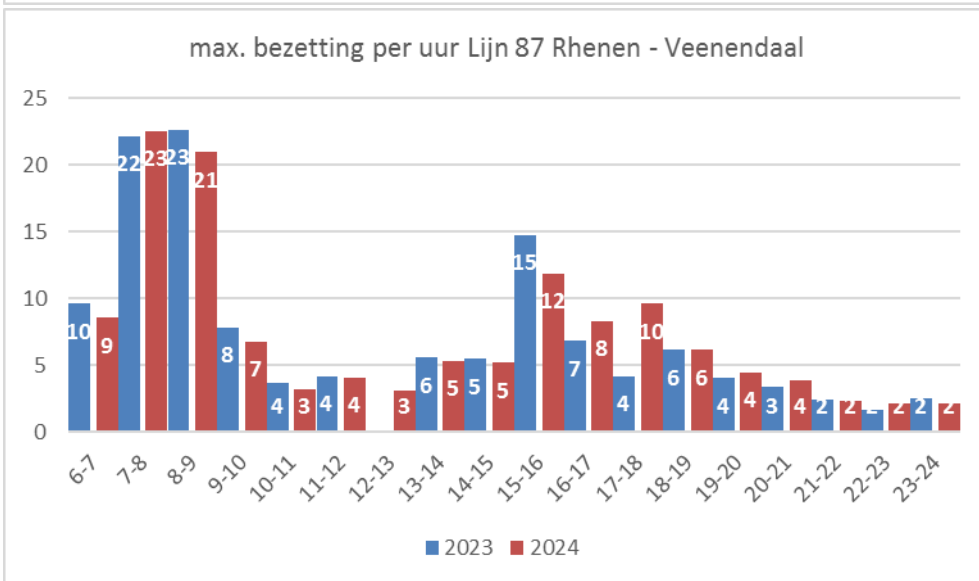
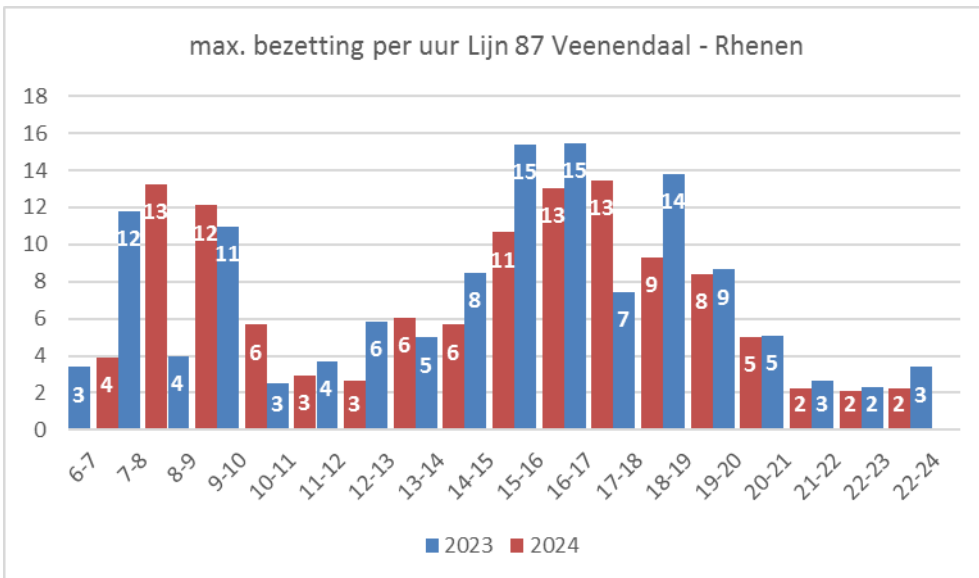
Gebruik





De eerste waarnemingen geven een daling in de bezetting te zien op lijn 280 tussen Amersfoort en Veenendaal.





Op lijn 87 worden in Veenendaal meer passagiers vervoerd. Van en naar Rhenen neemt het aantal passagiers iets af.

Dienstregeling 2025

Geen wijzigingen

De lijnen 87 en 280 zijn bij aanvang van de dienstregeling 2024 op 10 december 2023 veranderd. Het is te vroeg om conclusies te trekken over de wijzigingen die bij ingang nieuwe dienstregeling zijn aangebracht. In het verdere verloop worden de lijnen 87 en 280 gevolgd.

Lijn 102 Utrecht - Woerden

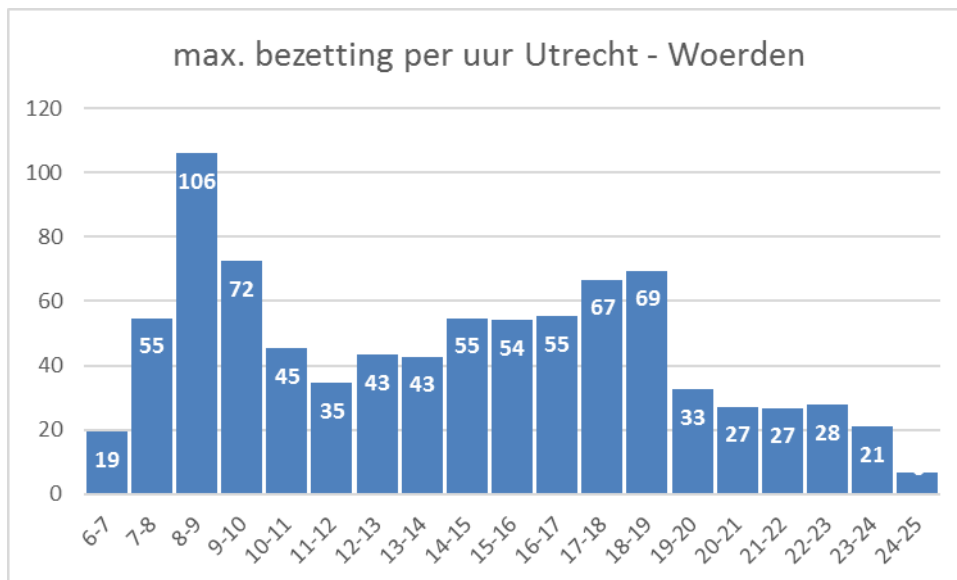
Herstellen frequenties naar niveau pre corona.

LIJN		102									
		FREQUENTIE									
Volgens Vervoerplan 2020 pre corona		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Utrecht, CS Jaarbeurszijde	Harmelen, Kalverstraat	4	2	4	2	2	2	2	1	1	
Harmelen, Kalverstraat	Woerden, Station	4	2	2	2	2	2	2	1	1	ma-vr enkele ritten in middagspits extra
Woerden, Station	Harmelen, Kalverstraat	4	2	2	2	2	2	2	1	1	ma-vr enkele ritten in middagspits extra
Harmelen, Kalverstraat	Utrecht, CS Jaarbeurszijde	4	2	4	2	2	2	2	1	1	
Volgens Vervoerplan 2024		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Utrecht, CS Jaarbeurszijde	Harmelen, Kalverstraat	2	2	2	2	2	2	1	1	1	
Harmelen, Kalverstraat	Woerden, Station	2	2	2	2	2	2	1	1	1	ma-vr enkele ritten in spits extra
Woerden, Station	Harmelen, Kalverstraat	2	2	2	2	2	2	1	1	1	ma-vr enkele ritten in spits extra
Harmelen, Kalverstraat	Utrecht, CS Jaarbeurszijde	2	2	2	2	2	2	1	1	1	
Verschil		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Utrecht, CS Jaarbeurszijde	Harmelen, Kalverstraat	-2	0	-2	0	0	0	-1	0	0	
Harmelen, Kalverstraat	Woerden, Station	-2	0	0	0	0	0	-1	0	0	
Woerden, Station	Harmelen, Kalverstraat	-2	0	0	0	0	0	-1	0	0	
Harmelen, Kalverstraat	Utrecht, CS Jaarbeurszijde	-2	0	-2	0	0	0	-1	0	0	

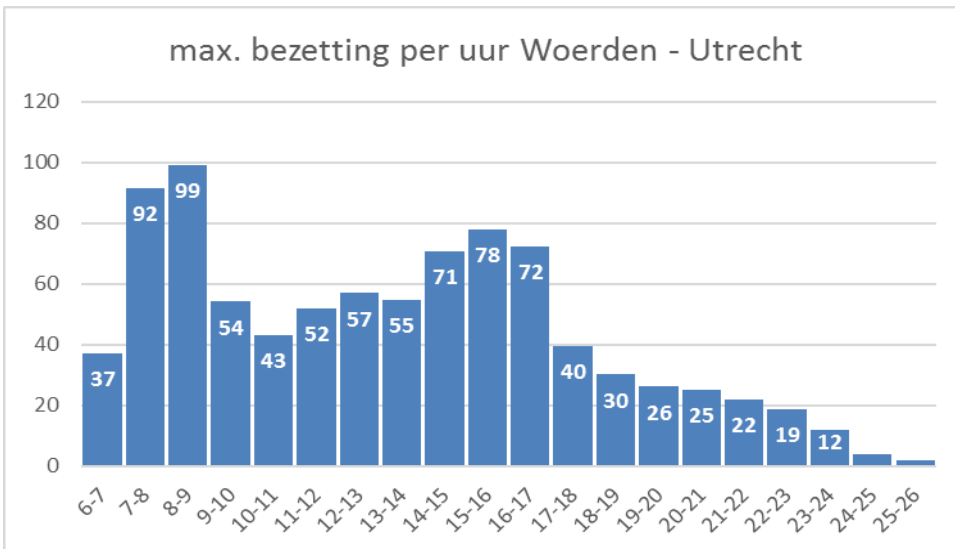
Het aantal meerdru om de frequentie op lijn 102 terugbrengen naar het niveau van voor corona is 2.600. Maandag t/m vrijdag 2.007 en uitbreiden naar een halfuur frequentie op zaterdag avond 593.

Analyse

Gebruik

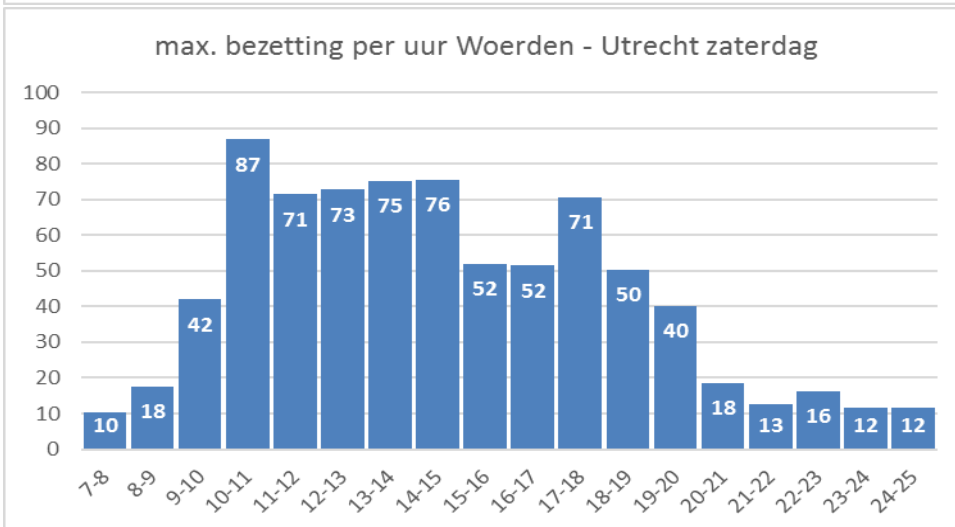
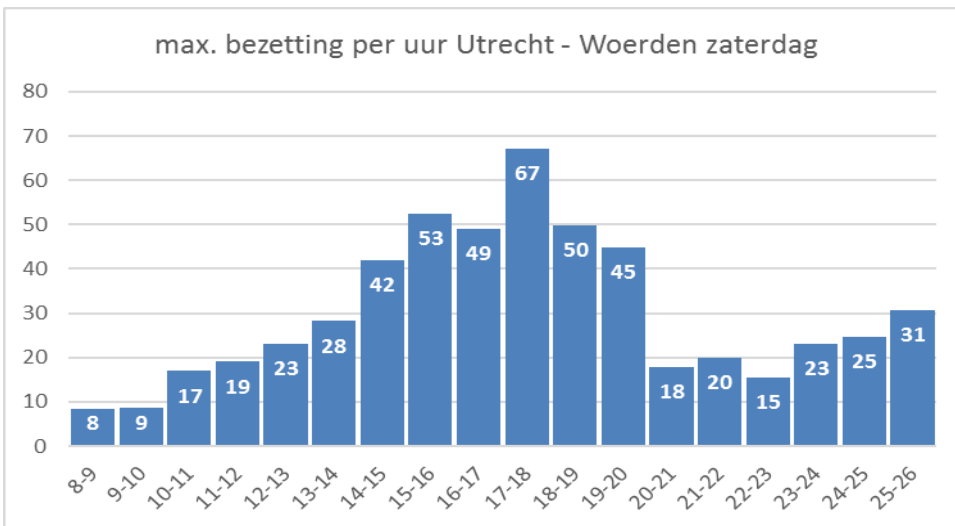


De gemiddelde maximale bezetting naar Woerden is 46 passagiers per uur. De maximale bezetting van 106 passagiers in het drukste uur tussen 8 en 9 wordt veroorzaakt door het aantal vervoerde passagiers tussen Utrecht CS en Papendorp-Midden. Na Papendorp-Midden is de maximale bezetting 41.



De gemiddelde bezetting per uur naar Utrecht is 45 passagiers. De bezetting in de drukste uren van 7 tot 8 uur en van 8 tot 9 uur voor De Meern is maximaal 40 per uur. Tussen De Meern en Utrecht CS bouwt dat op naar een maximale bezetting van 92 respectievelijk 99 per uur op lijn 102 (46 gemiddeld per bus).

Voorsnog is er met de verdichtingsritten in de schoolperiode geen reden om de frequentie uit te breiden.



De huidige maximale bezettingen op zaterdagavond, waar de frequentie 1 keer per uur is, zijn geen aanleiding om de frequentie uit te breiden. Naar Woerden 22 per uur en naar Utrecht 14 per uur. De gemiddelde maximale bezetting overdag bij een halfuurfrequentie is naar Woerden 40 per uur en naar Utrecht 63 per uur.

Dienstregeling 2025

Geen wijzigingen

Lijn 106 IJsselstein – Gouda

Lijn 195 Utrecht – IJsselstein – Benschop

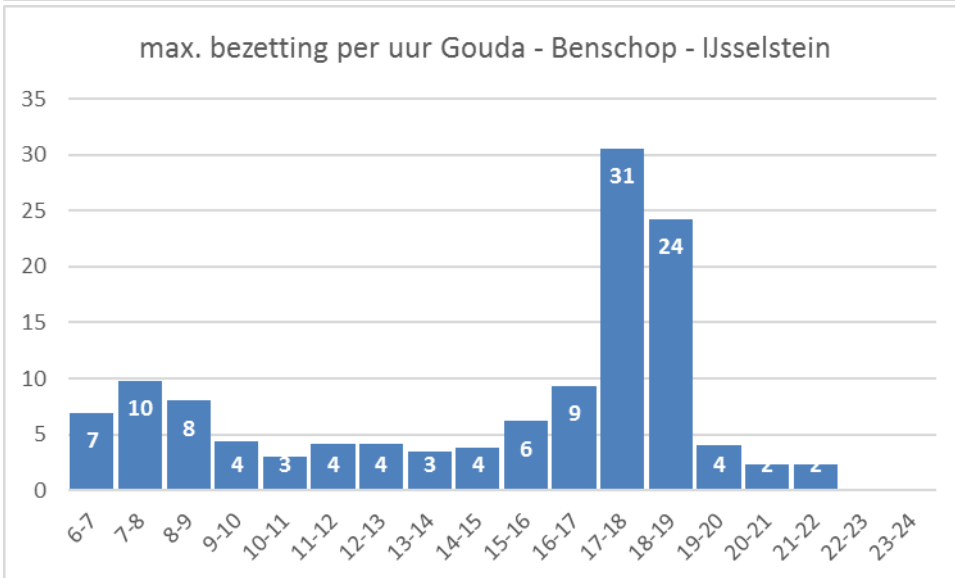
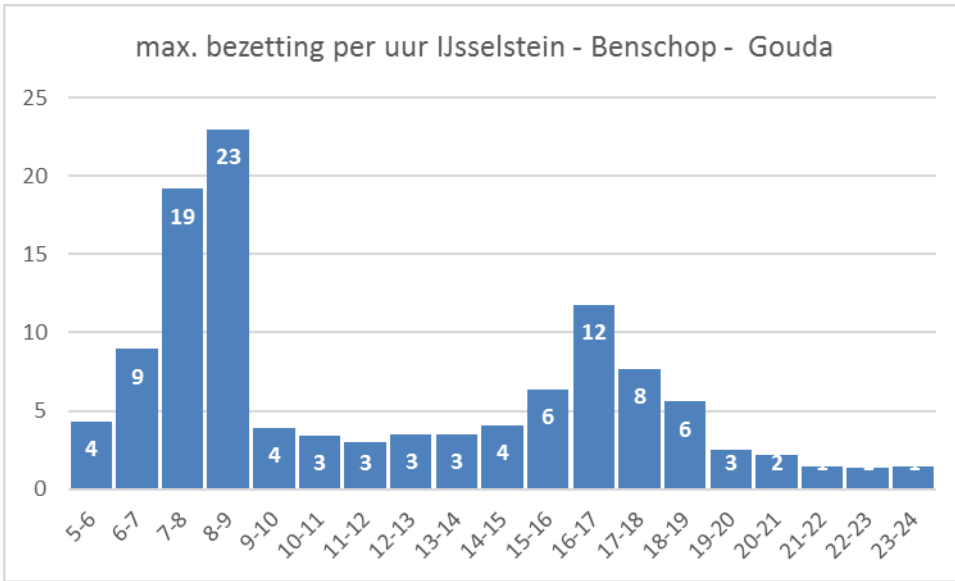
Herstellen frequenties naar niveau pre corona.

LIJN		106 en 195		FREQUENTIE								
Volgens Vervoerplan 2020 pre corona				MAVR		ZA			ZO			
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen	
Nieuwegein, Stadscentrum	IJsselstein, Binnenstad	0	1	0	0	0	0	0	0	0	106	
IJsselstein, Lage Dijk	IJsselstein, Binnenstad	1	0	1	0	0	0	0	0	0	106	
IJsselstein, Binnenstad	Benschop, Van Iperen	1	1	1	0	0	0	0	0	0	Ma-vr extra rit in ochtendspits 106	
Benschop, Van Iperen	Gouda, Station	1	1	1	0	0	0	0	0	0		
Benschop, Van Iperen	IJsselstein, Binnenstad	2	1	2	1	1	1	1	1	1	op in dal, za en zo ritten 195, naar 295	
IJsselstein, Binnenstad	Utrecht, CS Jaarbeurszijde	2	0	2	0	0	0	0	0	0	195	
Utrecht, CS Jaarbeurszijde	IJsselstein, Binnenstad	2	0	2	0	0	0	0	0	0		
IJsselstein, Binnenstad	Benschop, Van Iperen	2	1	2	1	1	1	1	1	1	rit in dal, za en zo ritten 195, naar 295	
Gouda, Station	Benschop, Van Iperen	1	1	1	0	0	0	0	0	0		
Benschop, Van Iperen	IJsselstein, Binnenstad	1	1	1	0	0	0	0	0	0		
IJsselstein, Binnenstad	IJsselstein, Lage Dijk	1	0	1	0	0	0	0	0	0		
IJsselstein, Binnenstad	Nieuwegein, Stadscentrum	0	1	0	0	0	0	0	0	0		
Volgens Vervoerplan 2024				MAVR		ZA			ZO			
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen	
Nieuwegein, Stadscentrum	IJsselstein, Binnenstad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	106	
IJsselstein, Lage Dijk	IJsselstein, Binnenstad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	106	
IJsselstein, Binnenstad	Benschop, Van Iperen	1	1	1	1	1	1	1	1	1	Ma-vr extra rit in ochtendspits 106	
Benschop, Van Iperen	Gouda, Station	1	1	1	1	0	0	0	0	0		
Benschop, Van Iperen	IJsselstein, Binnenstad	2	0	2	0	0	0	0	0	0	ritten 195, naar 295	
IJsselstein, Binnenstad	Utrecht, CS Jaarbeurszijde	2	0	2	0	0	0	0	0	0	195	
Utrecht, CS Jaarbeurszijde	IJsselstein, Binnenstad	2	0	2	0	0	0	0	0	0		
IJsselstein, Binnenstad	Benschop, Van Iperen	2	0	2	0	0	0	0	0	0		
Gouda, Station	Benschop, Van Iperen	1	1	1	0	0	0	0	0	0		
Benschop, Van Iperen	IJsselstein, Binnenstad	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
IJsselstein, Binnenstad	IJsselstein, Lage Dijk	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
IJsselstein, Binnenstad	Nieuwegein, Stadscentrum	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Verschil				MAVR		ZA			ZO			
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen	
Nieuwegein, Stadscentrum	IJsselstein, Binnenstad	0	-1	0	0	0	0	0	0	0	106	
IJsselstein, Lage Dijk	IJsselstein, Binnenstad	-1	0	-1	0	0	0	0	0	0	106	
IJsselstein, Binnenstad	Benschop, Van Iperen	0	0	0	1	1	1	1	1	1	Ma-vr extra rit in ochtendspits 106	
Benschop, Van Iperen	Gouda, Station	0	0	0	1	0	0	0	0	0		
Benschop, Van Iperen	IJsselstein, Binnenstad	0	-1	0	-1	-1	-1	-1	-1	-1	ritten 195, naar 295	
IJsselstein, Binnenstad	Utrecht, CS Jaarbeurszijde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	195	
Utrecht, CS Jaarbeurszijde	IJsselstein, Binnenstad	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
IJsselstein, Binnenstad	Benschop, Van Iperen	0	-1	0	-1	-1	-1	-1	-1	-1		
Gouda, Station	Benschop, Van Iperen	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Benschop, Van Iperen	IJsselstein, Binnenstad	0	0	0	1	1	1	1	1	1		
IJsselstein, Binnenstad	IJsselstein, Lage Dijk	-1	0	-1	0	0	0	0	0	0		
IJsselstein, Binnenstad	Nieuwegein, Stadscentrum	0	-1	0	0	0	0	0	0	0		

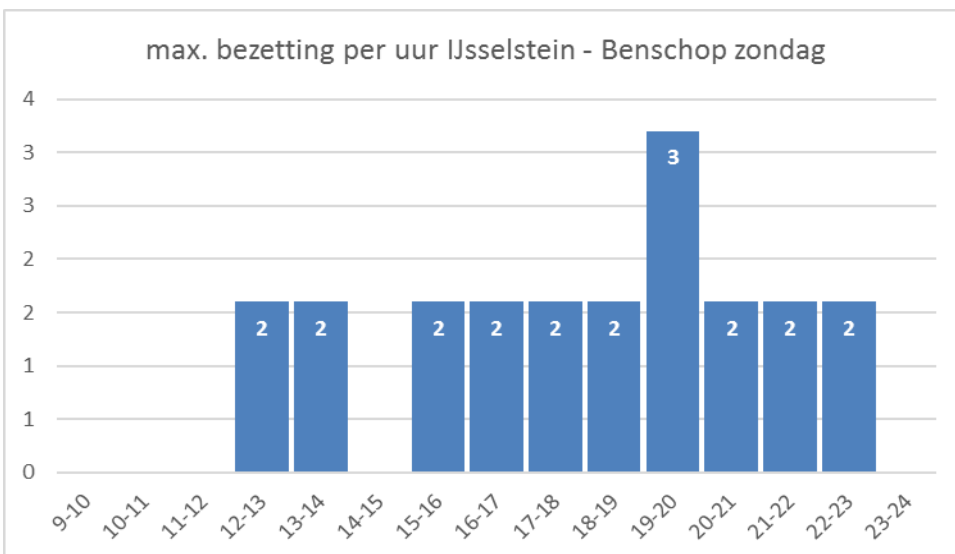
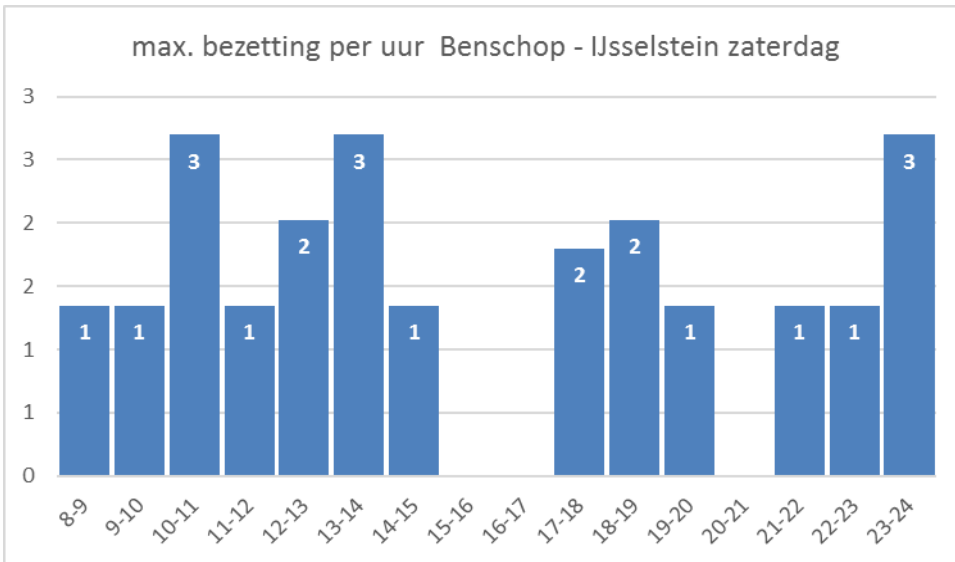
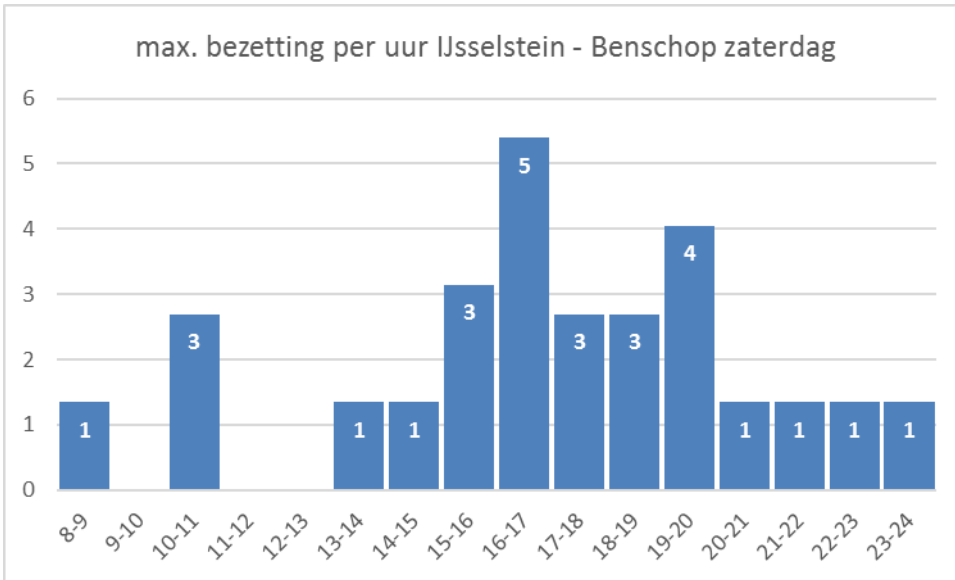
Vergelijken van de frequentie van de lijnen 106 en 195 met die van 2020 is vanwege de recente wijzigingen op de lijnen niet mogelijk. Met name de wijzigingen op lijn 195 in relatie met lijn 295 maakt een vergelijking ingewikkeld. Als de frequentie zou worden opgehoogd in de geest van de dienstregeling die in 2020 in aanvang werd gereden dan moet rekening worden gehouden met 200 meerdru op maandag tot en met vrijdag, 440 meerdru op zaterdag en 493 meerdru op zondag per jaar.

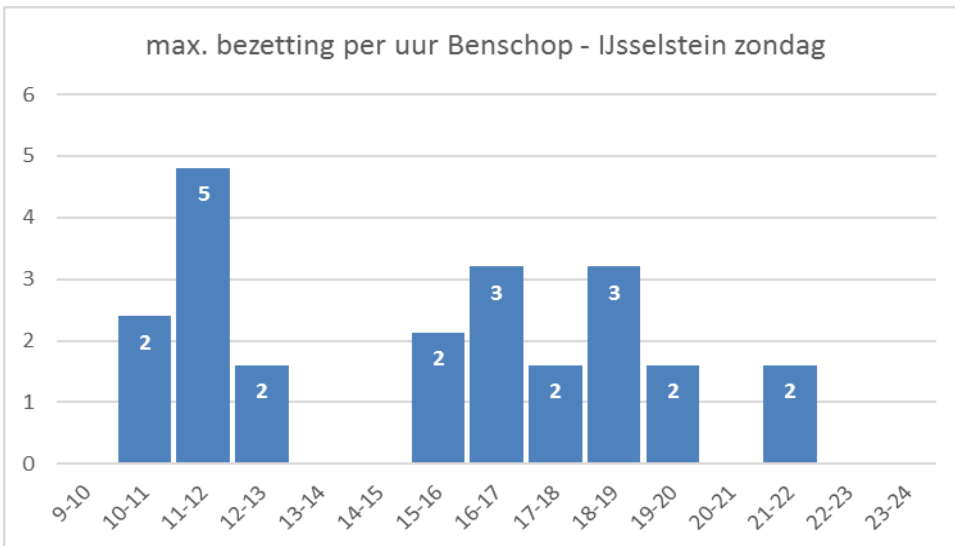
Analyse

Gebruik



In de avond is de frequentie teruggegaan van 2 naar 1x per uur. Reden hiervoor was de slechte bezetting. De bezetting in januari 2024 geeft weinig hoop op verbetering in de toekomst. Met een bezetting van maximaal 2-2-0-0 in de richting IJsselstein en 2-2-2-2 in de richting Benschop na 20.00 uur en een gemiddelde maximum bezetting van 2 passagiers per uur in het weekeinde, worden op lijn 106 1.026 Dru (zondag 328, zaterdag 323 en weekdays 375) gereden voor een klein aantal passagiers.





Dienstregeling 2025

De dienstregeling wijzigt in de dienstregeling 2025 niet, ondanks de slechte bezettingscijfers zaterdag, zondag en in de avond.

Lijn 107 Utrecht – Gouda

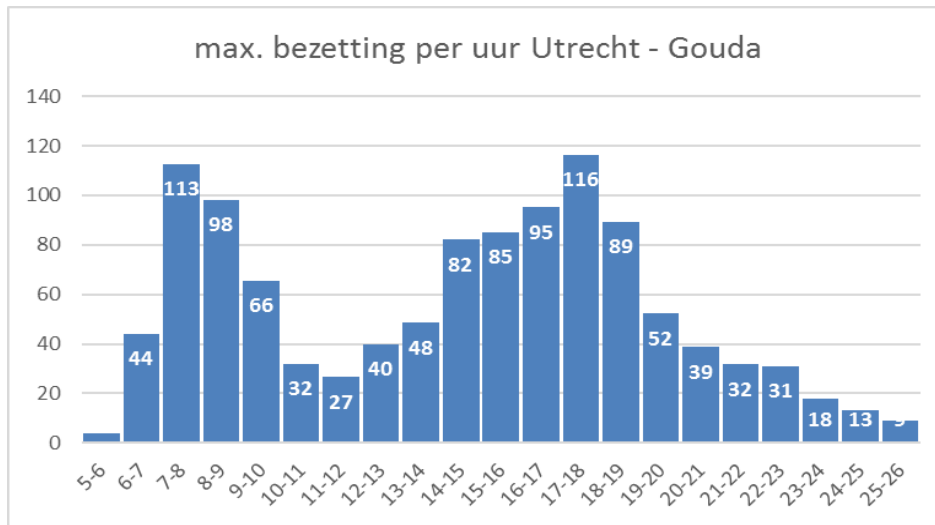
Herstellen frequenties naar niveau pre corona.

LIJN 107		FREQUENTIE									
Volgens Vervoerplan 2020 pre corona		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Utrecht, CS Jaarbeurszijde	Montfoort, Groen	6	2	6	2	2	2	1	2	1	Ma-vr spits in vakanties 4x per uur
Montfoort, Groen	Oudewater, Molenwal	4	2	4	2	2	2	1	1	1	
Oudewater, Molenwal	Gouda, Station	4	2	2	2	2	2	1	1	1	Ma-vr na 22:00 1x per uur
Gouda, Station	Oudewater, Molenwal	3	2	2	2	2	2	1	1	1	Ma-vr na 22:00 1x per uur
Oudewater, Molenwal	Montfoort, Groen	4	2	4	2	2	2	1	1	1	
Montfoort, Groen	Utrecht, CS Jaarbeurszijde	6	2	6	2	2	2	1	2	1	Ma-vr spits in vakanties 4x per uur
Volgens Vervoerplan 2024		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Utrecht, CS Jaarbeurszijde	Montfoort, Groen	4	2	4	2	2	2	1	2	1	Ma-vr spits in 4x per uur
Montfoort, Groen	Oudewater, Molenwal	4	2	4	2	2	2	1	1	1	
Oudewater, Molenwal	Gouda, Station	3	2	2	2	2	2	1	1	1	Ma-za na 22:00 1x per uur
Gouda, Station	Oudewater, Molenwal	3	2	2	2	2	2	1	1	1	Ma-za na 22:00 1x per uur
Oudewater, Molenwal	Montfoort, Groen	4	2	4	2	2	2	1	1	1	
Montfoort, Groen	Utrecht, CS Jaarbeurszijde	6	2	4	2	2	2	1	2	1	Ma-vr spits in vakanties 4x per uur
Verschil		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Utrecht, CS Jaarbeurszijde	Montfoort, Groen	-2	0	-2	0	0	0	0	0	0	
Montfoort, Groen	Oudewater, Molenwal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Oudewater, Molenwal	Gouda, Station	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	
Gouda, Station	Oudewater, Molenwal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Oudewater, Molenwal	Montfoort, Groen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Montfoort, Groen	Utrecht, CS Jaarbeurszijde	0	0	-2	0	0	0	0	0	0	

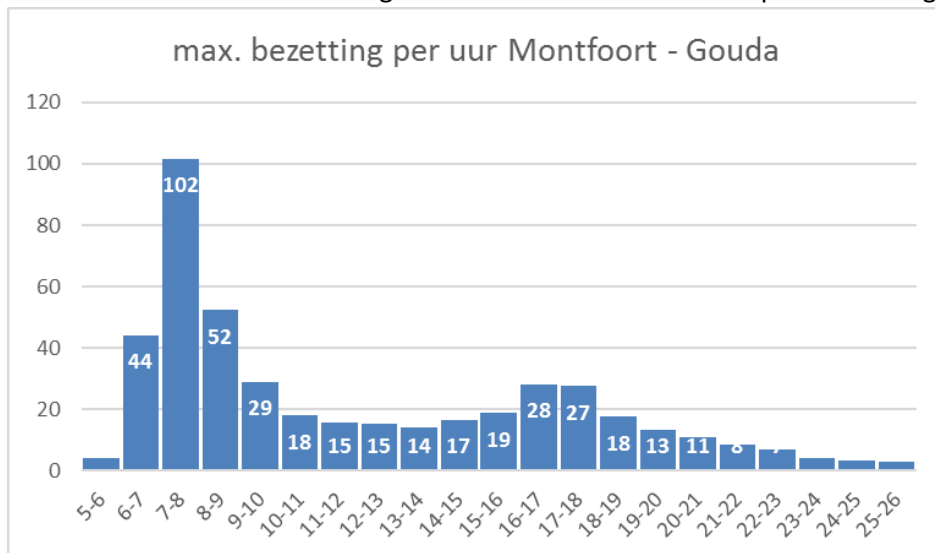
Tussen Montfoort en Utrecht komt lijn 107 in de spitsen nog wat te kort ten opzichte van de dienstregeling van 2020. Met 3.306 meerdru kan lijn 107 weer volledig op het niveau van 2020 worden gebracht.

Analyse

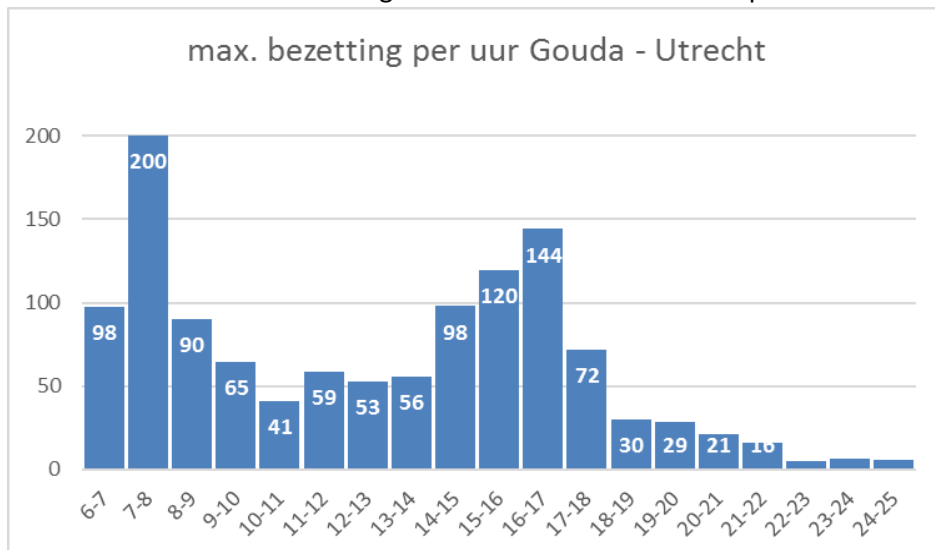
Gebruik



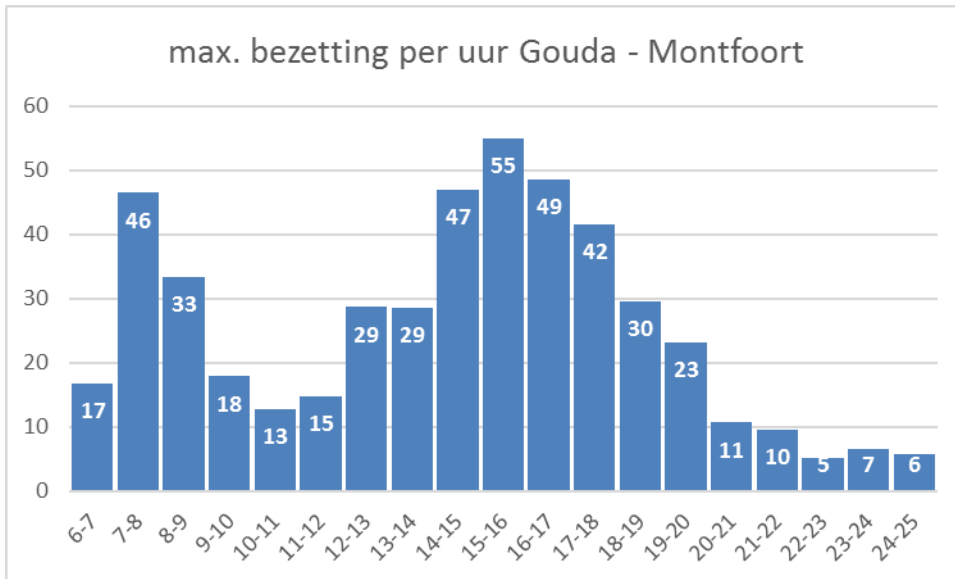
Gemiddelde maximale bezetting Utrecht – Montfoort ochtendspits 92 middagspits 93.



Gemiddelde maximale bezetting Montfoort – Gouda ochtendspits 7 tot 8 uur 102.



Gemiddelde maximale bezetting Montfoort – Utrecht: ochtendspits 130 per uur. Tussen 7 en 8 uur 200. In de middagspits is de gemiddelde maximale bezetting 109 passagiers per uur.



Tussen Gouda en Montfoort is de gemiddelde maximale bezetting tussen 7 en 8 uur 46 en tussen 8 en 9 uur 33 passagiers per uur. In de middagspits is de gemiddelde maximale bezetting 48 passagiers per uur.

Versterken van de corridor Montfoort – Utrecht Centraal kan, op twee manieren.

1. Inleggen van verdichtingsritten op lijn 107.
2. Versterken is lijn 5 van Montfoort naar Woerden door de frequentie te verhogen en in Woerden aan te laten sluiten op de trein naar Utrecht.

Tussen Montfoort en Utrecht voldoet de huidige 10-minuten frequentie in de ochtendspits. Voor versterken van de frequentie richting Utrecht Centraal gaat de voorkeur uit naar uitbreiden van lijn 5 Montfoort – Woerden in aansluiting op de trein.

In de middagspits voldoet de kwartierfrequentie. Eventuele versterking van de middagspits kan dan omgekeerd aan de ochtendspits. Met de trein naar Woerden en daar overstappen op lijn 5 naar Montfoort.

Aantal meerdru bij inzet tijdens een brede spits is 980 Dru

Met een frequentie van 3 keer per uur richting Gouda in de ochtendspits is de gemiddelde maximale bezetting in de ochtendspits meer dan 30 passagiers. In de praktijk blijkt dat het regelmatig te voorkomt, dat de bus in de ochtendspits tussen 7 en 8 uur te vol is.

Bij het samenstellen van de dienstregeling dient gezocht te worden naar mogelijkheden om op lijn 107 in de ochtendspits richting Gouda in dat uur blok een rit in te leggen en op te laten nemen in het Basispakket.

Het aantal meerdru is 132 Dru.

Buiten de spitsen wordt met de huidige halfuur frequentie tussen Gouda en Montfoort voldoende capaciteit geboden. De kwartierfrequentie vanuit Utrecht in de middagspits voldoet.

Dienstregeling 2025

Uitbreiden van de capaciteit in de ochtendspits op het traject Montfoort naar Gouda.

Lijn 120 Utrecht – Breukelen – Amsterdam Arena

Herstellen frequenties naar niveau pre corona.

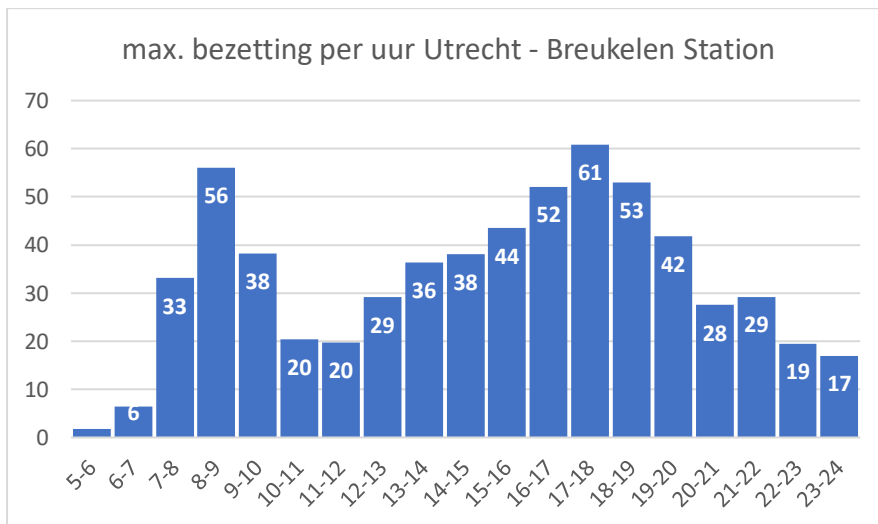
LIJN 120		FREQUENTIE										
Volgens Vervoerplan 2020 pre corona		MAVR					ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen	
Utrecht, CS Jaarbeurszijde	Breukelen, Vrijheidslaan/Straatweg	4	2	4	2	2	2	1	1	1	Ma-vr spits vakanties 2x per uur	
Breukelen, Vrijheidslaan/Straatweg	Loenen a/d Vecht, Kerklaan	2	2	2	2	2	2	1	1	1		
Loenen a/d Vecht, Kerklaan	Amsterdam, Station Bijlmer Arena	2	2	2	1	2	2	1	1	1		
Amsterdam, Station Bijlmer Arena	Loenen a/d Vecht, Kerklaan	2	2	2	1	2	2	1	1	1		
Loenen a/d Vecht, Kerklaan	Breukelen, Vrijheidslaan/Straatweg	2	2	2	1	2	2	1	1	1		
Breukelen, Vrijheidslaan/Straatweg	Utrecht, CS Jaarbeurszijde	4	2	4	1	2	2	1	1	1	Ma-vr spits vakanties 2x per uur	
Volgens Vervoerplan 2024		MAVR					ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen	
Utrecht, CS Jaarbeurszijde	Breukelen, Vrijheidslaan/Straatweg	2	2	2	2	2	2	1	1	1	ma-vr na 22.00 1x per uur	
Breukelen, Vrijheidslaan/Straatweg	Loenen a/d Vecht, Kerklaan	2	2	2	2	2	2	1	1	1	ma-vr na 22.00 1x per uur	
Loenen a/d Vecht, Kerklaan	Amsterdam, Station Bijlmer Arena	2	2	2	1	2	2	1	1	1		
Amsterdam, Station Bijlmer Arena	Loenen a/d Vecht, Kerklaan	2	2	2	1	2	2	1	1	1		
Loenen a/d Vecht, Kerklaan	Breukelen, Vrijheidslaan/Straatweg	2	2	2	2	2	2	1	1	1	ma-vr na 22.00 1x per uur	
Breukelen, Vrijheidslaan/Straatweg	Utrecht, CS Jaarbeurszijde	2	2	2	2	2	2	1	1	1	ma-vr na 22.00 1x per uur	
Verschil		MAVR					ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen	
Utrecht, CS Jaarbeurszijde	Breukelen, Vrijheidslaan/Straatweg	-2	0	-2	0	0	0	0	0	0		
Breukelen, Vrijheidslaan/Straatweg	Loenen a/d Vecht, Kerklaan	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Loenen a/d Vecht, Kerklaan	Amsterdam, Station Bijlmer Arena	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Amsterdam, Station Bijlmer Arena	Loenen a/d Vecht, Kerklaan	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Loenen a/d Vecht, Kerklaan	Breukelen, Vrijheidslaan/Straatweg	0	0	0	1	0	0	0	0	0		
Breukelen, Vrijheidslaan/Straatweg	Utrecht, CS Jaarbeurszijde	-2	0	-2	1	0	0	0	0	0		

De kwartierfrequentie in de spitsen zoals in de dienstregeling van 2020 werd geboden, is in 2024 nog niet teruggebracht. Het aantal meerdru per jaar is 1.407 Dru als de verdichtingsritten worden ingelegd.

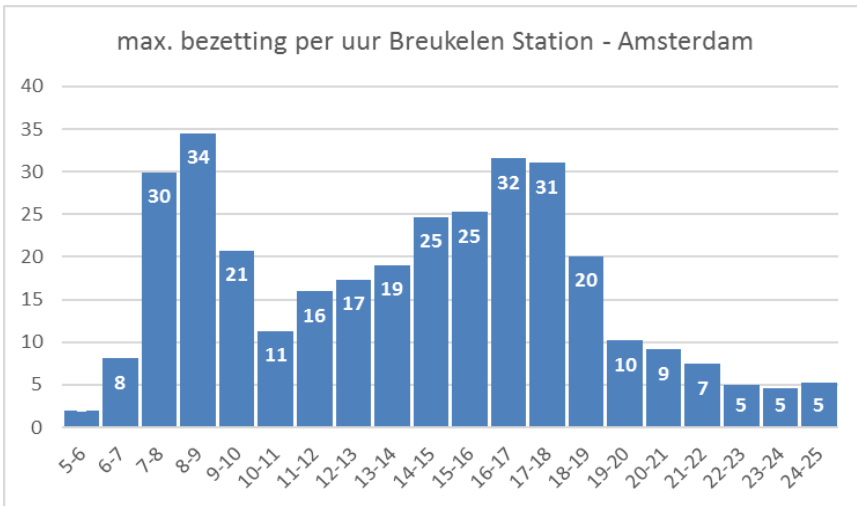
Op beide deeltrajecten, Utrecht – Breukelen en Breukelen – Amsterdam Arena voldoet de halfuur frequentie. Ook in de andere richting is het bieden van een halfuur frequentie voldoende.

Analyse

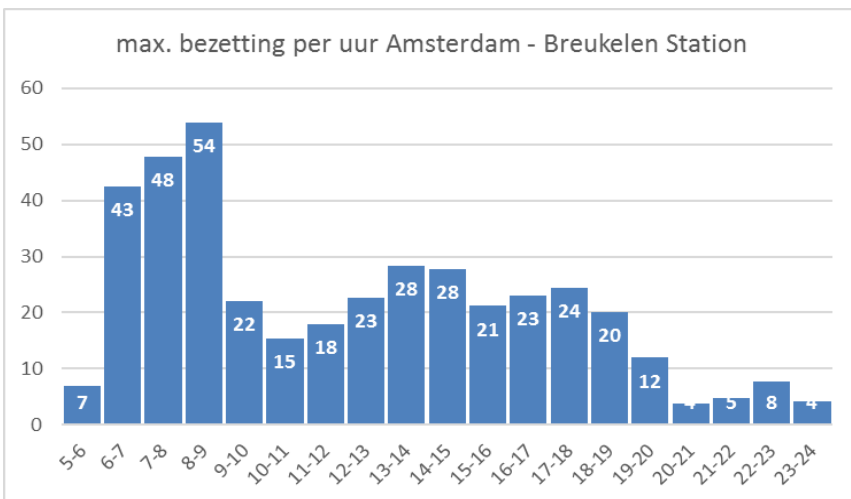
 Gebruik



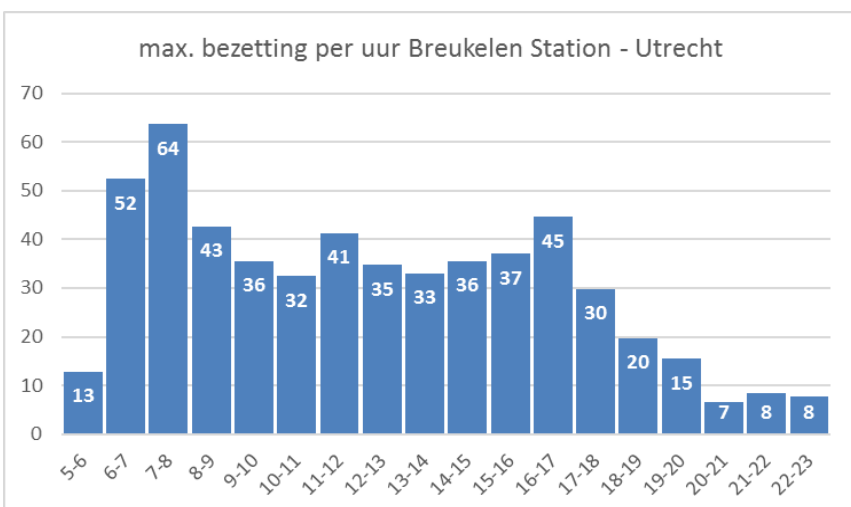
Gemiddelde maximale bezetting Utrecht – Breukelen tussen 8 en 9 uur 56 passagiers. In de middagspits 50 passagiers per uur.



De maximum bezetting Breukelen – Amsterdam is 32 passagiers per uur. In de middagspits 28 passagiers per uur.



De maximum bezetting Amsterdam – Breukelen is 58 passagiers in de ochtendspits en 25 passagiers in de middagspits.



Dienstregeling 2025

Door aanpassen van de patroontijden van de ritten vanuit Amsterdam worden de aansluitingen in Abcoude en bij Breukelen Station verbeterd.

Lijn 121 Hilversum – Mijdrecht

Herstellen frequenties naar niveau pre corona.

LIJN 121		FREQUENTIE									
Volgens Vervoerplan 2020 pre corona		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Hilversum, Station	Vinkeveen, Groenlandsekade	1	1	1	0	1	1	0	0	0	
Vinkeveen, Groenlandsekade	Mijdrecht, Centrum	1	1	1	0	0	0	0	0	0	
Mijdrecht, Centrum	Vinkeveen, Groenlandsekade	1	1	1	0	0	0	0	0	0	
Vinkeveen, Groenlandsekade	Hilversum, Station	1	1	1	0	1	1	0	0	0	
Volgens Vervoerplan 2024		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Hilversum, Station	Vinkeveen, Groenlandsekade	1	1	1	0	1	1	0	0	0	
Vinkeveen, Groenlandsekade	Mijdrecht, Centrum	1	1	1	0	1	1	0	0	0	
Mijdrecht, Centrum	Vinkeveen, Groenlandsekade	1	1	1	0	1	1	0	0	0	
Vinkeveen, Groenlandsekade	Hilversum, Station	1	1	1	0	1	1	0	0	0	
Verschil		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Hilversum, Station	Vinkeveen, Groenlandsekade	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Vinkeveen, Groenlandsekade	Mijdrecht, Centrum	0	0	0	0	1	1	0	0	0	
Mijdrecht, Centrum	Vinkeveen, Groenlandsekade	0	0	0	0	1	1	0	0	0	
Vinkeveen, Groenlandsekade	Hilversum, Station	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

De frequentie op lijn 121 is in 2024 gelijk aan die in 2020. Op zaterdag hadden de ritten voorheen de halte Groenlandsekade als eindhalte. In de dienstregeling 2023 hebben deze ritten de halte Mijdrecht Centrum als eindhalte gekregen.

Inmiddels stapt 34% van de reizigers van lijn121 op zaterdag in op het traject Mijdrecht – Groenlandsekade. Op dat traject stapt 40% van de reizigers uit.

 Route

De gemeente Hilversum gaat de Kerkbrink herinrichten. Als onderdeel van dat project heeft gemeente besloten om de busroute over de Kerkbrink te laten vervallen. Dat betekent dat Connexxionlijn 1 en Syntuslijn 121 richting Vaartweg met ingang van dienstregeling 2025 een andere route moeten gaan rijden. Gemeente gaat ervan uit dat beide lijnen dan via de centrumring (Schapenkamp - Stationsstraat - Melkpad - 's Gravelandseweg) gaan rijden. Om uiteindelijk op de Vaartweg te komen is dat na afsluiten van de Kerkbrink de enige optie, maar wel langer in afstand (ruim 200 meter) en tijd dan de huidige route.

De gemeente Hilversum verwacht dat uiteindelijk de extra rijtijd mee zal vallen door allerlei andere maatregelen, maar daarover is Syntus sceptisch.

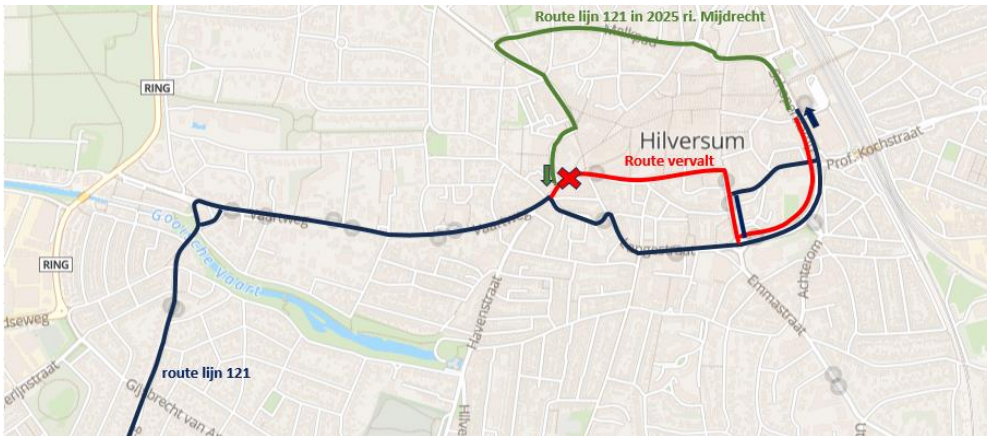
Daarbij komt ook dat gemeente de Centrumring om de markt heen gaat verleggen, dan wordt de route Schapenkamp - Koninginneweg - Langgewenst – Melkpad nog eens ruim 400 meter langer. Van effectueren van deze plannen is nog geen exacte planning bekend.

Na afsluiting van de Kerkbrink gaan de heen en terugroute (vanaf Station Hilversum via Melkpad) op lijn 121 naar het oordeel van Syntus te ver van elkaar afwijken. Daarom wil Syntus de route van lijn 121 verleggen naar de Diependaalselaan en niet meer via de Vaartweg te rijden.

De gemeenten Hilversum en De Wijdemeren hebben bezwaar tegen de route via de Diependaalselaan.

In overleg is besloten één jaar de route te rijden via Schapenkamp-Stationsstraat-Melkpad-'s-Gravelandseweg-Oude Torenstraat naar de Vaartweg. Gedurende dat jaar wordt de vertraging gemeten, die door het verleggen van de route ontstaat. Gesteld is dat de gemiddelde vertraging per rit maximaal 1 minuut mag zijn. Tevens wordt de congestiegevoeligheid van de Diependaalselaan onderzocht. De gemeenten, de provincie Utrecht en Syntus zullen maart/april 2025 de definitieve route van lijn 121 in Hilversum bepalen.

In de dienstregeling wordt rekening gehouden met uitbreiding van de rijtijd met 1 minuut in de richting Mijdrecht. Dat is een uitbreiding met 75 DRU.



Dienstregeling 2025

Routewijziging vanwege afsluiting Kerkbrink in Hilversum. Andere patroontijden voor een betere verdeling van de ritten in Wilnis met lijn 123.

Lijn 123 Mijdrecht – Woerden – Oudewater

Herstellen frequenties naar niveau pre corona.

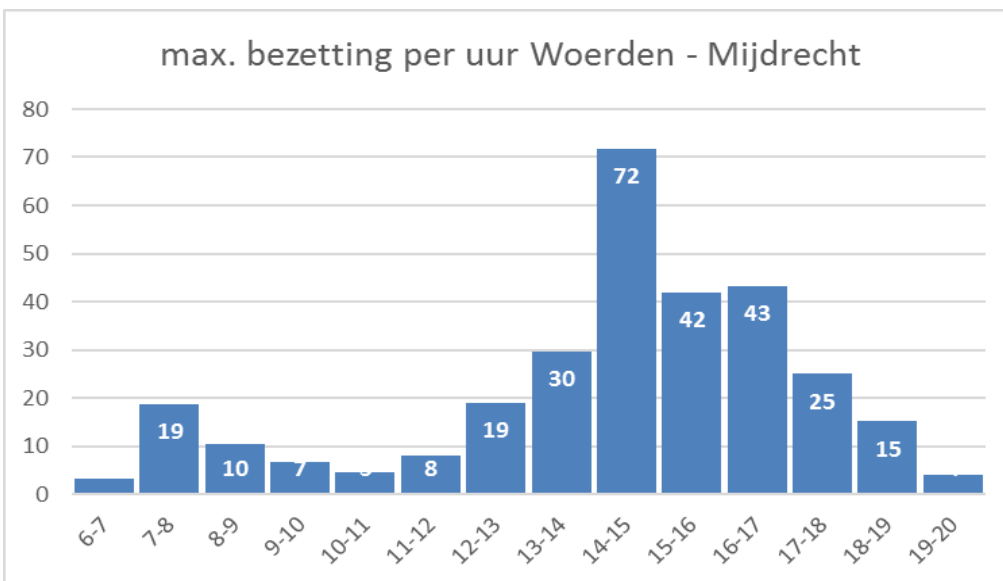
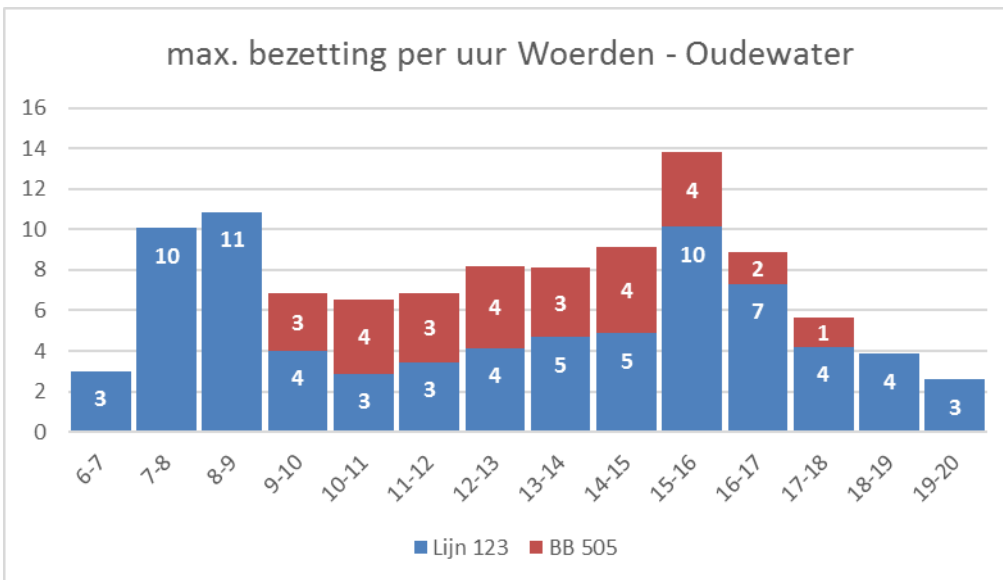
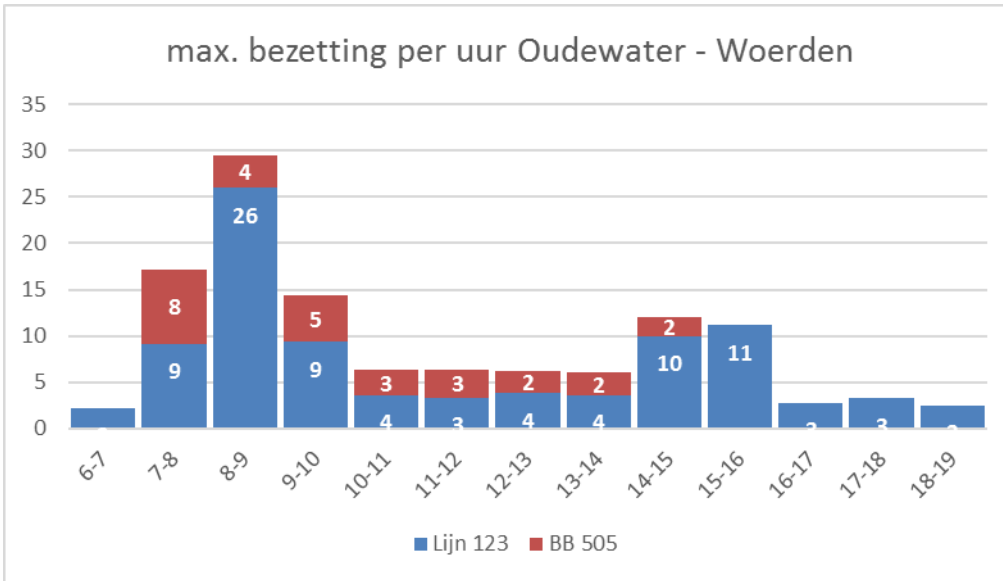
LIJN 123		FREQUENTIE									
Volgens Vervoerplan 2020 pre corona		MAVR			ZA			ZO			
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Oudewater, JJ Vierbergenwe	Woerden, Station	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Woerden, Station	Mijdrecht, Centrum	2	1	2	0	1	1	0	0	0	Enkele ritten van/naar Uithoorn en Kalsbeek
Mijdrecht, Centrum	Uithoorn, Busstation	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Uithoorn, Busstation	Mijdrecht, Centrum	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mijdrecht, Centrum	Woerden, Station	2	1	2	0	1	1	0	0	0	Enkele ritten van/naar Uithoorn en Kalsbeek
Woerden	Oudewater, JJ Vierbergenwe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Volgens Vervoerplan 2024		MAVR			ZA			ZO			
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Oudewater, JJ Vierbergenwe	Woerden, Station	2	1	1	1	0	0	0	0	0	tot 21.00 uur
Woerden, Station	Mijdrecht, Centrum	2	1	2	0	1	1	0	1	0	ma-vr Enkele spitsritten Kalsbeek College
Mijdrecht, Centrum	Uithoorn, Busstation	2	1	2	0	0	0	0	0	0	
Uithoorn, Busstation	Mijdrecht, Centrum	2	1	2	0	0	0	0	0	0	
Mijdrecht, Centrum	Woerden, Station	2	1	2	0	1	1	0	1	0	ma-vr Enkele spitsritten Kalsbeek College
Woerden, Station	Oudewater, JJ Vierbergenwe	2	1	1	1	0	0	0	0	0	tot 21.00 uur
Verschil		MAVR			ZA			ZO			
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Oudewater, JJ Vierbergenwe	Woerden, Station	2	1	1	1	0	0	0	0	0	
Woerden, Station	Mijdrecht, Centrum	0	0	0	0	0	0	0	1	0	
Mijdrecht, Centrum	Uithoorn, Busstation	2	1	2	0	0	0	0	0	0	
Uithoorn, Busstation	Mijdrecht, Centrum	2	1	2	0	0	0	0	0	0	
Mijdrecht, Centrum	Woerden, Station	0	0	0	0	0	0	0	1	0	
Woerden, Station	Oudewater, JJ Vierbergenwe	2	1	1	1	0	0	0	0	0	

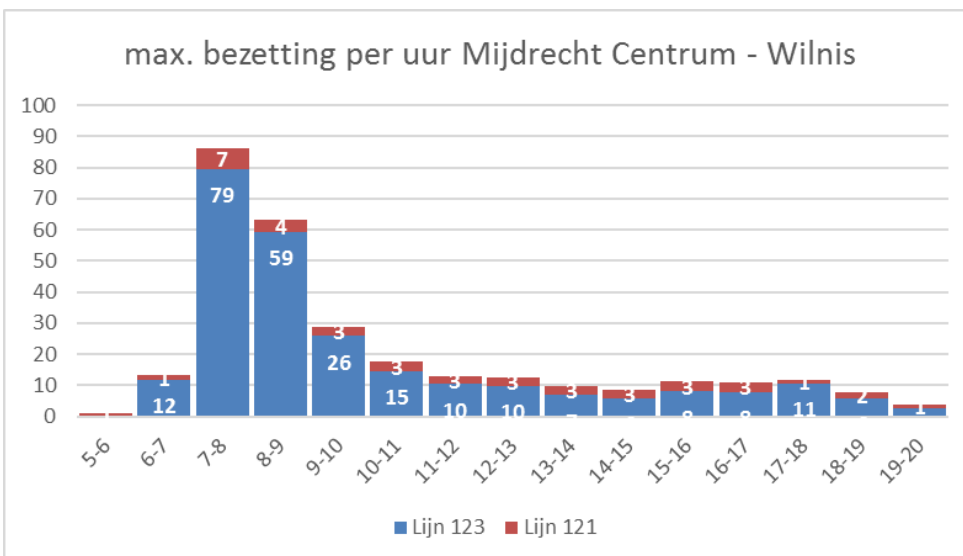
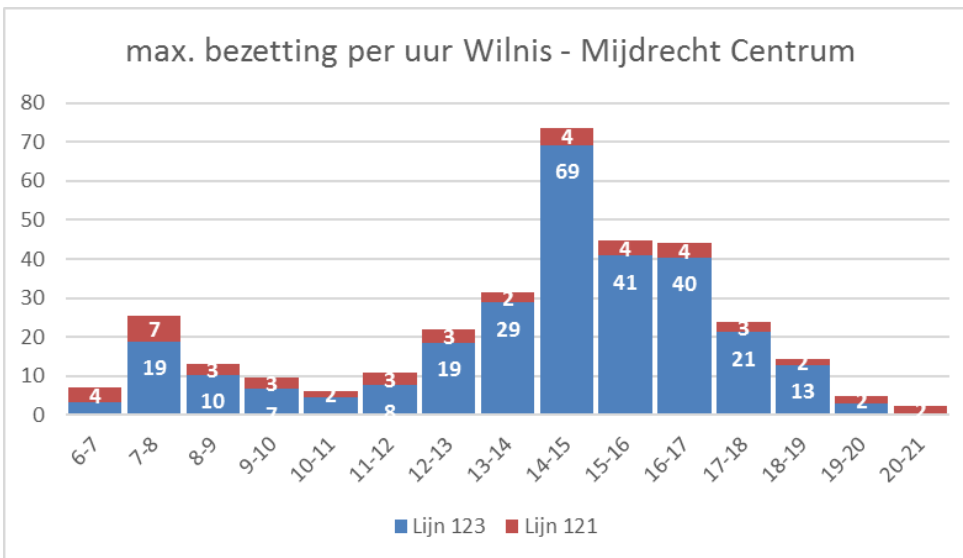
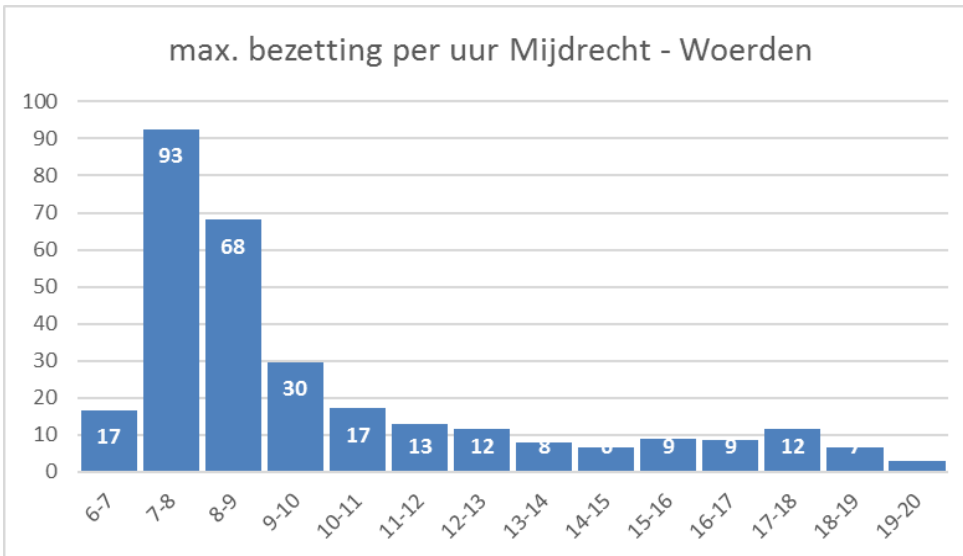
Op lijn 123 hebben in de afgelopen jaren enkele ingrijpende wijzigingen in positieve zin plaatsgehad.

Er wordt op maandag t/m vrijdag vaker gereden tussen Uithoorn en Mijdrecht, waarmee de frequentie met lijn 130 op dat traject in de spitsen 6 keer per uur is. De bedieningsperiode tussen Woerden en Oudewater is uitgebreid naar 20 uur met in de ochtendspits een halfuurfrequentie en daarna een uurfrequentie. Buurtbus 505 vult aan naar een frequentie van 2 keer per uur in de daluren overdag. Strikt gezien is de parallelle bediening van de buurtbus gezien de vervoersvraag onnodig. Er wordt per uur een capaciteit geboden van 50 zitplaatsen per uur.

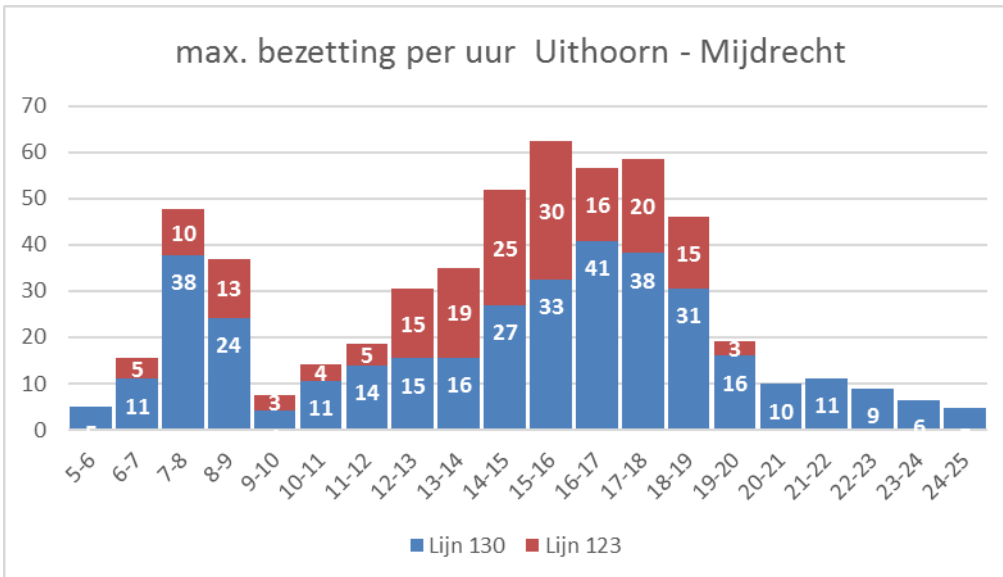
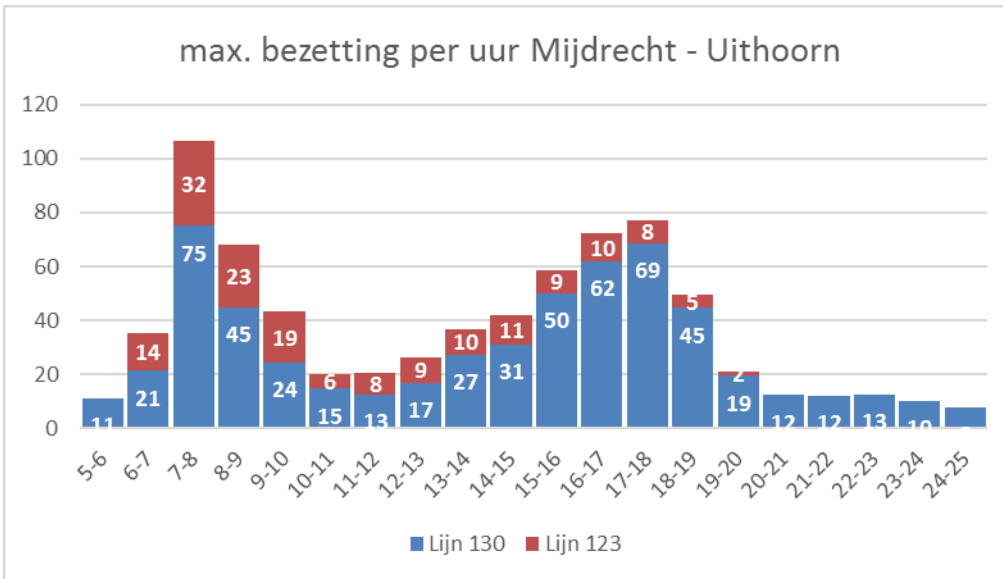
Analyse

👉 Gebruik





Het aantal instappers in Wilnis op de lijnen 121 en 123 is inmiddels 65% van het aantal instappers op voorheen de lijnen 126 en 130. Lijn 121 presteert op dit traject ondermaats. Een betere verdeling van de ritten van 121 en 123 over het uur geeft een dienstregeling logischer is en meer uitnodigt tot gebruik van het openbaar vervoer.



De destijds extra ingelegde ritten in de spitsen en met name die in de ochtendspits, zijn nodig om alle passagiers te kunnen vervoeren.

Dienstregeling 2025

Er worden gesprekken gevoerd met de gemeente Oudewater om een halte mogelijk te maken aan de Zwier Regelinkstraat nabij de rotonde met de N228, om mogelijk te maken dat de lijnen 123 en 107 op elkaar kunnen aansluiten. Daarmee zou de ontbrekende schakel in het netwerk. Verder doorrijden om aansluiting te kunnen maken op lijn 107 in Oudewater verhoogd het aantal Dru op lijn 123 met 300 Dru extra per jaar.

Lijn 126

Mijdrecht – Station Bijlmer Arena

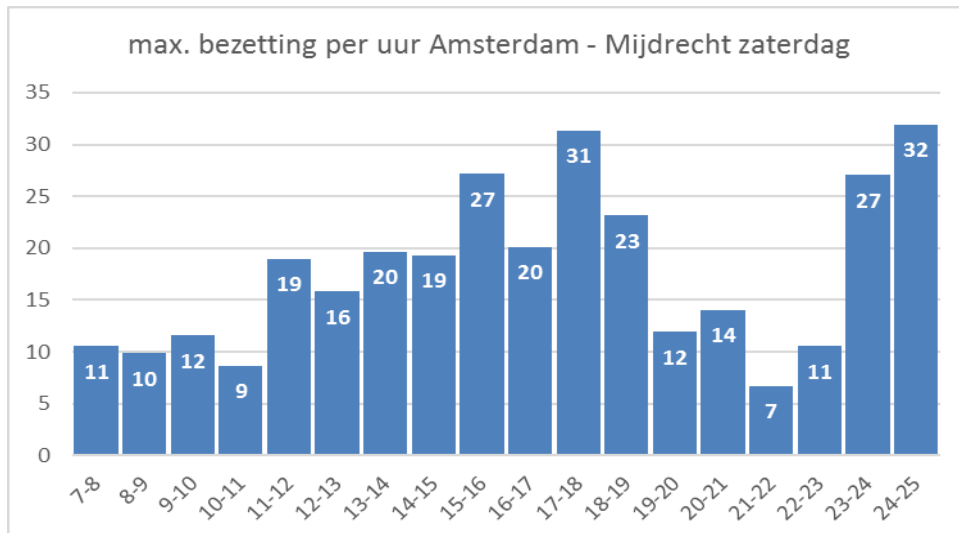
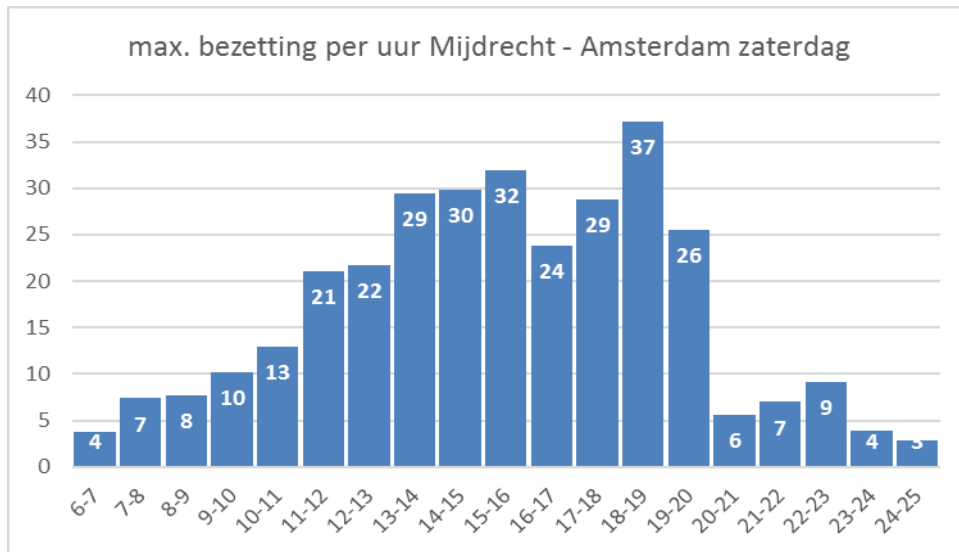
Herstellen frequenties naar niveau pre corona.

LIJN 126		FREQUENTIE									
Volgens Vervoerplan 2020 pre corona		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Mijdrecht, Centrum	Amsterdam, Station Bijlmer Arena	4	2	4	2	2	2	2	2	2	Ma-vr spits in vakanties 3x per uur
Amsterdam, Station Bijlmer Arena	Mijdrecht, Centrum	4	2	4	2	2	2	2	2	2	Ma-vr spits in vakanties 3x per uur
Volgens Vervoerplan 2024		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Mijdrecht, Centrum	Amsterdam, Station Bijlmer Arena	4		4	2	2	2	1	2	2	Ma-vr spits in vakanties 3x per uur
Amsterdam, Station Bijlmer Arena	Mijdrecht, Centrum	4	2	4	2	2	2	1	2	2	Ma-vr spits in vakanties 3x per uur
Verschil		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Mijdrecht, Centrum	Amsterdam, Station Bijlmer Arena	0	0	0	0	0	0	-1	0	0	
Amsterdam, Station Bijlmer Arena	Mijdrecht, Centrum	0	0	0	0	0	0	-1	0	0	

Inmiddels is de dienstregeling van lijn 126 op maandag tot en met vrijdag weer op orde, dat wil zeggen op het niveau van voor corona. Alleen op de zaterdagavond wordt een uurfrequentie geboden en niet zoals voorheen een halfuur frequentie. Uitbreiden in de avond naar een halfuur frequentie kan met 2.295 meerdru.

Analyse

Gebruik



Van Amsterdam naar Mijdrecht is de maximale bezetting tussen 23 en 1 uur gelijk aan die in de drukste uren overdag. Een frequentieverhoging ten opzichte van de huidige frequentie naar twee keer per uur zou passend zijn. De bezettingscijfers van nachtlijn N26 worden geanalyseerd om te beoordelen het passagiersaantal tussen 23 en 1 uur een relatie heeft met het feit, dat de nachtlijn pas kortgeleden weer is opgestart.

Dienstregeling 2025

Route uitbreiden en daarmee in Mijdrecht Twistvlied ontsluiten en op termijn de nieuwe wijk Het Oosterland. Mogelijkheden onderzoeken om op zaterdag de avonddienstregeling uit te breiden (Pluspakket).

Lijn 130 Breukelen – Mijdrecht – Uithoorn

Herstellen frequenties naar niveau pre corona.

LIJN		FREQUENTIE									
130		MAVR				ZA			ZO		
Volgens Vervoerplan 2020 pre corona		O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
VAN	NAAR										
Breukelen, Station	Mijdrecht, Centrum	4	2	4	2	2	2	2	2	2	
Mijdrecht, Centrum	Uithoorn, Busstation	4	2	4	2	2	2	2	2	2	
Uithoorn, Busstation	Mijdrecht, Centrum	4	2	4	2	2	2	2	2	2	
Mijdrecht, Centrum	Breukelen, Station	4	2	4	2	2	2	2	2	2	
Volgens Vervoerplan 2024		O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
VAN	NAAR										
Breukelen, Station	Mijdrecht, Centrum	4	2	4	2	2	2	2	2	2	spitsen in vak. 2x per uur
Mijdrecht, Centrum	Uithoorn, Busstation	4	2	4	2	2	2	2	2	2	
Uithoorn, Busstation	Mijdrecht, Centrum	4	2	4	2	2	2	2	2	2	spitsen in vak. 2x per uur
Mijdrecht, Centrum	Breukelen, Station	4	2	4	2	2	2	2	2	2	
Verschil		O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
VAN	NAAR										
Breukelen, Station	Mijdrecht, Centrum	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mijdrecht, Centrum	Uithoorn, Busstation	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Uithoorn, Busstation	Mijdrecht, Centrum	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Mijdrecht, Centrum	Breukelen, Station	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

De frequentie op lijn 130 is op het niveau van de dienstregeling van 2020.

Dienstregeling 2025

Bij het uitwerken van de dienstregeling wordt onderzocht of het mogelijk is de lege “materieel-ritten” op te nemen als dienstrit.

Lijn 202

Amersfoort (Nieuwland - CS) – USP

Herstellen frequenties naar niveau pre corona.

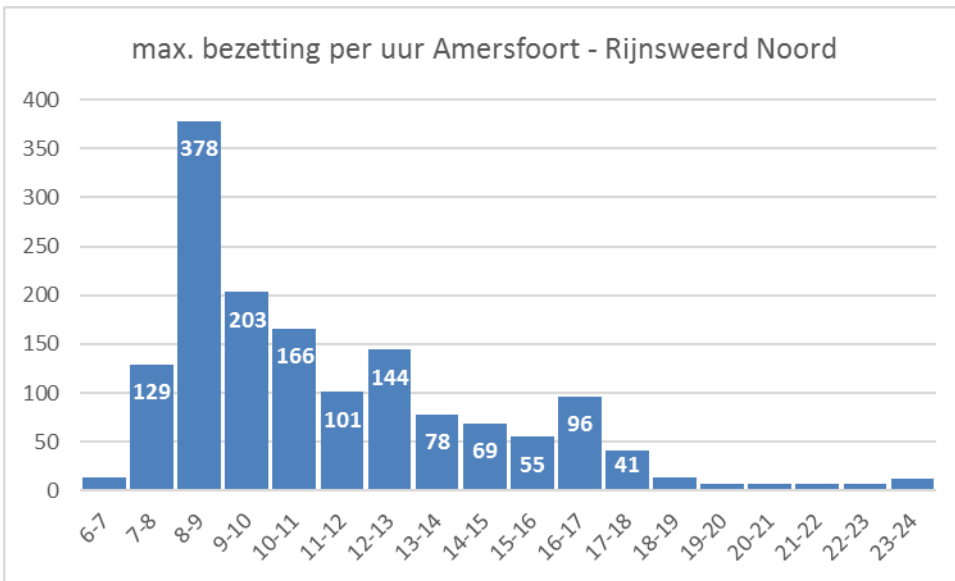
LIJN		201, 202, 204, 206, 207										
		FREQUENTIE										
Volgens Vervoerplan 2020 pre corona		MAVR				ZA			ZO			
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen	
Amersfoort, Brabantsestraat	Utrecht, Rijnsweerd Noord				1	1	1	1	1	1		
Amersfoort, Hooglandsepoort	Utrecht, Rijnsweerd Noord	3	1	1	0	0	0	0	0	0	Ma-vr in vakanties o-spits 2x p.u	
Amersfoort, Station Vathorst	Utrecht, Rijnsweerd Noord	4	1	1	0	0	0	0	0	0		
Amersfoort, Ganzenstraat	Utrecht, Rijnsweerd Noord	2	1	1	0	0	0	0	0	0		
Utrecht, Rijnsweerd Noord	Amersfoort, Zangvogelweg	0	1	2	0	0	0	0	0	0		
Utrecht, Rijnsweerd Noord	Amersfoort, Spanderswoud	0	1	2	0	0	0	0	0	0		
Utrecht, Rijnsweerd Noord	Amersfoort, Campagnergaarde	1	1	2	0	0	0	0	0	0		
Utrecht, Rijnsweerd Noord	Amersfoort, Brabantsestraat				1	1	1	1	1	1		
Lijnen gezamenlijk												
Amersfoort	Utrecht, Rijnsweerd Noord	9	3	3	1	1	1	1	1	1		
Utrecht, Rijnsweerd Noord	Vianen, Lekbrug	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Vianen, Lekbrug	Utrecht, Rijnsweerd Noord	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Utrecht, Rijnsweerd Noord	Amersfoort	1	3	6	1	1	1	1	1	1		
Volgens Vervoerplan 2024		MAVR				ZA			ZO			
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen	
Amersfoort, Hooglandsepoort	Amersfoort, Centraal Station	2	0	2	0	0	0	0	0	0		
Amersfoort, Centraal Station	Utrecht, Rijnsweerd Noord	8	4	8	2	1	1	1	1	1		
Utrecht, Rijnsweerd Noord	Vianen, Busstation Lekbrug	2	2	2	0	0	0	0	0	0		
Vianen, Busstation Lekbrug	Utrecht, Rijnsweerd Noord	4	2	2	0	0	0	0	0	0		
Utrecht, Rijnsweerd Noord	Amersfoort, Centraal Station	4	4	8	2	1	1	1	1	1		
Amersfoort, Centraal Station	Amersfoort, Campagnergaarde	0	0	2	0	0	0	0	0	0		
Verschil		MAVR				ZA			ZO			
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen	
Amersfoort, Hooglandsepoort	Amersfoort, Centraal Station	-1	-1	1	0	0	0	0	0	0		
Amersfoort, Centraal Station	Utrecht, Rijnsweerd Noord	-1	1	5	1	0	0	0	0	0		
Utrecht, Rijnsweerd Noord	Vianen, Busstation Lekbrug	2	2	2	0	0	0	0	0	0		
Vianen, Busstation Lekbrug	Utrecht, Rijnsweerd Noord	4	2	2	0	0	0	0	0	0		
Utrecht, Rijnsweerd Noord	Amersfoort, Centraal Station	3	1	2	1	0	0	0	0	0		
Amersfoort, Centraal Station	Amersfoort, Campagnergaarde	-1	-1	0	0	0	0	0	0	0		

Lijn 202 is samengesteld uit de destijds aparte USP-lijnen 201, 204, 206 en 207, die vanuit verschillende Amersfoortse wijken naar USP reden. Het is daarom lastig om dan een pre en post corona vergelijking van de frequentie te maken. Zinnvoller is te kijken of de huidige frequentie voldoet.

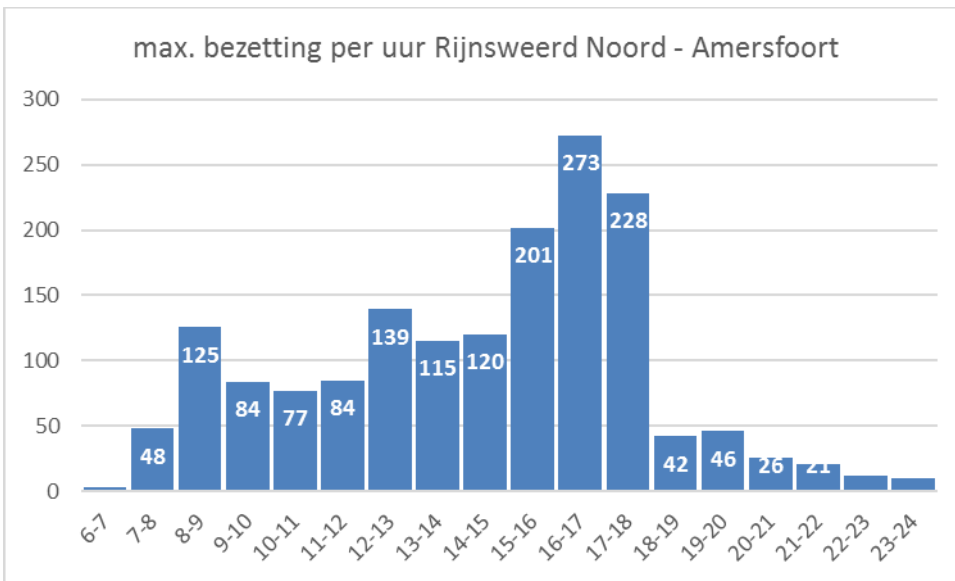
In de paragraaf over ontsluiting van de wijken Bovenduist, de Hoef en Hoefkwartier en verdere ontwikkeling van het HOV naar USP vanuit Amersfoort speelt lijn 202 een belangrijke rol. In die paragraaf is de te bieden frequentie besproken. Hier wordt ingegaan op de frequentie die op HOV-lijn 202 gegeven in het Basispakket gegeven dient te worden.

Analyse

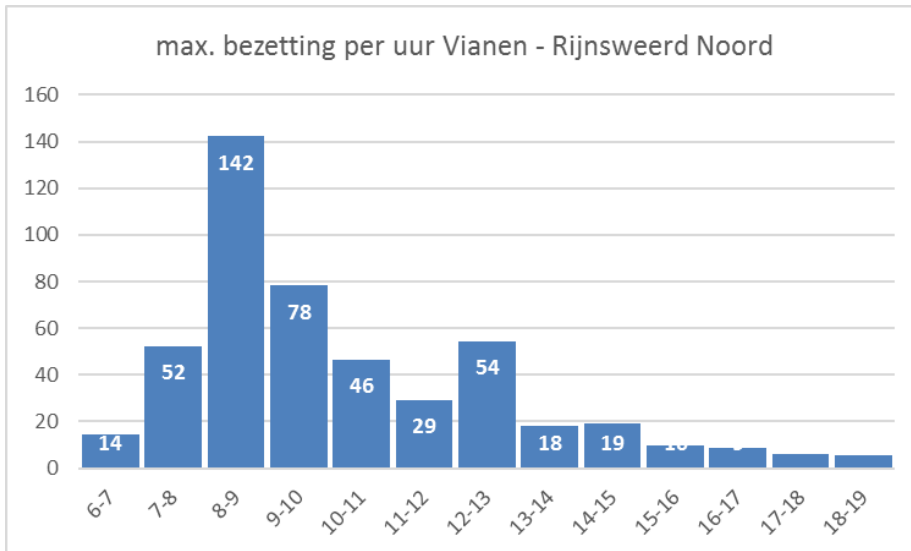
Gebruik



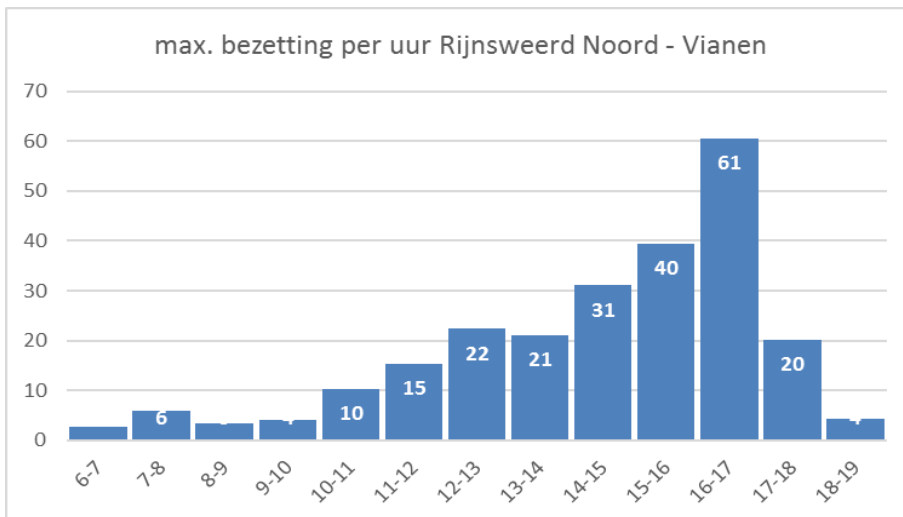
Een frequentie van 8 bussen per uur tussen 8 en 9 uur 's ochtends is bij een gemiddelde maximumbezetting van 378 te weinig. Voorstel is om in dat uur blok het aantal ritten uit te breiden naar 12 ritten, een frequentie van 1x per vijf minuten.



Verder wordt voorgesteld om van Rijnsweerd naar Amersfoort tussen 16 en 17 uur 9 in plaats van 8 ritten te bieden. De uitbreiding met 6 ritten wordt niet in kerst- en zomervakantie doorgevoerd. Het aantal meerdru is 639 Dru.



In het uur blok tussen 8 en 9 uur wordt op het traject Vianen – Rijnsweerd een frequentie van 4 ritten geboden per uur. Gemiddeld is dat een maximumbezetting van 36 passagiers per rit. Voorgesteld wordt om de ritten zodanig te schuiven, dat er 5 ritten worden geboden tussen 8 en 9 uur en 3 ritten tussen 9 en 10 uur, waardoor de halfuur frequentie om 9.44 uur begint in plaats van om 10.14 uur. In dat uur blok is de maximumbezetting 78, wat dan neerkomt op een gemiddelde maximumbezetting van 26 passagiers per rit.



De halfuur frequentie van Rijnsweerd naar Vianen voldoet.

Dienstregeling 2025

Uitbreiden aantal ritten Amersfoort CS – USP en USP – AmersfoortCS (op lijn 205). De ritten Vianen – USP in de ochtendspits in een patroon leggen, dat beter afgetemd is op het passagiersaanbod.

Per 1 oktober 2024 gaat de nieuwe CAO gelden voor het personeel van de Academische Ziekenhuizen. Het vervoer op de USP-lijnen is hierop niet ingericht.

Syntus heeft besloten de dienstregelingen van deze lijnen per 25 augustus 2024 eerder te laten opstarten.

Door op de lijnen 202, 272, 298 en 299 een aantal vroege ritten in te leggen wordt het mogelijk gemaakt met de bus voor aanvang van de diensten bij UMC-Utrecht te zijn. Ook wordt lijn 202 verder opgeschaald om voldoende capaciteit te kunnen bieden. Uitbreiding lijn 202 op maandag tot en met vrijdag 1.216 Dru, zaterdag 14 Dru en zondag 13 Dru, totaal 1.243 Dru. In 2025 gaat het om 3.310 DRU. De meerdru voor uitbreiding voor UMC-Utrecht op de overige USP-lijnen is 176 DRU in 2024 en 465 Dru in 2025. Omdat het om uitbreidingen uit het Pluspakket 2024 gaat, zijn deze Dru voor 2025 volgens de uitgangspunten van de provincie onderdeel geworden van het basispakket

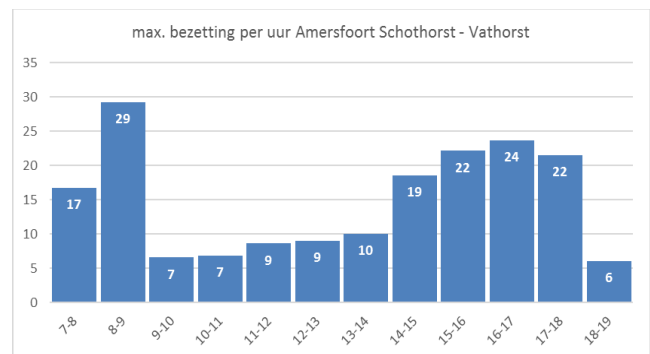
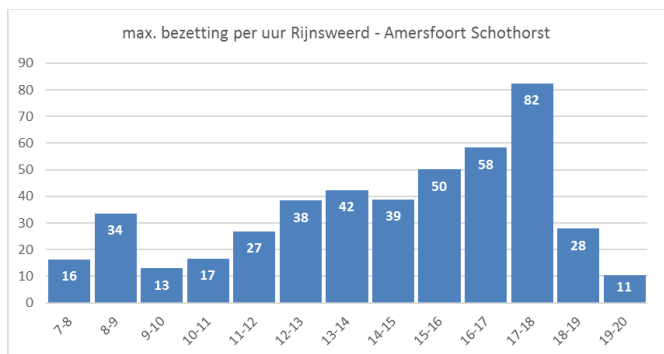
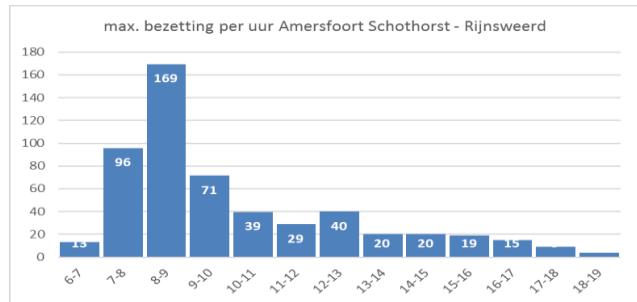
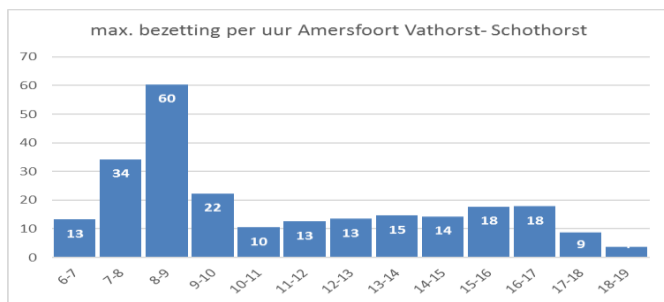
Herstellen frequenties naar niveau pre corona.

LIJN		203									
		FREQUENTIE									
Volgens Vervoerplan 2020 pre corona		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Amersfoort, Station Vathorst	Amersfoort, Station Schothorst	4	1	1	0	0	0	0	0	0	
Amersfoort, Station Schothorst	Utrecht, Rijnsweerd Noord	4	1	1	0	0	0	0	0	0	
Utrecht, Rijnsweerd Noord	Amersfoort, Station Schothorst	1	1	2	0	0	0	0	0	0	Ma-vr in vakanties in vroege m-spits 1x p.u.
Amersfoort, Station Schothorst	Amersfoort, Station Vathorst	1	1	2	0	0	0	0	0	0	Ma-vr in vroege m-spits 1x per uur
Volgens Vervoerplan 2024		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Amersfoort, Station Vathorst	Amersfoort, Station Schothorst	3	1	2	0	0	0	0	0	0	
Amersfoort, Station Schothorst	Utrecht, Rijnsweerd Noord	5	2	2	0	0	0	0	0	0	Ma-vr in vakanties in vroege o-spits 2x p.u.
Utrecht, Rijnsweerd Noord	Amersfoort, Station Schothorst	2	2	4	0	0	0	0	0	0	Ma-vr in vakanties in m-spits 2x p.u.
Amersfoort, Station Schothorst	Amersfoort, Station Vathorst	1	1	2	0	0	0	0	0	0	
Verschil		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Amersfoort, Station Vathorst	Amersfoort, Station Schothorst	-1	0	1	0	0	0	0	0	0	
Amersfoort, Station Schothorst	Utrecht, Rijnsweerd Noord	1	1	1	0	0	0	0	0	0	
Utrecht, Rijnsweerd Noord	Amersfoort, Station Schothorst	1	1	2	0	0	0	0	0	0	
Amersfoort, Station Schothorst	Amersfoort, Station Vathorst	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

Het aantal ritten na corona is hoger dan ervoor.

Analyse

Gebruik



De huidige frequentie op lijn 203 voldoet

Dienstregeling 2025

Lijn 203 krijgt Amersfoort Schothorst als begin en eindpunt, als onderdeel van de maatregel om lijn 205 Amersfoort Vathorst – Amersfoort Centraal Station mogelijk te maken via de Outputweg mogelijk te maken.

Lijn 272

Baarn - USP

Herstellen frequenties naar niveau pre corona.

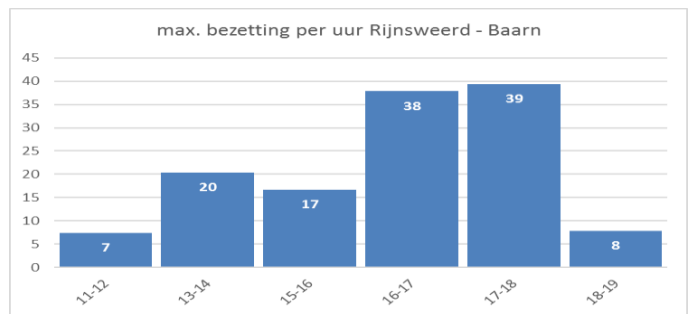
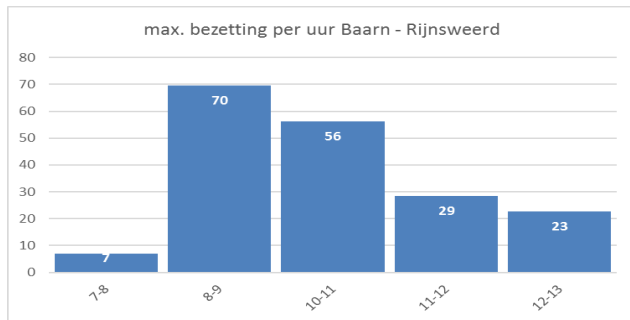
LIJN		FREQUENTIE									
272		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Volgens Vervoerplan 2020 pre corona											
Bunschoten, Haarbrug-Noord	Baarn, De Drie Eiken	2	0	0	0	0	0	0	0	0	
Baarn, De Drie Eiken	Utrecht, Rijnsweerd Noord	3	0	0	0	0	0	0	0	0	In dal twee ritten rond 10 en 12 uur
Utrecht, Rijnsweerd Noord	Baarn, De Drie Eiken	0	0	2	0	0	0	0	0	0	In dal twee ritten rond 11 en 13 uur
Baarn, De Drie Eiken	Bunschoten, Blauwe Reiger	0	0	1	0	0	0	0	0	0	
Volgens Vervoerplan 2024											
Bunschoten, Haarbrug-Noord	Baarn, De Drie Eiken	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Baarn, De Drie Eiken	Utrecht, Rijnsweerd Noord	3	0	0	0	0	0	0	0	0	In dal twee ritten rond 10 en 12 uur
Utrecht, Rijnsweerd Noord	Baarn, De Drie Eiken	0	0	2	0	0	0	0	0	0	In dal twee ritten rond 11 en 13 uur
Baarn, De Drie Eiken	Bunschoten, Blauwe Reiger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Verskil											
Bunschoten, Haarbrug-Noord	Baarn, De Drie Eiken	-2	0	0	0	0	0	0	0	0	
Baarn, De Drie Eiken	Utrecht, Rijnsweerd Noord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	In dal twee ritten rond 10 en 12 uur
Utrecht, Rijnsweerd Noord	Baarn, De Drie Eiken	0	0	0	0	0	0	0	0	0	In dal twee ritten rond 11 en 13 uur
Baarn, De Drie Eiken	Bunschoten, Blauwe Reiger	0	0	-1	0	0	0	0	0	0	

Voor corona werd op lijn 272 nog gereden tussen Bunschoten en Baarn om vervolgens naar USP te gaan. Vanwege de geringe bezetting is dat traject destijds komen te vervallen.

Op het overgebleven traject voldoet de huidige frequentie aan die van voor corona. Het aantal geboden ritten biedt voldoende capaciteit.

Analyse

Gebruik



Dienstregeling 2025

Geen wijzigingen na de invoering van vroege ritten per 25 augustus 2024.

Lijn 280 Amersfoort – Veenendaal

Dienstregeling 2025

Geen wijzigingen.

Lijn 295 Utrecht – Rotterdam

Herstellen frequenties naar niveau pre corona.

LIJN		295		FREQUENTIE								
VAN	NAAR	MAVR				ZA			ZO		Opmerkingen	
		O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond		
Rotterdam, Capelseburg Hoog	Krimpen a/d IJssel, Busstation	4	4	4	2	2	2	1	2	1	In vakanties geen ritten -> 195	
Krimpen a/d IJssel, Busstation	Schoonhoven, Noord	4	4	4	2	2	2	1	2	1	In vakanties geen ritten -> 195	
Schoonhoven, Noord	Utrecht, CS Jaarbeurszijde	5	4	4	2	2	2	2	2	1	Mavr vakantie: 4-2-4-2	
Utrecht, CS Jaarbeurszijde	Schoonhoven, Noord	4	4	4	2	2	2	2	2	1	Mavr vakantie: 4-2-4-2	
Schoonhoven, Noord	Krimpen a/d IJssel, Busstation	4	4	4	2	2	2	1	2	1	In vakanties geen ritten -> 195	
Krimpen a/d IJssel, Busstation	Rotterdam, Capelseburg Laag	4	4	4	2	2	2	1	2	1	In vakanties geen ritten -> 195	
VAN	NAAR	MAVR				ZA			ZO		Opmerkingen	
		O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond		
Rotterdam, Capelseburg Hoog	Krimpen a/d IJssel, Busstation	4	4	4	2	2	2	1	2	1	Mavr vakantie: 2-2-4-2	
Krimpen a/d IJssel, Busstation	Schoonhoven, West	4	4	4	2	2	2	1	2	1	Mavr vakantie: 2-2-4-2	
Schoonhoven, West	Utrecht, CS Jaarbeurszijde	5	4	4	2	2	2	2	2	1	Mavr vakantie: 4-2-4-2	
Utrecht, CS Jaarbeurszijde	Schoonhoven, West	4	4	4	2	2	2	2	2	1	Mavr vakantie: 4-2-4-2	
Schoonhoven, West	Krimpen a/d IJssel, Busstation	4	4	4	2	2	2	1	2	1	Mavr vakantie: 4-2-4-2	
Krimpen a/d IJssel, Busstation	Rotterdam, Capelseburg Laag	4	4	4	2	2	2	1	2	1	Mavr vakantie: 4-2-4-2	
VAN	NAAR	MAVR				ZA			ZO		Opmerkingen	
		O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond		
Rotterdam, Capelseburg Hoog	Krimpen a/d IJssel, Busstation	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Krimpen a/d IJssel, Busstation	Schoonhoven, West	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Schoonhoven, West	Utrecht, CS Jaarbeurszijde	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Utrecht, CS Jaarbeurszijde	Schoonhoven, West	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Schoonhoven, West	Krimpen a/d IJssel, Busstation	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Krimpen a/d IJssel, Busstation	Rotterdam, Capelseburg Laag	0	0	0	0	0	0	0	0	0		

De frequentie op lijn 295 is hetzelfde als voor corona. Samen met de andere vervoerder op lijn 295 moet worden onderzocht of de capaciteit voldoende is. Regelmatig komen klachten binnen over te volle bussen.

Binnen de gestelde eisen in de aanbesteding van de concessie Zuid-Holland Noord zijn er nu weinig mogelijkheden om lijn 295 aan te passen. Syntus is inmiddels wel in overleg met Qbuzz om de exploitatie van de lijn met elkaar af te stemmen. Denk hierbij aan het afstemmen van de periodes van kerst- en zomervakantie.

Dienstregeling 2025

Geen wijzigingen

Lijn 298 Woudenberg – Utrecht Rijsweerd Noord

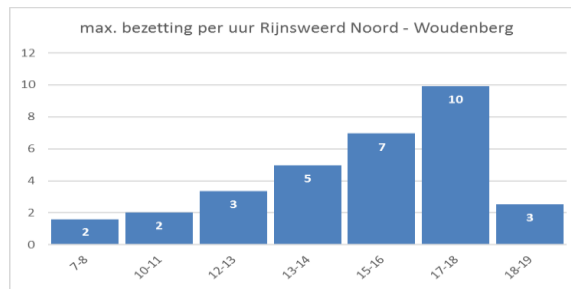
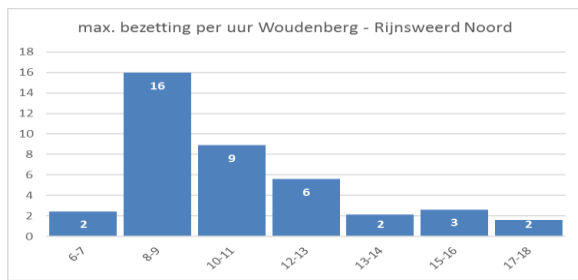
Herstellen frequenties naar niveau pre corona.

LIJN 298		FREQUENTIE									
Volgens Vervoerplan 2020 pre corona		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
De Klomp, Stat. V'daal-de Klomp	Utrecht, Rijsweerd Noord	0,75	0,5	0,5	0	0	0	0	0	0	
Utrecht, Rijsweerd Noord	De Klomp, Stat. V'daal-de Klomp	0	0,5	1	0	0	0	0	0	0	
Volgens Vervoerplan 2024		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Woudenberg, De Poort	Utrecht, Rijsweerd Noord	1	0,75	1	0	0	0	0	0	0	
Utrecht, Rijsweerd Noord	Woudenberg, De Poort	1	0,75	1	0	0	0	0	0	0	
Verschil		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Woudenberg, De Poort	Utrecht, Rijsweerd Noord	0,25	0,25	0,5	0	0	0	0	0	0	
Utrecht, Rijsweerd Noord	Woudenberg, De Poort	1	0,25	0	0	0	0	0	0	0	

De frequentie is ten opzichte van voor corona uitgebreid.

Analyse

Gebruik



Dienstregeling 2025

Geen wijzigingen na de invoering van vroege ritten per 25 augustus 2024.

Lijn **299** Leusden – Utrecht Rijnsweerd Noord

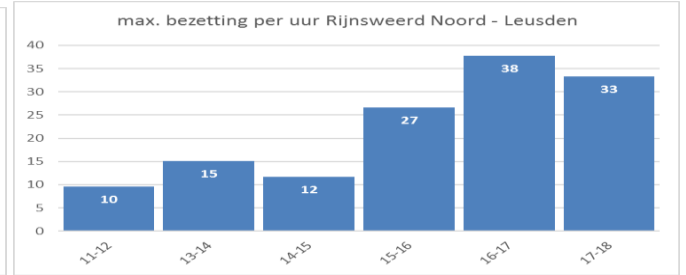
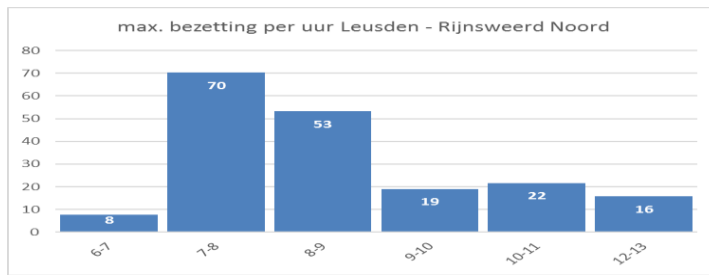
Herstellen frequenties naar niveau pre corona.

LIJN		299		FREQUENTIE								
Volgens Vervoerplan 2020 pre corona				MAVR				ZA		ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen	
Leusden, Carpoolplaats	Utrecht, Rijnsweerd Noord	3	0,5	0	0	0	0	0	0	0	In dal twee ritten rond 10 en 12 uur	
Utrecht, Rijnsweerd Noord	Leusden, Carpoolplaats	0	0,5	2	0	0	0	0	0	0	In dal twee ritten rond 11 en 13 uur	
Volgens Vervoerplan 2024				MAVR				ZA		ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen	
Leusden, Carpoolplaats	Utrecht, Rijnsweerd Noord	3	0,5	0	0	0	0	0	0	0	In dal twee ritten rond 10 en 12 uur	
Utrecht, Rijnsweerd Noord	Leusden, Carpoolplaats	0	0,5	2	0	0	0	0	0	0	In dal twee ritten rond 11 en 13 uur	
Verschil				MAVR				ZA		ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen	
Leusden, Carpoolplaats	Utrecht, Rijnsweerd Noord	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Utrecht, Rijnsweerd Noord	Leusden, Carpoolplaats	0	0	0	0	0	0	0	0	0		

De frequentie is gelijk aan die in de dienstregeling voor corona.

Analyse

Gebruik



Dienstregeling 2025

Geen wijzigingen na de invoering van vroege ritten per 25 augustus 2024.

Lijn **381** Zeist – Austerlitz – Driebergen/Zeist

Herstellen frequenties naar niveau pre corona.

		FREQUENTIE										
Volgens Vervoerplan 2020 pre corona				MAVR				ZA		ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen	
Zeist, Busstation	Driebergen, Station Driebergen-Zeist	1	1	1	0	0	0	0	0	0		
Driebergen, Station Driebergen-Zeist	Zeist, Busstation	1	1	1	0	0	0	0	0	0		
Volgens Vervoerplan 2024				MAVR				ZA		ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen	
Zeist, Busstation	Driebergen, Station Driebergen-Zeist	1	1	1	0	0	0	0	0	0		
Driebergen, Station Driebergen-Zeist	Zeist, Busstation	1	1	1	0	0	0	0	0	0		
Verschil				MAVR				ZA		ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen	
Zeist, Busstation	Driebergen, Station Driebergen-Zeist	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Driebergen, Station Driebergen-Zeist	Zeist, Busstation	0	0	0	0	0	0	0	0	0		

De frequentie is gelijk aan die in de dienstregeling voor corona.

Dienstregeling 2025

Geen wijzigingen

Lijn 3 Woerden Molenvlietbrink – Woerden Station

LIJN 3 (Woerden)		FREQUENTIE									
Volgens Vervoerplan 2020 pre corona		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Station	Molenvlietbrink	2	1	0	0	0	0	0	0	0	
Molenvlietbrink	Station	0	1	2	0	0	0	0	0	0	
Volgens Vervoerplan 2024		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Station	Molenvlietbrink	2	0	0	0	0	0	0	0	0	
Molenvlietbrink	Station	0	0	2	0	0	0	0	0	0	
Verschil		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Station	Molenvlietbrink	0	-1	0	0	0	0	0	0	0	
Molenvlietbrink	Station	0	-1	0	0	0	0	0	0	0	

Lijn 3 wordt alleen nog in de spitsen gereden. In de daluren kan gebruik gemaakt worden van Syntus-Flex.

Dienstregeling 2025

Geen wijzigingen

Lijn 4 Woerden Molenvlietbrink – Woerden Station

LIJN 4 (Woerden)		FREQUENTIE									
Volgens Vervoerplan 2020 pre corona		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Station	Molenvlietbrink	0	1	2	0	0	0	0	0	0	
Molenvlietbrink	Station	2	1	0	0	0	0	0	0	0	
Volgens Vervoerplan 2024		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Station	Molenvlietbrink	0	0	2	0	0	0	0	0	0	
Molenvlietbrink	Station	2	0	0	0	0	0	0	0	0	
Verschil		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Station	Molenvlietbrink	0	-1	0	0	0	0	0	0	0	
Molenvlietbrink	Station	0	-1	0	0	0	0	0	0	0	

Lijn 4 wordt alleen nog in de spitsen gereden. In de daluren kan gebruik gemaakt worden van Syntus-Flex.

Met de buurtbusvereniging van buurtbus 505 willen we onderzoeken of binnen Woerden een ontsluitend route mogelijk is met de buurtbus

Dienstregeling 2025

Geen wijzigingen

Lijn 5 Woerden – Montfoort

LIJN		5 (Woerden)									
		FREQUENTIE									
Volgens Vervoerplan 2020 pre corona		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Woerden, Station Zuidzijde	Woerden, Ziekenhuis	1	1	1	0	0	0	0	0	0	
Woerden, Ziekenhuis	Montfoort, Keizerrijk	1	1	1	0	0	0	0	0	0	
Montfoort, Keizerrijk	Oudewater, Tappersheul	1	0	1	0	0	0	0	0	0	
Oudewater, Tappersheul	Montfoort, Keizerrijk	1	0	1	0	0	0	0	0	0	
Montfoort, Keizerrijk	Woerden, Ziekenhuis	1	1	1	0	0	0	0	0	0	
Woerden, Ziekenhuis	Woerden, Station Zuidzijde	1	1	1	0	0	0	0	0	0	
Volgens Vervoerplan 2024		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Woerden, Station Zuidzijde	Woerden, Ziekenhuis	1	1	1	0	0	0	0	0	0	
Woerden, Ziekenhuis	Montfoort, Keizerrijk	1	1	1	0	0	0	0	0	0	
Montfoort, Keizerrijk	Oudewater, Tappersheul	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Oudewater, Tappersheul	Montfoort, Keizerrijk	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Montfoort, Keizerrijk	Woerden, Ziekenhuis	1	1	1	0	0	0	0	0	0	
Woerden, Ziekenhuis	Woerden, Station Zuidzijde	1	1	1	0	0	0	0	0	0	
Verschil		MAVR				ZA			ZO		
VAN	NAAR	O-spits	Dal	M-spits	Avond	Ochtend	Middag	Avond	Overdag	Avond	Opmerkingen
Woerden, Station Zuidzijde	Woerden, Ziekenhuis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Woerden, Ziekenhuis	Montfoort, Keizerrijk	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Montfoort, Keizerrijk	Oudewater, Tappersheul	-1	0	-1	0	0	0	0	0	0	
Oudewater, Tappersheul	Montfoort, Keizerrijk	-1	0	-1	0	0	0	0	0	0	
Montfoort, Keizerrijk	Woerden, Ziekenhuis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Woerden, Ziekenhuis	Woerden, Station Zuidzijde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

Het lijngedeelte Montfoort – Oudewater is vervallen. Op het overgebleven lijngedeelte is de frequentie gelijk aan die van voor corona.

Dienstregeling 2025

In het Pluspakket wordt voorgesteld in de spitsen het aantal ritten uit te breiden om via Woerden lijn 107 te ondersteunen op de relatie Montfoort – Utrecht Centraal v.v. Per jaar moeten 2.000 Dru extra ingezet worden om de frequentie op lijn 5 uit te breiden.

7. Buurtbussen

Samen met de buurtbusverenigingen bepalen we de beste route en de beste dienstregeling. Dat is een doorlopend proces, omdat wijzigen in de infrastructuur en aanpassingen in de dienstregeling van reguliere openbaar vervoerlijnen aanpassingen in de buurtbussen soms nodig maken.

In de concessie Utrecht buiten, waar Syntus rijdt worden de volgende buurtbussen gereden.

- 501 Wijkbus Soesterkwartier
- 503 Eemdijk – Nijkerk
- 505 Woerden – Schoonhoven – IJsselstein – Montfoort
- 522 Weesp – Vreeland
- 524 Breukelen Station – Woerden – Zegveld – Noorden
- 526 Breukelen - De Hoef – Uithoorn
- 572 Soest – Bunschoten – Amersfoort Vathorst
- 573 Eemnes – Soest – Amersfoort Meander MC
- 575 Soest – NMM – Soesterberg – Zeist – Driebergen Rijsenburg

501 Wijkbus Soesterkwartier

Wijkbus 501 wordt in overleg met de wijkbusvereniging in 2024 verder geoptimaliseerd. In de loop van 2024 wordt beoordeeld of lijn 1 naast de wijkbus 501 blijft rijden in ongewijzigde vorm, of dat lijn 1 zal worden aangepast. Dit in overleg met de provincie en de gemeente Amersfoort. Route, frequentie en bedieningsdagen/uren worden geëvalueerd.

503 Eemdijk – Nijkerk

De aankomst en vertrektijden van de buurtbus worden beter afgestemd op lijn 142 in Nijkerk om doorreizen makkelijker te maken naar Zeewolde (en vanaf daar met lijn 150 naar Almere) en Harderwijk. Mogelijk wordt de route in Nijkerk op verzoek van de gemeente iets aangepast.

505 Woerden – Schoonhoven - IJsselstein - Montfoort

Onderzoeken routes in Woerden.

522 Weesp – Vreeland

Kleine routewijziging in Vreeland verband met verkeersdrempels.

524 Breukelen Station – Woerden – Zegveld – Noorden

De route in Noorden is nog niet helemaal naar wens. Zal in de loop van 2024 worden aangepast.

526 Breukelen - De Hoef – Uithoorn

Als in de loop van 2024 de Demmerikbrug gerealiseerd is wordt de route in Vinkeveen hersteld.

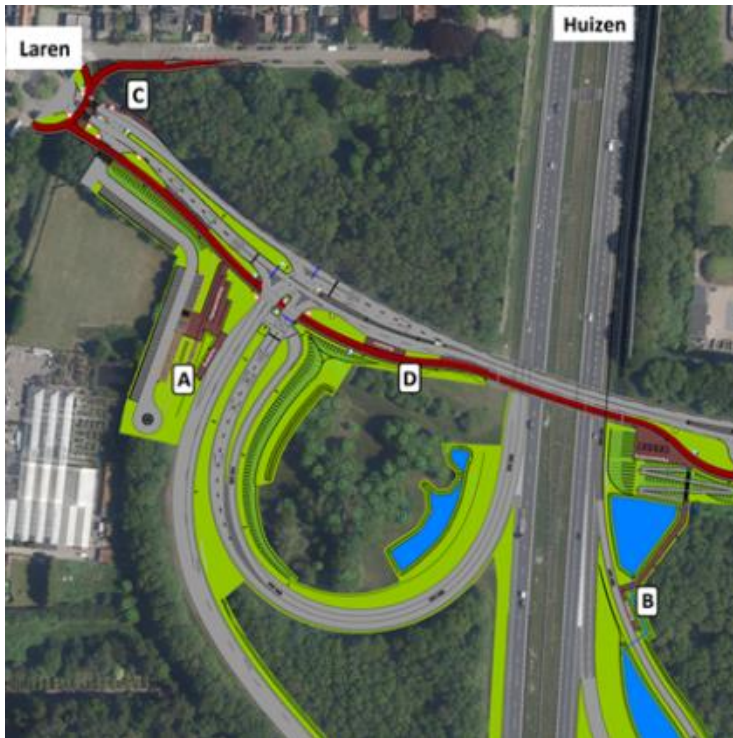
572 Soest – Bunschoten – Amersfoort Vathorst

Vanwege de vele drempels wordt niet meer door Hooglanderveen gereden maar over de rondweg.

Dit is in overeenstemming met de Buurtbusvereniging, de gemeente Amersfoort en de provincie besloten.

573 Eemnes – Soest – Amersfoort Meander MC

In Eemnes worden enkele wijzigingen ingevoerd in de concessie Gooi en Vechtstreek. In het verlengde daarvan stelt Syntus voor de route van de buurtbus te verlengen naar de P+R aan de A27. Er zijn dan meer reismogelijkheden.



Eemnes / Laren, P+R	
A	100 Hilversum, Sportpark 200 Utrecht, Science Park 320 Hilversum, Station
B	100 Bussum, Station (via Huizen) 200 Huizen, Busstation 320 Amsterdam, Amstel (via Huizen) N32 Huizen, Busstation
Eemnes, Tak	
C	109 Bussum, Station (via Laren)
D	109 Hilversum, Station (via Eemnes)
Eemnes, Zuidersingel	
E	109 Bussum, Station (via Laren) 109 Hilversum, Station (via Eemnes)

575 Soest – NMM – Soesterberg – Zeist – Driebergen-Rijsenburg

Eind 2024 is de eindpuntvoorziening voor de buurtbusvereniging op Station Soest-Zuid gereed. Dit is aanleiding om de dienstregelingen zo aan te passen, dat overstappen van de ene op de andere buurtbus op Station Soest-Zuid mogelijk wordt.

8. Scholierenlijnen

Behalve een kleine wijziging in de route van lijn 603 zijn er geen plannen de scholierenlijnen aan te passen.

Lijn 603 Eemdijk – Nijkerk

Lijn 680 Rhenen – Amersfoort Hoornbeeck/v. Lodenstein College

Lijn 682 Houten - Amersfoort Hoornbeeck/Lodenstein College – Hoevelaken v. Lodenstein College

Lijn 683 De Klomp - Hoevelaken v. Lodenstein College

Lijn 695 Wijk bij Duurstede – Maarsbergen

9. Nachtbussen

In dit Vervoerplan zijn de nachtlijnen geëvalueerd. De conclusie is, dat deze lijnen mede uit oogpunt van verkeersveiligheid beter gepromoot moeten worden. Ze rijden in ieder geval op zaterdag en voornamelijk worden de Amersfoortse nachtlijnen op vrijdag nog niet volledig opgestart. Eerst zal moeten blijken dat de bezettingscijfers in de zaterdagnachten significant verbeteren.

10. Dru-opgave 2025

Tijdens de dienstregeling van 2024 zijn op een aantal lijnen uitbreidingen ingevoerd uit het Pluspakket van het Vervoerplan 2024 en omdat het inleggen van ritten noodzakelijk werd vanwege een toenemende vraag.

Op basis van een normaal dienstregelingsjaar met 364 dagen was het Dru-aantal in het vervoerplan 2024 per jaar: 535.544 Dru

Toegevoegd zijn **7.483 Dru** op jaarbasis vanuit het Pluspakket 2024.

Daarmee wordt het aantal Dru in het Basispakket voor 2025 opgehoogd naar **543.027 Dru** per jaar.

In de besprekingen bij de totstandkoming van het Vervoerplan 2025 zijn een aantal uitbreidingen ten opzichte van het Vervoerplan 2024 opgenomen. Dit zijn **5.479 meerdru**.

De uitbreidingen zijn:

Uitbreiding bediening Doorn op lijn 50 vanwege capaciteit, **850 Dru**.

Uitbreiding spits naar Gouda op lijn 107, **132 Dru**.

Andere route in Hilversum op lijn 121, **75 Dru**.*

Doorrijden in Oudewater op lijn 123 om aansluiting te kunnen geven op lijn 107, **300 Dru**.

Ontsluiten van de wijk Twistvlied op lijn 126, **2.052 Dru**.**

Materieelritten Mijdrecht – Uithoorn op lijn 130 omzetten naar dienstritten, **70 Dru**.

Verdubbeling van de frequentie op lijn 5 Montfoort – Woerden, **2.000 Dru**.

In 2025 is het Basispakket opgehoogd met 7.483 Dru vanwege uitbreidingen in 2024 en naar 543.027 Dru per jaar.

Daar komen de uitbreidingen vanuit Pluspakket uit het Vervoerplan 2025 in totaal 5.479 Dru per jaar nog bij.

Het Dru aantal in de dienstregeling 2025 bevat dan **548.506 Dru**.

Het aantal Dru vastgesteld voor het Pluspakket is in totaal 11.000. Dit betekent, dat in 2025 vanuit het Pluspakket nog **5.521 Dru** beschikbaar is.

Het totaal aantal Dru extra nodig om de frequentie op het niveau van het Vervoerplan 2020 te krijgen is **31.064 Dru**.

Daarmee zou het aantal Dru

543.027 (Basispakket) + 5.479 (Pluspakket 2025) + 31.064 (ophogen naar frequentie pre corona) = 579.570 Dru zijn.

*Gefinancierd door de gemeente Hilversum.

**De keerlus in Mijdrecht zal waarschijnlijk iets later aangelegd zijn, waarmee ook de ontsluiting van Twistvlied iets vertraagt.

Reactienota Consultatie Vervoerplan 2025

Ed van der Zee – Syntus Utrecht – 23-05-2024

Inleiding

Syntus heeft in aanloop naar het vervoerplan 2025 de consultatie als volgt vormgegeven:

1. Delen eerste wijzigingsvoorstellen met de gemeenten, die een relatie hebben met de concessie Provincie Utrecht en de omliggende concessieverleners en concessiehouders. Tevens is er gevraagd naar de wensen met betrekking tot de dienstregeling 2025. Ook andere lokale belanghebbenden hebben gereageerd.
2. Delen van het concept Vervoerplan 2025. Op dit concept is vervolgens door diverse gemeenten en andere stakeholders gereageerd.
3. Online reizigersenquête april-mei 2024 waarbij reizigers konden reageren op het concept Vervoerplan 2025 van Syntus.
4. Concept vervoerplan 2025 ter advisering voorgelegd aan het ROCOV in april 2024. Het ROCOV heeft een wettelijk maar niet bindend adviesrecht.

In dit document wordt de input van stakeholders, ROCOV en reizigers samengevat en wordt vermeld of en zo ja waar die in het vervoerplan is terug te vinden. Ook leggen we, indien nodig, *in cursief* uit waarom bepaalde suggesties niet zijn overgenomen.

Daarnaast geven we per gemeente aan welke wijzigingen we op basis van onze analyses en de input in het vervoerplan 2025 verwerken. Dit document is een bijlage bij het Vervoerplan 2025.

Inhoudsopgave

1. Reactie door gemeenten en omliggende concessieverleners/-houders en ophalen wensen	3
1.1. Amersfoort.....	3
1.2. BEL-combinatie, Blaricum, Eemnes, Laren	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
1.3. Hilversum en de Wijdemeren	4
1.4. Stichtse Vecht	5
1.5. Scherpenzeel.....	5
1.6. De Ronde Venen.....	6
1.7. Zeist	8
1.8. IJsselstein	9
1.9. Regio Amersfoort	9
1.10. UTRECHT10	14
1.11. Goedopweg	16
1.12. Provincie Noord-Holland	17
1.13. Provincie Flevoland	17
1.14. Provincie Gelderland	17
1.15. Provincie Noord-Brabant	18
1.16. Transdev (Connexion) Noord Holland	18
1.17. Transdev (Hermes) Gelderland	19
1.18. Arriva Rivierenland	19
1.19. Nederlandse Spoorwegen	20
2. Antwoord op advies Vervoerplan 2024 Syntus van ROCOV Utrecht	22
3. Reacties reizigersenquête	28

1. Reactie op de voorstellen door gemeenten en omliggende concessieverleners/-houders en ophalen wensen

1.1 Amersfoort

De gemeente Amersfoort heeft als volgt op het concept vervoerplan gereageerd:

Hartelijk dank voor het toesturen van de Consultatieversie van het Vervoerplan 2025. Op 18 januari stuurde ik je een e-mail met suggesties van zaken die we graag terug zouden zien in het vervoerplan (zie bijlage). We hebben met belangstelling het Vervoerplan gelezen en mijn conclusie was dat al onze suggesties verwerkt zijn. Waarvoor dank! Op 23 april stuurden we dan ook (met die strekking) Collegebericht 2024-079 Concept Vervoerplan Syntus 2025 naar de raad.

Syntus:

Wij, Syntus, de provincie en de gemeente Amersfoort, hebben in de afgelopen periode constructief samengewerkt om het openbaar vervoer in de stad te verbeteren. Dank voor ieders inbreng!

1.2 BEL-combinatie, Blaricum, Eemnes, Laren

Er staat eigenlijk niets in het document over lijn 573. Betekent dit, dat er niets wijzigt ten opzichte van 2024.

Syntus:

In het Vervoerplan is voor buurtbus 573 geen wijziging opgenomen. Wel speelt mogelijk het volgende. Gemeente Eemnes legt in het eerste half jaar van 2024 Eemnes/Laren P+R langs de A27 aan. Ook wordt op het onderliggend wegennet een aantal werkzaamheden uitgevoerd. Als het P+R klaar is, zullen de lijnen 100, 200 en 320 daar voortaan gaan stoppen. Mogelijk ontstaat er vanuit reizigers in buurtbus 573 een vraag om deze lijn iets te verlengen zodat de (nieuwe) halte op de Zuidersingel en/of Verlegde Laarderweg in de route kan worden opgenomen en daarmee een goede overstap kan worden gefaciliteerd.

1.2 BEL-combinatie, Blaricum, Eemnes, Laren: opvolgende reactie

Lijkt zeker goed mogelijk om met de 573 de halte(s) van streekbus 109 aan de Verlegde Laarderweg aan te doen. De bus kan keren over de rotonde Eemnesserweg - Gooiergracht Laren en dan de halte richting Eemnes gebruiken die nabij de HOV halte Eemnes gelegen is.

Ter info. Transdev heeft in haar concept vervoerplan 2025 opgenomen dat de 321 ook een keerpunt krijgt op HOV halte Eemnes ipv dat deze parallel rijdt aan de 320 (vanuit Huizen). Dat betekent dat er dan dus ook een overstap richting Amsterdam Amstel en Zuid mogelijk wordt bij deze halte aan de Verlegde Laarderweg.

Syntus zou kunnen overwegen om beide haltes aan te doen. Dan kunnen de reizigers van de buurtbus ook soepel overstappen op de 321 richting Muiden/ Amsterdam zonder naar de tegenhalte te hoeven lopen. Voor de OV reiziger zou dit super zijn op de rand van beide concessies.

Syntus:

Syntus werkt, in samenwerking met de buurtbusvereniging, deze mogelijkheid uit.

1.3 Gemeenten Hilversum en de Wijdmeren

De gemeente Hilversum gaat de Kerkbrink herinrichten. Als onderdeel van dat project heeft gemeente besloten om de busroute over de Kerkbrink te laten vervallen. Dat betekent dat Connexxionlijn 1 en Syntuslijn 121 richting Vaartweg met ingang van dienstregeling 2025 een andere route moeten gaan rijden. Gemeente gaat ervan uit dat beide lijnen dan via de centrumring (Schapenkamp - Stationsstraat - Melkpad - 's Gravelandseweg) gaan rijden. Om uiteindelijk op de Vaartweg te komen is dat na afsluiten van de Kerkbrink de enige optie, maar wel langer in afstand (ruim 200 meter) en tijd dan de huidige route.

De gemeente Hilversum verwacht dat uiteindelijk de extra rijtijd mee zal vallen door allerlei andere maatregelen, maar daarover is Syntus sceptisch.

Daarbij komt ook dat gemeente de Centrumring om de markt heen gaat verleggen, dan wordt de route Schapenkamp - Koninginneweg - Langgewenst – Melkpad nog eens ruim 400 meter langer. Van effectueren van deze plannen is nog geen exacte planning bekend.

Na afsluiting van de Kerkbrink gaan de heen en terugroute (vanaf Station Hilversum via Melkpad) op lijn 121 naar het oordeel van Syntus te ver van elkaar afwijken. Daarom wil Syntus de route van lijn 121 verleggen naar de Diependaalselaan en niet meer via de Vaartweg te rijden.

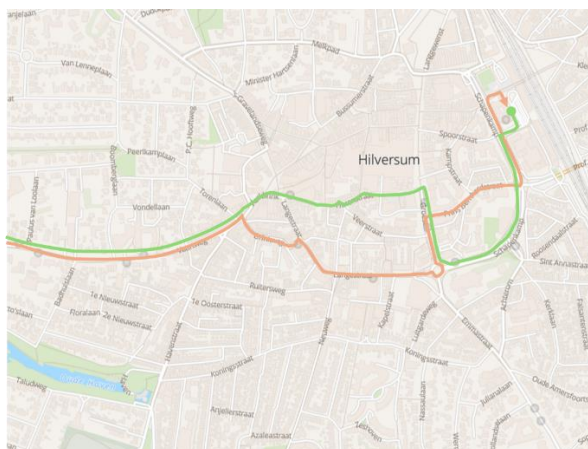
De gemeenten Hilversum en De Wijdmeren hebben bezwaar tegen de route via de Diependaalselaan.

In overleg is besloten één jaar de route te rijden via Schapenkamp-Stationsstraat-Melkpad-'s-Gravelandseweg-Oude Torenstraat naar de Vaartweg. Gedurende dat jaar wordt de vertraging gemeten, die door het verleggen van de route ontstaat. Gesteld is dat de gemiddelde vertraging per rit maximaal 1 minuut mag zijn. Tevens wordt de congestiegevoeligheid van de Diependaalselaan onderzocht. De gemeenten, de provincie Utrecht en Syntus zullen maart/april 2025 de definitieve route van lijn 121 in Hilversum bepalen.

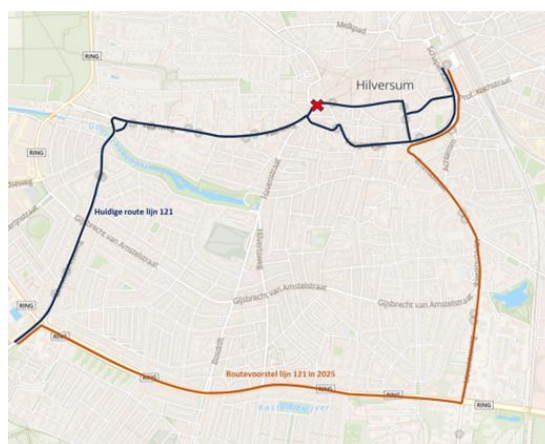
In de dienstregeling wordt rekening gehouden met uitbreiding van de rijtijd met 1 minuut in de richting Mijdrecht.

Dat is een uitbreiding met 75 DRU.

Huidige route



Route via Diependaalselaan



Lijn 121 in 2025: Route via centrumring**1.4 Stichtse Vecht**

De aanpassingen op lijn 120 zijn voor de verbetering van de aansluiting op station Breukelen. De oude tijden zijn “niet zomaar” gekozen. De aanpassingen zullen ten koste gaan van andere aansluitingen of iets dergelijks. In de consultatieversie kan dat niet worden teruggelezen. Graag meer informatie hierover.

Syntus:

Misschien niet expliciet vermeld, maar lijn 120 vanaf Amsterdam sloot aan op een andere treinserie. Dit was de treinserie (7400), die NS in de daluren heeft laten vervallen vorig jaar, toen de busdienstregeling al klaar was. Omdat de aansluiting er in de spits wel was en het tussentijds wijzigen van de dienstregeling, mede door het feit dat er U-OV-lijnen bij betrokken zijn, veel gedoe zou geven, hebben we besloten dat bij de nieuwe dienstregeling aan te passen. U-OV kan dan lijn 12 Maarsse – Utrecht mee schuiven, zodat op dat traject er een kwartier-frequentie gereden blijft.

Lijn 120 sluit straks vanuit beide richtingen aan op de 7300 trein-serie, die dag-dekkend wordt gereden. Daarnaast verbetert de aansluiting op de trein in Abcoude, wat de reismogelijkheden vergroot.

1.5 Scherpenzeel

De gemeente Scherpenzeel is blij met het voornemen om het basispakket te koesteren en te optimaliseren.

De gemeente is óók van mening, dat buslijn 80 voor de kernen Renswoude en Scherpenzeel van groot belang is. Nu bij deze lijn de huidige frequentie niet overeenkomt met de in het vervoerplan 2020 bedoelde frequentie, ziet de gemeente nut en noodzaak om de frequentie van 2020 terug te brengen. Met name in de spitsen loopt de frequentie duidelijk achter op de frequentie die voor corona werd geboden. Er wordt voor gepleit om niet alleen te verhogen, maar daadwerkelijk op te schalen. Het verhogen van de frequentie van buslijn 80 kan leiden tot het optimaliseren van het OV in de kleine kernen van de gemeente. Ook maakt het de verbinding tussen Veenendaal/De Klomp en Amersfoort aantrekkelijker.

Verhoging van de frequente leidt immers tot verbeterde toegankelijkheid, minder wachttijd (vooral gunstig voor reizigers die overstappen op andere lijnen of treinen), stimulering van economische activiteit en het aanbod van een duurzaam alternatief voor de auto.

De gemeente ziet de wens graag terugkomen in het definitieve vervoerplan voor 2025.

Syntus:

Terugbrengen van de frequentie van voor corona is afhankelijk van het huidige gebruik, het niveauverschil in de te besteden dienstregelingsuren en de beschikbaarheid van rijdend personeel.

In de huidige situatie voldoet de halffrequentie op lijn 80. Op geen enkele rit neigt de bezetting naar vollopen van de bus. Monitoren is nodig om te constateren of dat in de komende tijd in de spits wel gaat voorkomen. Dan moet maatwerk worden geboden voor wat het aantal ritten betreft.

1.6 De Ronde Venen

Uitgangspunt is Strategisch OV-plan

Dit plan vormt nog steeds het uitgangspunt voor het gemeentelijk OV-beleid en de gemeentelijke inzet op het gebied van openbaar vervoer. De kern van het Strategisch OV-plan is tweeledig: snelle en hoogfrequente lijnen naar de OV-knooppunten Uithoorn Busstation, Amsterdam Bijlmer/Arena en Breukelen NS en een flexibel onderliggend systeem tussen en in de dorpen.

De gemeente waardeert de aandacht voor het openbaar vervoer in onze gemeente.

Uit het Vervoerplan 2025 komt naar voren dat er wordt gezocht naar verbeteringen in de huidige dienstregeling, er worden pilots uitgevoerd en analyses gedaan. De gemeente levert een bijdrage aan de verbetering en stimulering van het openbaar vervoer door het verbeteren van de haltevoorzieningen, communicatie (o.a. verspreiden brochure) en het meedenken in verbeteringen. In november heeft de gemeenteraad het openbaar vervoer met het vaststellen van het STOMP-principe in het kader van het Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan 2023-2030 een belangrijke rol gegeven in de bereikbaarheid en leefbaarheid van de gemeente.

Aandacht voor lijnen 126 en 130

De gemeente is positief over het weer op peil brengen van de frequenties van de lijnen 126 en 130. Gezien vanuit het Strategisch OV-plan blijven dit de belangrijkste lijnen van de gemeente. We denken graag mee in een verdere versterking van deze lijnen, bijvoorbeeld in de vorm van infrastructurele maatregelen. De gemeente blijft aandacht vragen voor goede en frequente aansluitingen op de OV-knooppunten. Wij missen daarin nog een analyse van de komst van de Uithoornlijn per juli 2024: welke kansen biedt deze lijn en hoe kan daar vanuit de buslijnen op worden ingespeeld?

Ondersteunend systeem

Wat betreft het flexibele ondersteunende systeem blijft de gemeente zorg houden over het functioneren van SyntusFlex. De gemeente vindt het jammer dat deze busdienst zo weinig waarde heeft voor de vervoersvraag in de gemeente. En juist vanuit het Strategisch OV-plan zien we het belang van een Flex-systeem, aanvullend op de snelle en hoogfrequente lijnen naar de knooppunten.

Reactie op concrete voorstellen

Wat betreft enkele concrete voorstellen willen we het volgende opmerken:

- Positief over aansluiting lijn 120 in Breukelen: het is belangrijk om te communiceren dat er een betere aansluiting is;
- Positief over het definitief maken van de proef met lijn 120 via Station Abcoude: we gaan graag in gesprek met provincie en Syntus over de aanpassingen aan de haltes. Deze kunnen wellicht meegenomen worden in de lopende aanpassing van haltes in De Ronde Venen;
- We gaan graag in gesprek over het onder de aandacht brengen van het nachtnet. We zijn van mening dat dit een goede voorziening is en dragen graag bij aan een groter succes van deze lijn;
- We begrijpen dat er wordt gezocht naar alternatieven voor Syntus Flex, zo ook door de verlenging van lijn 126. De komende tijd wordt in dat kader onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van het maken van een keerlus, zo dicht mogelijk bij de halte Mijdrecht-Centrum. Het is op dit moment nog onduidelijk of dit haalbaar is. De uiteindelijke route en haltes moeten worden gezien in het kader van Het Oosterland. De oplevering van woningen vindt niet plaats binnen de huidige concessieperiode.

Uitval

De afgelopen jaren is de dienstverlening van de bussen beïnvloed door de beschikbaarheid van chauffeurs. Wij vinden het belangrijk dat er in zo vroeg mogelijk stadium overleg met ons plaatsvindt over mogelijke consequenties van de dienstverlening. Daarnaast benadrukken wij het belang om gedurende de gehele week ons basisnet in een acceptabele frequentie te blijven rijden. Alleen dan kunnen wij gezamenlijk invulling geven aan het stimuleren van het OV-gebruik.

Syntus:

Het Strategisch OV plan van de gemeente De Ronde Venen is in het Vervoerplan 2025 inderdaad uitgangspunt voor het openbaar vervoer in en rond de gemeente.

Goed te lezen, dat de gemeente het definitief maken van de proef met lijn 120 via Station Abcoude ondersteund en positief reageert op het aanpassen van de patroontijden vanuit Amsterdam om de aansluitingen in Abcoude en Breukelen te verbeteren. We bespreken graag met gemeente en provincie hoe we de haltes in Abcoude vorm gaan geven. Daarnaast willen we met de gemeente overleggen hoe we de nachtlijn 426 kunnen verbeteren en beter onder de aandacht kunnen brengen.

De aanleg van een keerlus nabij de halte Mijdrecht Centrum is cruciaal om lijn 126 centrum overstijgend te kunnen maken om Twistvliet en het Oosterland te kunnen bedienen. In de huidige situatie zou de exploitatie van de lijnen in Mijdrecht met keerlus al een stuk eenvoudiger zijn. We zijn benieuwd of het aanleggen van de keerlus mogelijk zal blijken vòòr december 2024 en we de mogelijkheid van het ontsluiten Twistvliet met lijn 126, zoals vermeld in het pluspakket, kunnen lichten.

Het personeelsbestand wordt stap voor stap uitgebreid. Helaas nog niet zodanig dat uitval kan worden voorkomen. Syntus speelt daarop in om in het weekeinde door af te schalen diensten te besparen, zodat de chauffeurs in de week kunnen worden ingezet.

1.7 Zeist

De gemeente Zeist brengt twee inspraakreacties in:

* Inspraakreactie Diakonessenhuis – Diak Clinic Zeist op vervoerplan Syntus Utrecht & U-OV. In 2023 heeft het Diakonessenhuis in Zeist de Diak Clinic geopend. Dit is een kliniek voor planbare zorg binnen de muren van het ziekenhuis. De concentratie van electieve zorg in Zeist draagt bij aan het oplossen van een toenemend capaciteitsvraagstuk in Utrecht. De opstart en doorontwikkeling van Diak Clinic Zeist heeft als gevolg dat meer patiënten vanuit de regio Utrecht naar Zeist komen. Met het bestuderen van de huidige dienstregeling en de concept vervoerplannen 2025 van U-OV en Syntus Utrecht concluderen wij een aantal zaken. Op basis hiervan zouden wij graag een aantal verzoeken willen indienen.

1. Is het mogelijk om een directe busverbinding tussen Utrecht en halte 'Ziekenhuis' te realiseren, ofwel de loopafstand te minimaliseren tot maximaal 5 – 10 minuten vanaf een nabijgelegen bushalte? Vanuit Utrecht is er momenteel geen rechtstreekse verbinding naar halte 'Ziekenhuis' in Zeist. Alle bussen vanuit Utrecht vereisen 15 – 20 minuten lopen (deze komen tot busstation Zeist of halte Slotlaan/1e Hogeweg). Dit zorgt voor een lange reistijd en voor veel patiënten is zo lang lopen fysiek niet mogelijk.

2. Is het mogelijk om de frequentie van streekbus 58 en/of bus 381 te verhogen van één keer per uur naar één keer per half uur? Streekbus 58, bus 381 en buurtbus 575 bedienen halte 'Ziekenhuis'. Allen rijden met een frequentie van één keer per uur, respectievelijk tussen Hilversum en Driebergen-Zeist, Driebergen-Zeist en busstation Zeist, en Soest en Driebergen-Zeist. Dit geeft een beperkte flexibiliteit in aankomst- en vertrektijden bij het ziekenhuis, mede i.r.t. andere bussen en treinen.

3. Het vervoerplan 2025 van U-OV benoemt het volgende: "Om de overstap tussen lijn 74 en lijn 58 in Kerckebosch te vergemakkelijken en daarmee de bereikbaarheid van het Diakonessenhuis in Zeist te verbeteren, stelt gemeente Zeist voor om halte Prinses Margrietlaan richting Utrecht te verplaatsen naar de zuidkant van de kruising Arnhemse Bovenweg / Prinses Margrietlaan". De Diak Clinic is positief over dit voorstel van de gemeente en zien deze verplaatsing graag als definitief besluit opgenomen worden in het vervoerplan 2025.

* Vereniging Lyceumkwartier, Zeister Tennis & Padelclub Shot, Zeister Sportvereniging Schaerweijde Hockey & Golf, Zorginstelling Pluryn, Van Leersumschool

Dank wordt uitgesproken voor het aanleggen van de halte Krakelingweg in Zeist, ter hoogte van de rotonde met de Verlengde Slotlaan. De halte draagt bij aan een betere bereikbaarheid van locaties van de insprekende partijen. Specifieke vraag naar aanleiding daarvan is of buslijn 298 Utrecht Science Park – Woudenberg v.v. doordeweeks vanaf 7.00 uur tot 22.30 uur kan blijven rijden en in de weekenden overdag.

Syntus:

Het ontsluiten van de halte Ziekenhuis met U-link 50 is vanwege het karakter van de lijn, vanwege het omrijden niet gewenst. Budgettair gezien en qua inzet van rijdend personeel heeft het uitbreiden met ritten momenteel een plafond. Het verdubbelen van de frequentie van de lijnen 58 en 381 is voor de dienstregeling 2025 niet uitvoerbaar. Wel willen we overleg voeren over de ontwikkelingen bij de Diak Clinic, die invloed hebben op de frequenties van de Syntus lijnen 58 en 381.

De angst voor het laten vervallen van de nieuwe halte Krakelingweg in Zeist is ongegrond. Het genoemde plafond bij de inzet van dienstregelingsuren (DRU) en rijdend personeel maakt uitbreidingen op lijn 298 op maandag tot en met vrijdag en inzet in het weekeinde nu niet mogelijk.

Aanpassen van vertrektijden rekening houdend met in de ochtend eerder aankomen bij het Utrecht Science Park is wel mogelijk.

1.8 IJsselstein

Memo reactie concept vervoerplan Syntus 2025 - IJsselstein

Op 19 januari 2024 hebben we via de U10 opmerkingen meegegeven voor de uitgangspunten voor het vervoerplan. Via deze brief reageren we op het concept vervoerplan.

Bus 106 en 195

We zijn blij met de aanpassing van de lijn naar Gouda en naar Benschop. Uit de eerste evaluatie blijkt een toename van 10% van het aantal reizigers en veel in- en uitstappers in IJsselstein. De busdienst begint en eindigt bij het busstation Binnenstad, dat is nog een flink eind wandelen naar de bedrijventerreinen. Zijn er geen mogelijkheden om een rondje over de bedrijventerreinen Over Oudland en Lagedijk te rijden?

Deze wijziging is per 15 december 2023 van kracht geworden. In januari 2024 is de bezetting gemeten waarop de dienstregeling wordt geanalyseerd. Die periode is veel te kort om daar al betrouwbare conclusies uit te trekken. Graag zien we dat er nog beter gecommuniceerd wordt om de verbeterde reismogelijkheid onder de aandacht te brengen. Daarnaast kijken we graag samen of een route via de bedrijventerreinen Lage Dijk en Over Oudland mogelijk is.

Aanpassingen aan wegen

Er zijn geen ingrijpende aanpassingen aan wegen op bus routes gepland.

Wel wordt de rotonde Nelson Mandelaplein (N210/Baronieweg) omgebouwd naar een iVRI-kruising. Mogelijk betekent dat tijdens de bouw extra druk op de kruising N210/Utrecht.

Syntus:

In het definitieve vervoerplan is de evaluatie aangepast met recentere cijfers.

Bij de wijziging van lijn 106 in december 2023 is het lijngedeelte IJsselstein Binnenstad – Nieuwegein Stadscentrum vanwege de zeer geringe bezetting op dit traject. Dat maakte dat de weg vrij om de verbinding IJsselstein – Gouda te optimaliseren. Over de ontsluiting van de bedrijventerreinen Over Oudland en Lage Dijk wisselen we graag van gedachten met u.

1.9 Regio Amersfoort

Hartelijk dank voor het toesturen van de consultatieversie van het Syntus-vervoerplan 2025. Als regio Amersfoort maken we graag gebruik van de mogelijkheid hierop te reageren. Onze reactie richt zich voornamelijk op de schaalprong OV, we roepen Keolis op mee te denken over het aantrekkelijker maken van de bus en vragen naar uw plannen over de werving van personeel. We sluiten deze brief af met de inhoudelijke vragen en opmerkingen over de verschillende lijnen in onze regio.

Schaalsprong OV

We onderschrijven de ambities in zowel het basis- als pluspakket en kunnen ons vinden in de prioritering van deze ambities. Zoals we ook in reactie op het Bereikbaarheidsprogramma van de Provincie Utrecht hebben gesteld, roepen we de provincie dan ook op om extra middelen beschikbaar te stellen om de schaalprong in het openbaar vervoer te kunnen maken. Een schaalprong OV is meer dan optimaliseren van het bestaande. Het OV moet verbeterd worden, gezien de enorme groeiopgave waar we voor staan. We willen een mobiliteitstransitie in gang zetten, goed OV als aantrekkelijk alternatief voor de auto is daarbij essentieel.

Meedenken Keolis

In het verlengde hiervan roepen we Keolis op om ook vanuit jullie expertise mee te denken wat nodig is om mobiliteitstransitie te maken. Hoe kunnen we het busproduct gezamenlijk verder aantrekkelijk maken? Hoe verleiden we mensen die er nu nog geen gebruik van maken toch voor de bus te kiezen? De mobiliteitstransitie vraagt wellicht ook van vervoerder anders te kijken en te denken naar de eigen diensten. Wat is nodig om meer mensen te verleiden de bus te pakken? Is dat vooral extra bussen of ook extra voorzieningen in de bus, waardoor het comfort toeneemt? U heeft zelf bijvoorbeeld al ervaring opgedaan met het aanbieden van Keolis Bike bij verschillende bushaltes in de provincie. We gaan graag met u in gesprek over de effecten en wie daarin welke rol pakt.

Werving personeel

In uw vervoerplan stelt u dat het pluspakket alleen gerealiseerd kan worden als er voldoende extra chauffeurs beschikbaar zijn, het vinden van chauffeurs blijft een heikel punt. Wat gaat u doen om deze extra chauffeurs aan te trekken? NS kampte ook met personeelstekorten, waardoor de dienstregeling niet volledig gereden kon worden. Het is NS gelukt vele extra conducteurs en machinisten aan te trekken, waardoor zij vanaf 2025 weer volledig volgens de pré-corona dienstregeling kunnen rijden. Wellicht kunt u bij hen tips en adviezen vragen.

Wensen, vragen, wijzigingen, voorstellen en opmerkingen per lijn

Stadsdiensten Amersfoort

Wij zijn blij met uw voorgestelde wijzigingen op de stadsdiensten in Amersfoort. U bent aan de slag gegaan met de verschillende voorstellen die gedaan zijn. We zijn erg tevreden met het feit dat u de wijzigingen binnen de bestaande DRU's hebt kunnen doorvoeren en er geen verschraving in de regio optreedt. Tot slot willen wij via deze weg nogmaals onze dank uitspreken dat er vanaf het moment dat de eerste woningen in de nieuwe wijk Bovenduist er staan, er ook een pendeldienst naar Station Vathorst gaat rijden.

Grensoverschrijdende busverbindingen

We vragen aandacht voor betere concessiegrensoverschrijdende busverbindingen. Bijvoorbeeld de wens voor een nieuwe busverbinding van Nijkerk Corlaer via Nijkerkerveen en Hoevelaken naar Utrecht Science Park. Vanwege de demografische opbouw van Nijkerk Corlaer kunnen we net als vanuit Amersfoort Vathorst een toename van studenten op deze verbinding verwachten. Bovendien biedt dit een goed alternatief voor de auto, nu de realisatie van Knooppunt Hoevelaken gepauzeerd is.

Lijn 17

We zien graag dat de bereikbaarheid per OV van bedrijventerrein De Horst verbeterd wordt.

Lijn 56 (U-OV)

Onlangs nam de gemeente Soest een besluit tot realisatie van de nieuwe woonwijk Oude Tempel in Soesterberg. Een belangrijk onderdeel hiervan is de aanleg van een centrale verbinding door deze wijk voor de bus. Deze verbindt dat de Kamerlingh Onneslaan met de Frits Koolhovenweg. Dit biedt de mogelijkheid tot een directe verbinding door deze wijk en de al gerealiseerde woonwijk Het Groene Hoogt. Ter hoogte van de sauna legden we al haltevoorzieningen aan. Dit biedt voor lijn 56 een zeer aantrekkelijke nieuwe verbinding met een veel hoger reizigerspotentieel (in de plaats van de huidige route via Oude Tempellaan, Tammer-rotonde en Amersfoortse straat N237. In een eerder stadium is met de Provincie Utrecht de afspraak gemaakt dat lijn 56 via deze route gaat rijden. Wij ontvangen dan ook graag een bevestiging van deze afspraak van u. De gemeente Soest informeert u

nog over de planning van de uitvoering van deze wijk. Het is de bedoeling dat de centrale verbinding al in een vroeg stadium wordt aangelegd.

Lijn 74

We lezen dat u de bediening van lijn 74 weer op het niveau van pre-corona terugbrengt. Hier zijn we erg blij mee.

Lijn 76

De raad van Bunschoten heeft de wens uitgesproken voor een snelle busverbinding tussen Bunschoten- Spakenburg en station Amersfoort-Centraal. We zien graag dat de reistijd op lijn 76 tussen Bunschoten en Amersfoort geoptimaliseerd wordt, zodat de reiziger uit Bunschoten sneller in Amersfoort is.

Lijn 80

Wij gaan graag met u in gesprek over wat er nodig is om de frequenties op lijn 80 weer naar het niveau pré-corona te verhogen. Wij zien ook dat dit een forse investering in DRU's is, maar wellicht zijn er tussenstappen mogelijk.

Lijn 82

Wij gaan graag met u in gesprek over wat er nodig is om de frequentie op lijn 82 in de daluren naar minimaal twee keer per uur te verhogen.

Lijn 280

Als regio Amersfoort hebben we in ons Ontwikkelbeeld Amersfoort Centraal! deze lijn benoemd als BRT/HOV verbinding tussen Amersfoort en Veenendaal. In het pluspakket heeft u als opdracht gekregen om de frequenties op de dragende corridors, waar lijn 280 ook onder valt, te verhogen, maar in dit vervoerplan lezen we hier niets over terug. U geeft aan dat u de ontwikkelingen op deze lijn gaat volgen, we worden hier graag over geïnformeerd. Verder zijn we benieuwd waarom het begin- /eindpunt van deze lijn op Station Veenendaal Centrum is en niet Station Veenendaal-De Klomp.

Lijn 356

We zien graag dat het Nationaal Militair Museum weer bereikbaar wordt per bus, bijvoorbeeld door lijn 356 in ere te herstellen. Van december 2016 tot januari 2021 heeft u deze lijn al gereden, met uitzondering van de corona-pandemie.

Lijn N17

We lezen in uw vervoerplan dat andere nachtlijnen (onder andere nachtlijn N7, N8 en N20) verder de regio in rijden en meer kleinere kernen bedienen. Nachtlijn 17 rijdt echter niet verder dan Leusden, waardoor een kern zoals Woudenberg geen nachtdienst heeft. Wij zien graag dat de route van lijn 80 wordt ingezet als nachtlijn in plaats van lijn 17.

Lijn 503

Wij vinden het een positieve ontwikkeling dat lijn 503 beter aansluit op de lijn 142. Hierbij het verzoek om lijn 503 richting Eemdijk te laten halteren op bushalte Agaatvlinder. De 503 richting Eemdijk rijdt in de huidige situatie al langs de bushalte.

Daarnaast het verzoek om lijn 503 richting Nijkerk te laten halteren op een nieuwe bushalte bij de Groenallee. De omrijdafstand is zeer beperkt, mogelijk om bij rotonde Arkemheenweg de Groenallee op te draaien en te keren door middel van een U bocht bij de eerste bocht. Daarna halteren en weer rechtsaf slaan bij de rotonde Arkemheenweg.

OV bereikbaarheid Lage Vuursche

Op dit moment is Lage Vuursche met de bus bereikbaar via lijn 59 (Hilversum – Zeist). We zien graag dat er ook vanuit Baarn een OV verbinding naar Lage Vuursche komt. Zelf denken we dat een concept als Syntus Flex, waar u onder andere in Woerden ervaring mee heeft opgedaan, hier een interessante reismogelijkheid biedt.

Werkzaamheden Soest Zuid

De komende twee jaar werkt de gemeente Soest hard aan de uitvoering van Verkeersplan Soest Zuid. Dat leidt tot veel overlast voor het doorgaande verkeer op de N221 Ossendamweg, Vondellaan en Birkstraat evenals het stationsgebied Soest Zuid. Eén van de uitgangspunten is dat het openbaar busvervoer te allen tijde doorgang houdt op deze route. Dit is essentieel, juist ook om bewoners een alternatief te kunnen bieden voor de auto gedurende de werkzaamheden. Hierover hebben de gemeente Soest en Keolis al structureel overleg. Soest is van mening dat de overleggen in goede sfeer verlopen. Ze streven er dan ook naar om dit zo te houden. Het valt helaas niet te voorkomen dat er toch oponthoud plaatsvindt. De gemeente brengt u zo snel als mogelijk op de hoogte van werkzaamheden en wijzigingen. En als u zelf vragen heeft, hoort de gemeente dat graag.

Uiteraard gaan wij graag met u in gesprek hoe we het OV in de regio Amersfoort verder kunnen verbeteren. Maandelijks organiseren wij een ambtelijk overleg verkeer en vervoer met al onze regiogemeenten. Wij kunnen u in dit AOVV een platform bieden om laagdrempelig met onze gemeenten om tafel te gaan.

Syntus:

Syntus/Keolis denkt graag mee wat er nodig is om mobiliteitstransitie mogelijk te maken.

U stelt, dat NS vanaf 2025 weer volledig volgens de pré-corona dienstregeling kan rijden, omdat zij extra conducteurs en machinisten hebben kunnen aantrekken. In de uitwerking van die NS dienstregeling zien wij echter, dat wij de aansluitingen in Breukelen en Veenendaal-De Klomp niet kunnen bieden zoals we dat voor corona konden. In Breukelen hebben we te maken met een aanpassing van de dienstregeling van lijn 120, omdat de 7400 treinserie nog steeds alleen in de spitsen zal rijden in plaats van dagdekkend. Op station Veenendaal – De Klomp moeten we nog steeds rekening houden met een verschil in de dienstregeling op maandag tot en met donderdag en vrijdag. De stelling, dat NS weer volgens de pré-corona dienstregeling rijdt in 2025 is niet juist. Ons chauffeurscorps groeit gestaag met gerichte acties om mensen te enthousiasmeren buschauffeur te worden. Regelmatig vindt benchmarking plaats om tips, tricks en adviezen op te halen om ons chauffeurscorps uit te breiden.

Een grensoverschrijdende lijn vanuit Nijkerk Corlaer via Nijkerkerveen en Hoevelaken naar USP is een lijn die ontwikkeld zou moeten worden in de concessie in Gelderland.

Lijn 17: *Met de lijn 17/217 wordt het bedrijventerrein De Horst met een hoge frequente bediend, waarmee voldoende capaciteit wordt geboden o aan de vervoersvraag te voldoen.*

Lijn 74: *Voor lijn 74 in Soest zijn geen uitbreidingen van de frequentie voorzien.*

Lijn 76: *De route van lijn 76 tussen Bunschoten en Amersfoort is gestrekt met een ontsluitende lus in Bunschoten/Spakenburg. We treden graag in overleg om mogelijkheden te bespreken de route ter versnellen.*

Lijn 80: de frequentieverhogingen op maandag tot en met vrijdag in de ochtendspits en tussen 14 en 19 uur is met de huidige bezettingen nog niet nodig. In de spitsen wordt wel de bezetting gemonitord. Als het nodig blijkt wordt maatwerk geleverd als de bezetting van een rit te hoog blijkt te zijn. De uur frequentie, die in de huidige dienstregeling op zaterdag tot 12.30 en na 19 uur wordt gegeven biedt voldoende capaciteit. Qua bezetting is de verdichting tussen Amersfoort en Woudenberg op zondag nog niet nodig.

Lijn 82: Met een uur frequentie in het dal wordt ruim voldoende capaciteit geboden.

Lijn 280: Alleen de ritten van lijn 50 naar Veenendaal – De Klomp worden uitgevoerd met een zgn. tunnelbus om door de tunnel te kunnen rijden in de Stationsstraat/Veenendaalseweg van en naar Station Veenendaal – De Klomp. Op lijn 280 moet dan een keuze worden gemaakt of rijden naar Veenendaal – De Klomp of naar Veenendaal Centrum. Beide stations aandoen is geen optie, omdat er dan een heen en weer ontstaat van bijna 4 kilometer. Alleen naar Veenendaal – De Klomp rijden maakt de lijn niet langer interessant voor de stad Veenendaal.

Lijn 356: Lijn 356 werd alleen in het weekeind gereden. In de bezettingscijfers van 2019 zien we buiten de zomervakantie een bezetting per rit van nog geen 2 passagiers per rit gemiddeld. In de zomervakantie was de gemiddelde bezetting 3,3 reizigers per rit in de richtingen van het museum, met één rit waar gemiddeld 10 passagiers in zaten. In de richting Amersfoort Centraal reisden gemiddeld 3,6 passagiers per rit. In de drie laatste ritten zaten toen gemiddeld 7,8 passagiers. Het feit, dat de chauffeur op deze lijn niet op andere zwaardere bezette lijnen kan worden ingezet, maakt dat de kans niet zo groot is, dat lijn 356 in 2025 zal worden gereden.

Lijn N17: Nachtlijn 17 rijdt niet verder dan Leusden, bedrijventerrein De Horst, maar ontsluit naast Leusden dorp ook Amersfoort Liendert en Rustenburg en Kruiskamp. Langs de route van lijn 80 naar Woudenberg worden alleen Woudenberg en Leusden-zuid ontsloten. We zullen eerst de voor- en tegenargumenten moeten afwegen om een eventuele routewijziging te onderbouwen.

Lijn 503: Met lijn 503 richting Eemdijk halteren op de halte Agaatvlinder is mogelijk per december. We hebben de mogelijkheid voor een halte Groenallee bekeken. Lijn 503 zit strak in de tijd, er is eigenlijk geen ruimte om deze halte aan te doen. Bovendien is keren op de Groenallee niet in één keer mogelijk. Er moet worden “gestoken” en dat is ongewenst in verband met risico's op schade en verkeershinder.

Lage Vuursche wordt momenteel met lijn 59 bediend. Het aantal instappers in Lage Vuursche is zeer beperkt. Voor uitbreiding van reismogelijkheden met een Flex systeem is er te weinig vervoersvraag. Voor wat betreft de werkzaamheden in Soest is Syntus aangehaakt.

1.10 UTRECHT10

In de brief aan de gedeputeerde in het kader van het vervoerplan 2025 hebben de U-10 gemeenten de volgende aandachtspunten, Syntus betreffend, aangehaald.

- Blijvende zorgen over omvang dienstregeling

Syntus:

Een aantal lijnen is ten opzichte van 2019 nog steeds afgeschaald. Die afschaling heeft destijds plaatsgevonden op lijnen met hogere frequentie. Lijnen met lagere hebben hun frequentie behouden. Het terugbrengen van de frequentie zoals deze bedoeld was in het vervoerplan 2020 wordt belemmerd door het personeelstekort. Ons chauffeurscorps groeit gestaag met gerichte acties om mensen te enthousiasmeren buschauffeur te worden. Regelmatig vindt benchmarking plaats om tips, tricks en adviezen op te halen om ons chauffeurscorps uit te breiden. Dat uitbreiden van het chauffeurscorps gaat langzamer dan gehoopt.

- Haalbaarheid pluspakketten

Syntus:

Syntus bespreekt met de provincie welke voorstellen in het basispakket passen en welke in het pluspakket thuis horen. Gaandeweg schuift een voorstel nog wel eens van Plus- naar Basispakket. Voorbeeld hiervan is de ontsluiting van Bovenduist en het Hoefkwartier en de ontwikkeling van lijn 205. Deze maatregel is in het Basispakket geplaatst, omdat binnen dat pakket een compensatie is gevonden.

- Extra capaciteit

Syntus:

Ook in de huidige dienstregeling hebben we ritten ingelegd, omdat de geboden capaciteit in de praktijk net niet voldoende was.

- Reacties Syntus betreffend

Stichtse Vecht

Syntus:

We zijn content met het feit, dat de plannen voor aanpassen van de aansluiting op Station Breukelen op de steun van de gemeente Stichtse Vecht kan rekenen. We zijn benieuwd welke mogelijkheden de gemeente ziet om de lijnen 12 en 120 sneller op Utrecht CS te krijgen en bespreken die mogelijkheden graag

Utrecht

Syntus:

Wij hebben aangegeven, dat lijn 102 zal gaan halteren bij de nieuw aan te leggen halte bij de Nieuwe Defensie. In het definitieve vervoersplan zullen we dat bij lijn 102 vermelden.

Zeist

Syntus:

Zie voor de beantwoording van de inspraakreacties van de gemeente Zeist, 1.7 pagina's 11 en 12 in dit document.

IJsselstein

Syntus:

Zie voor de beantwoording van de inspraakreacties van de gemeente IJsselstein, 1.8 pagina 13 in dit document.

Utrechtse Heuvelrug

Syntus:

De opschaling tussen Driebergen-Zeist en Utrecht betreft het terugdraaien van de afschaling, die heeft plaatsgevonden door U-OV vanwege personeelstekort. Het inleggen of verlengen van ritten tussen Driebergen-Zeist en Doorn is nodig vanwege de capaciteit. Lijn 381 is een lijn met een uur frequentie. Deze lijn is tijdens de corona-pandemie niet afgeschaald en blijft met minimaal een uur frequentie rijden.

1.11 Goedopweg

Goedopweg heeft de Consultatieversie vervoerplan 2025 gedeeld met diverse werkgevers en overige samenwerkingspartners in verschillende gebieden in de Provincie Utrecht. De gebieden hebben 5 weken de tijd gekregen te reageren en Goedopweg heeft de binnengekomen reacties gebundeld in deze notitie. Hieronder zijn de reacties gegroepeerd per gebied.

- UTRECHT OOST

Universitair Medisch Centrum Utrecht: diverse knelpunten en zorgen

Op 1 oktober 2024 wijzigt de reiskostenvergoeding in de cao van alle medewerkers van de Nederlandse UMC's. Als gevolg hiervan verwacht UMC Utrecht een flinke toename van het OV-gebruik: van 18 naar 30-36 procent. Met name de dienstregeling tussen 7.00 en 8.00 is hier cruciaal: 80 procent van de medewerkers moet namelijk al vóór 8.30 in het UMC aanwezig zijn.

Met dit in het achterhoofd, heeft het UMC Utrecht meerdere zorgen over, en kritiekpunten op, het Vervoerplan:

- In het Vervoerplan zijn geen aanpassingen op de verbinding tussen Amersfoort CS en het Utrecht Science Park opgenomen. De dienstregeling van lijnen 202 en 203 vanaf Amersfoort CS naar USP zorgt nu al voor veel problemen. Er zijn veel meldingen van vertragingen en het uitvallen van de dienst. Ook zijn de bussen geregeld overvol, waardoor reizigers geen toegang krijgen. Tot slot is de informatie op de DRIS vaak onjuist of onvoldoende. Deze knelpunten worden een groeiend probleem wanneer na 1 oktober 2024 het aantal reizigers van Amersfoort CS naar USP sterk zal toenemen.
- De eerste dienst van lijn 272 komt voor UMC-medewerkers te laat. De eerste lijndienst op maandag t/m vrijdag komt om 7.16 aan bij de halte UMC Utrecht. Voor de vroege dienst van de medewerkers is dit 15 minuten te laat. Om vanuit Soest op tijd in het UMC Utrecht te zijn, is een omweg via Amersfoort CS noodzakelijk. Dat maakt de reis onnodig lang.

Syntus:

In het Syntus concept vervoerplan wordt uitvoerig stilgestaan bij de versterking van de verbinding Amersfoort – USP met de nieuwe lijn 205, die lijn 202 in de spitsen ondersteunt.

Recent heeft Syntus in een eerste overleg de gevolgen van de afspraken in de CAO voor medewerkers van UMC's besproken met UMC-Utrecht. Er wordt een analyse gedaan om de gevolgen hiervan beter te kunnen inschatten. In een vervolgoverleg wordt besproken welke maatregelen moeten worden genomen om te kunnen inspelen op de vervoersvraag die per 1 oktober aanstaande zal bestaan.

De melding, dat de eerste rit van lijn 272 net een kwartier te laat is, is aanleiding om de patroontijden van lijn 272 in de dienstregeling voor 2025 aan te passen. Ook de USP-lijnen 298 en 299 zullen op de nieuw ontstane situatie worden getoetst.

1.12 Provincie Noord-Holland

Door de routewijziging van lijn 121 in Hilversum worden een aantal instellingen niet meer ontsloten door het openbaar vervoer. Is deze wijziging ook met de gemeente Hilversum besproken? Dit zal de reactie van Hilversum op het vervoerplan Gooi en Vechtstreek ook beïnvloeden. Verder vanuit de provincie Noord-Holland geen verdere opmerkingen.

Syntus:

De routewijziging op lijn 121 was een last minute actie. De afsluiting van de Kerkbrink voor het busverkeer was ons (Syntus) niet gemeld. We kregen dat te weten van Connexxion vlak voor het indienen van het Concept Vervoerplan.

Inmiddels is er een gesprek met de gemeente Hilversum geweest, waarin de mogelijkheden en onmogelijkheden van het routevoorstel zijn besproken en welke route in 2025 gereden gaat worden.

1.13 Provincie Flevoland

Er zijn geen plannen die voor de concessie IJssel-Vecht consequenties hebben.

Jullie voorstel voor het aanpassen van de vertrektijden van buurtbus 503 heeft geen gevolgen voor lijn 142.

Daarentegen zitten wij nog midden in het proces voor een nieuw vervoerplan, waardoor nog niet duidelijk is welke wijzigingen er per december 2025 plaats gaan vinden. Ik begreep van EBS dat hierover geen contact is geweest.

Ondanks de verwachting dat er op lijn 142 weinig zal wijzigen, is het goed om hierover contact te onderhouden met de Vervoerkundige van EBS.

Syntus:

Voor wat de wijziging op lijn 142 betreft wachten wij af waar EBS mee komt.

Omdat lijn 503 een buurtbus is, kunnen we deze lijn wat later in het proces aanpassen aan de dienstregeling van lijn 142, zodra die bekend is. Te zijner tijd nemen we contact op de Vervoerkundige van EBS.

1.14 Provincie Gelderland

Bedankt voor het concept-vervoerplan. Complimenten voor het duidelijke verhaal!

De wijzigingen rondom Veenendaal De Klomp op het Rondje WERV heeft Hermes met mij gedeeld en kunnen van onze kant op begrip rekenen gezien de verschuiving van de NS-dienstregeling op het station. Hermes zal deze ook opnemen in hun vervoerplan.

Voor de verlenging van lijn 87 naar Kesteren zal ik contact opnemen met mijn collega, zijn heeft het plan ook toegestuurd gekregen. In de basis lijkt dit een goed voorstel wat wij met Arriva kunnen bespreken en ook als mogelijke ontwikkeling mee kunnen geven tijdens de implementatie van de nieuwe concessie per december 2025 .

Syntus:

De uitbreiding naar Kesteren is opgenomen in het Pluspakket. We willen nog inzicht krijgen op de congestiegevoeligheid van de Rijnbrug en vervolgens een concept dienstregeling maken.

1.15 Provincie Noord-Brabant

De provincie Noord-Brabant heeft geen opmerkingen bij het Concept Vervoerplan.

1.16 Transdev (Connexxion) Noord-Holland

Over lijn 121

Hoe gaat Syntus met de adviesrol van ROCOV en Gemeente Hilversum? Wij nemen aan dat zij zeker iets van het voorstel van lijn 121 (willen) vinden. Syntus merkt op dat met de route over de Utrechtseweg lijn 121 dichterbij de scholen rond station Sportpark komt. Maar daar staat tegenover dat de scholen langs / nabij de Vaartweg niet meer in de route liggen. Wij verwachten dat vanuit die scholen daar commentaar op gaat komen. Worden de scholen proactief benaderd of wordt afgewacht?

Daarnaast is er wellicht ook een aanvullend gedoogbesluit van provincie NH nodig, Connexxion zal dat navragen.

Begrijpen wij het goed lijn 121 ook in Hilversum op andere tijden komt te rijden? Nu komen jullie lijnen vrijwel gelijktijdig op Hilversum Station zijn. Het blijft hier erg krap qua ruimte. Als het lukt om de tijden meer te spreiden, neemt dat wat druk weg.

We hopen, dat Syntus gelijk heeft met de inschatting dat een route via de Diependaalselaan geen extra rijtijd vergt. Maar wij zijn er sceptisch over. Aangezien het nu geen bus route is, hebben we geen data. Maar lokale ervaring is dat het nogal eens kan vollopen op de voorgestelde route. Overigens zal de route via de Centrumring (ook) tijd kosten.

Kan Syntus meer inzicht geven in de vervoervraag van lijn 121 binnen Hilversum. Welke relaties worden afgelegd en in welke tijdsblokken? Dan kan ik bekijken wat de impact op het gebruik van lijn 1 gaat zijn.

Over lijn 70

Kan Syntus met Connexxion meedenken over de vervoervraag tussen Hilversum Station en Arenapark? Lijn 70 biedt daar de dag dekking, in de spits rijden we een paar extra ritten met lijn 320. Het gebruik van die ritten is niet super hoog. Een onderzoeksvraag die we hebben, is of lijn 70 wellicht voldoende capaciteit heeft om de reizigers van lijn 320 te herbergen. In de ochtend rijdt lijn 320 ongeveer elke 20 minuten, in de middag net als lijn 70 elke 30 minuten. Kunnen we daar binnenkort over sparren?

Syntus:

We hebben inmiddels met de gemeenten Hilversum en de Wijdemeren gesproken welke route op lijn 121 te gaan rijden na afsluiten van de Kerkbrink.....

Inmiddels zijn de vervoerscijfers op de lijnen 121 en 70 met Connexxion gedeeld.

1.17 Transdev (Hermes) Gelderland

Een paar vragen:

- We moeten de dienstregeling van lijnen 83/85, 87 en 280 op elkaar afstemmen, omdat je niet onafhankelijk van elkaar kan aankomen en vertrekken op halte Station Centrum/Plein in Veenendaal. Daar houden we in de huidige situatie volgens mij geen rekening mee
- De aangepaste route van lijn 83 via Het Goeie Spoor lijkt me rijtijdneutraal, maar hoeveel extra rijtijd kost de route uitbreiding op het bedrijventerrein?
- Waar komen de beoogde haltes op de aangepaste routedelen van lijn 83?

Syntus:

Bij de uitwerking van de dienstregelingen van de lijnen hebben we nog contact over de aankomst en vertrektijden op Station Centrum. Zal een afstemming worden op basis van minuten vanwege het feit, dat aangesloten wordt op de trein naar Utrecht. De route uitbreiding bedrijventerrein de Faktorij is 250 meter langer. We houden rekening met een rijtjduitbreiding met 1 minuut. Overigens is de halte Koningsschot de enige halte, die voor december 2024 aangelegd kan worden.

De haltes Rondweg-West en 't Goeie Spoor worden aangelegd in 2025-2026 (combinatie ontwikkeling spoorzone). Voor 't Goeie Spoor is grondaankoop nodig. Hierdoor is voor lijn 83 de routewijziging op het bedrijventerrein de Faktorij de enige wijziging in de dienstregeling van 2025.

De bushaltes aan de Grote Beer worden in 2025 aangelegd in combinatie met asfaltonderhoud. De routewijziging op lijn 280 wordt daarmee uitgesteld tot de werkzaamheden zijn afgerond.

1.18 Arriva Rivierenland

Vanuit Arriva is er geen bezwaar tegen het verlengen van lijn 87 naar Rivierenland/Kesteren. Het kan leiden tot meer reismogelijkheden tussen Kesteren en Rhenen en mogelijk ook betere aansluitingen op de treinen. Het plan valt in het pluspakket. Heeft Syntus al enig zicht op de haalbaarheid van dat pluspakket? En hoe de dienstregeling er mogelijk uit komt te zien? Ontstaat er bijvoorbeeld overstand in Kesteren?

Syntus:

Het doortrekken van een lijn naar Kesteren vanuit Veenendaal is al zeker sinds 2020 een steeds terugkomende vraag van Regio Foodvalley.

Syntus is waardeert het, dat Arriva tegen deze, in onze ogen, verbetering van het grensoverschrijdende openbaar vervoer geen bezwaar heeft.

Voorlopig staat dit voorstel inderdaad in het pluspakket, wat deze maatregel afhankelijk maakt van beschikbaarheid van rijdend personeel.

Onafhankelijk daarvan maak ik wel alvast een concept dienstregeling om inzicht te krijgen hoe de aansluitingen en de eventuele overstand (stationnement) in Kesteren er uit zouden kunnen gaan zien.

Deze concept-dienstregeling en de overwegingen daarbij worden later dit jaar met Arriva gedeeld.

1.19 Nederlandse Spoorwegen

De onderstaande wijzigingen zijn doorgevoerd. Voor de volledigheid zijn de aangepaste tabellen bijgevoegd.

- 3000 => versie V2 (2)
- 3100 => versie V4
- 3200 => versie V3

Maandag t/m donderdag

- Richting Utrecht: geen wijzigingen.
- Richting Ede: 3019 en 3021 stoppen extra op Klp. 3121 hoeft niet op Klp te stoppen.
 - Zo hebben we de 3015 t/m 3021 met stop, en daarna de 3221 en verder. We bieden dan twee ritten vlak achter elkaar (7:44 - 7:52)

Vrijdag

- Richting Utrecht: 3116 hoeft niet op Klp te stoppen.
 - We hebben al de 3012 t/m 3016 stoppend, gevolgd door de 3118. Het gat is dan van 6:47 - 7:02. Met de 3116 stoppend, bieden we tussen 6:17 - 7:02 een onbedoelde kwartiers-dienst. We bieden dan ma-vr hetzelfde omklapmoment aan, namelijk na de 3016.
- Richting Ede: 3019 en 3021 stoppen extra op Klp. 3121 hoeft niet op Klp te stoppen.
 - Zie ma-do. Dan bieden we ma-vr hetzelfde omklapmoment aan, na de 3021.

Zaterdag

- Richting Utrecht: 3024 en 3026 stoppen extra op Klp.
 - Dan hebben we de 3016 t/m 3026 (9:17) met stop, gevolgd door de 3128 (9:32).
- Richting Ede: 3025 en 3027 stoppen extra op Klp.
 - Dan hebben we de 3019 t/m 3027 (9:14) met stop, gevolgd door de 3129 (9:27).

Zondag

- Richting Utrecht: 3030 stopt extra op Klp.
 - We bieden dan de 3020 t/m 3030 (10:17), gevolgd door de 3132 (10:32).
- Richting Ede: geen wijzigingen.

Voor de 100% volledigheid, er is dan dus steeds één omklapmoment per dag in de ochtend. Te weten:

	ma-do	vr	za	Zo
Richting Utrecht	3016 (6:47) 3218 (7:07)	3016 (6:47) 3118 (7:02)	3026 (9:17) 3128 (9:32)	3030 (10:17) 3132 (10:32)
Richting Ede	3021 (7:44) 3221 (7:52)	3021 (7:44) 3123 (7:57)	3027 (9:14) 3129 (9:27)	3031 (10:14) 3133 (10:27)

Syntus:

We hebben het Veenendaal- De Klomp probleem naar onze opdrachtgever geëscaleerd.

Met de geboden tijden op maandag t/m donderdag kan geen fatsoenlijke dienstregeling met aansluiting worden gemaakt.

De opdrachtgever heeft ooit gesteld, dat de aansluiting bus – trein en trein – bus op De Klomp optimaal moet zijn. Dus max 10 minuten.

Bij de concepttijden in de mail gaat dat niet lukken.

Op maandag t/m donderdag overdag zit er een kwartier tussen de vertrektijden naar Utrecht en naar Arnhem. Goed aansluiten naar Utrecht betekent geen aansluiting naar Arnhem (die wordt dan 20+ minuten).

Op vrijdag, zaterdag en zondag zit er 5 minuten tussen. Daar kan wel een redelijke dienstregeling op gebouwd worden, met een 10 min aansluiting naar Utrecht en een 5 min aansluiting naar Arnhem.

Syntus is niet van plan om op vrijdag afwijkend van de maandag t/m donderdag te gaan rijden. Dat betekent eigenlijk dat het op maandag t/m vrijdag verre van optimaal gaat worden. Ik zal dan aansluiten op de trein naar Utrecht. Geen aansluiting naar Arnhem en ook op vrijdag is de aansluiting niet optimaal.

Antwoord NS:

Dank voor het signaal. Wij vrezen dat we hier niets aan kunnen doen. De dienstregeling op maandag tot en met donderdag is in 2025 weer (nagenoeg) gelijk aan de drgl zoals bij de introductie van ETMET in 2022. Door de beperkingen in de infrastructuur zit deze drgl helaas muurvast.

Ook in 2022 moest de (toenmalige) bus vervoerder volgens ons keuzes maken (of aansluiten van en naar Utrecht dan wel Arnhem). Of reed de bus toen 4x/u?

Wat betreft de vrijdag verwachten we dat binnen afzienbare tijd (max enkele jaren) de drgl gelijk wordt getrokken met maandag tot en met donderdag en in de verdere toekomst is de kans groot dat ETMET ook in het weekend uitgerold wordt.

Syntus:

We begrijpen de puzzel die bij NS gelegd moet worden en we waarderen het, dat we in een eerder stadium over de NS-dienstregeling en de plannen daarvoor worden ingelicht dan voorheen.

Vier keer per uur rijden op Veenendaal-De Klomp is qua vervoersspanning niet mogelijk. Daardoor kiezen we ervoor lijn 50 te laten aansluiten op de trein van en naar Utrecht en lijn 80 op de trein van en naar Arnhem.

2. Antwoord op advies Vervoerplan 2024 Syntus van ROCOV Utrecht

Geachte leden van ROCOV Utrecht,

In dit document geef ik u een terugkoppeling op uw adviezen met betrekking op de voorstellen van Syntus in het concept vervoerplan 2025.

Met vriendelijke groet,

Ed van der Zee
Syntus Utrecht

Algemeen

Het ROCOV adviseert hiermee op de concept-Vervoerplannen en de uitgebreide toelichting van Syntus(/Kéolis) en U-OV(/Qbuzz) op de voorstellen voor het laatste jaar van de lopende concessies.

Wij reageren in dit advies op beide Vervoerplannen gemeenschappelijk per regio in de provincie – dit keer tegen de klok in met het einde in de stad Utrecht. Wij hebben input gevraagd bij de ons omliggende ROCOV's voor de lijnen die hun concessies raken. Die input wordt in dit advies meegenomen.

Het ROCOV constateert dat er voor het laatste jaar van de beide concessies relatief veel grote en impactrijke wijzigingen worden voorgesteld.

In het advies betreffende de vervoerplannen van Syntus en U-OV hanteert ROCOV twee algemene criteria.

- 1) De bedieningsvensters mogen niet worden verschaald.
- 2) De bediening van alle nu bereikbare dorpen en wijken blijft gehandhaafd. Daarbij kijken we kritisch naar haltelocaties en loopafstanden.

I Amsterdam – Abcoude

- Naar aanleiding van overleggen met de gemeente Amsterdam wordt voorgesteld om de route van lijn 120 en 126 in Amsterdam-Zuidoost te verleggen van de Hondsrugweg naar de Holterbergweg, waar de gemeente nieuwe haltes realiseert. Hiermee wordt de vele nieuwbouw in Amstel III beter ontsloten. Het ROCOV constateert na contact met leden van de RAR dat de nieuwe route een zinnigere ontsluiting van een gebied dat buiten de invloedssfeer van de metro ligt biedt en adviseert daarom positief over dit voorstel.
- Op proef reed lijn 120 de afgelopen anderhalf jaar via station Abcoude in plaats van station Holendrecht. Geconstateerd wordt dat met de nieuwe routevariant het aantal in- en uitstappers op lijn 120 is toegenomen en dat er, als bijkomend effect van de verschuiving om een aansluiting in Breukelen te bieden, ook in Abcoude aansluitingen op de trein geboden kunnen worden.

Reizigers uit de Vechtstreek die willen overstappen op een trein naar bestemmingen verder in de Amsterdamse regio zijn daarmee in de toekomst door een overstap op station Abcoude sneller op hun bestemming, doordat een trein eerder gehaald kan worden.

Het lijkt het ROCOV net als Syntus aannemelijk dat de overstapfunctie van station Abcoude hiermee in belang kan groeien. Het ROCOV adviseert positief over dit voorstel.

Syntus:

Dank voor het positieve advies op de te nemen maatregelen op lijn 120.

II Uithoorn – De Ronde Venen (– Loosdrecht – Hilversum)

- De routewijzigingen in Wilnis en Mijdrecht hebben diverse ongewenste effecten opgeleverd. Zo constateert Syntus reeds dat lijn 121 en 123 vrijwel gelijktijdig door Wilnis rijden als gevolg van de aansluitingen die deze lijnen bieden op de eindpunten. Tevens heeft de omlegging van lijn 126 naar de Industrieweg tot reizigersverlies op deze lijn geleid.

Het ROCOV ziet de oplossing hiervan niet in keuzes voor wat betreft de aansluitingen, maar in keuzes in de lijnvoering, en wordt graag betrokken bij de verdere keuzes en uitwerking.

Verder constateert het ROCOV ook dat reizigers in Wilnis niet alleen hun directe bus richting Amsterdam zijn kwijtgeraakt, maar ook dat lijn 121 door zijn tijdligging geen overstapmogelijkheid in Vinkeveen biedt op de lijnen 126 en 130.

In plaats van de voorgestelde tijdrovende route voor lijn 126 met keren bij halte centrum adviseren wij daarom een aangepaste lijnvoering voor. Lijn 121 zou hierbij via de Industrieweg naar Mijdrecht Centrum kunnen rijden en lijn 126 in plaats daarvan de route via de Padmosweg kunnen overnemen, zodat na de Bozenhoven direct doorgereden kan worden richting Oosterland. De reizigers die nu massaal naar halte Centrum fietsen kunnen daarmee dichterbij huis op de bus naar Amsterdam stappen. Reizigers die naar het centrum van Mijdrecht willen reizen zouden vanaf een strategisch geplaatste halte nabij de rotonde Anselmusstraat/ Hoofdweg een nagenoeg gelijke loopafstand hebben als vanaf de bestaande halte Centrum.

Op termijn zien wij mogelijkheden om met lijn 126 vanuit Oosterland door te trekken naar Uithoorn, waardoor lijn 123 niet meer nodig is tussen Uithoorn en Mijdrecht.

Syntus:

Bij de ontwikkeling van het openbaar vervoer in de gemeente De Ronde Venen is het Strategisch OV-plan van de gemeente de basis van waaruit voorstellen voor het openbaar vervoer in Mijdrecht en Wilnis worden gedaan. Het ontsluiten van de wijken Twistvliet en het Oosterland passen binnen dat plan. Het doortrekken van lijn 126 naar Uithoorn kan een volgende onderzoeksopdracht zijn.

- In Hilversum stelt Syntus voor om met lijn 121 in beide richtingen via die Diependaalselaan te gaan rijden in verband met de centrumplannen van de gemeente Hilversum.

Het ROCOV Utrecht gezamenlijk met ROCOV-NH constateert dat Syntus hiermee kiest voor een tijdrovende en vertraginggevoelige route, waarop tevens amper mogelijkheden voor haltes bestaan. Gezien de verwachte impact op de punctualiteit en de effecten daarvan op de rijtijden, betwijfelen wij of deze optie DRU neutraal kan. Het ROCOV adviseert daarom negatief op de route via de Diependaalselaan. Als alternatief adviseren wij een route analoog aan Transdev lijn 1, waarbij de Vaartweg en het daar gelegen Gymnasium bediend blijft. De route naar station

Hilversum kan dan ongewijzigd blijven en de bediening van het centrum hoeft niet te vervallen.

Syntus:

De procedure rond het sluiten van de Kerkbrink is niet goed verlopen. Tijdens in tender Utrecht Buiten is door de gemeente Hilversum aan Keolis gemeld, dat de Kerkbrink eind 2024 bij de aanvang van de nieuwe dienstregeling gesloten is voor bussen. Op de vraag of er een alternatieve route was besproken was het antwoord: " Er is geen alternatieve route met provincie Utrecht besproken. Het staat offerende partijen vrij om binnen het beschikbare wegennet van Hilversum zelf een alternatieve route voor te stellen. Houd daarbij wel rekening dat in de komende tien jaar de Centrumring om het marktterrein van Hilversum heen wordt gelegd in plaats van eroverheen." De lopende organisatie van Syntus Utrecht is niet op de hoogte gesteld. Op een laat moment in het proces van het maken van het Concept Vervoerplan werd er door Transdev gemeld, dat de Kerkbrink zou worden gesloten voor bussen.

In de dorpen Loenen aan de Vecht, Loosdrecht en Vreeland wonen 107 leerlingen die gebruik kunnen maken van lijn 121 om naar het Gemeentelijk Gymnasium en het A. Roland Horst College te reizen. Op de voorgestelde route door de Diependaalselaan kunnen uit de genoemde dorpen 211 leerlingen gebruik maken van lijn 121 om naar het Alberdingk Thijm College aan het Laardersveld te reizen.

Er worden met de gemeente Hilversum en de gemeente Wijdmeren binnenkort gesproken over dit onderwerp.

III Breukelen

- Vanwege de aangepaste NS-dienstregeling kan lijn 120 vanuit Breukelen-Noord nu geen aansluiting op de trein naar Utrecht bieden bij station Breukelen. Syntus stelt daarom voor om lijn 120 tien minuten te verschuiven (en daarbij U-OV lijn 12 ook mee te schuiven, zodat de gezamenlijke frequentie behouden blijft). Het ROCOV adviseert hierop positief.
Door NS wordt de spitsperiode waarin station Breukelen elk kwartier richting Utrecht bediend wordt uitgebreid. Syntus stelt voor om in het pluspakket daarom lijn 130 eveneens een bredere periode 4x/uur te laten rijden. Het ROCOV adviseert hierop positief.

Syntus:

Dank voor het positieve advies op de te nemen maatregelen ten behoeve van de aansluiting op Station Breukelen.

VI Woerden - Montfoort

- Om de drukte op lijn 107 te verlichten stelt Syntus voor om lijn 5 in de spitsuren voortaan 2x/uur te laten rijden met aansluiting op de Intercity naar Utrecht op station Woerden. Het ROCOV vindt dit een creatieve oplossing die de verbinding ook voor andere reizigers mogelijk aantrekkelijker maakt en adviseert positief.

Syntus:

Deze maatregel is opgenomen in het pluspakket. Getoetst wordt nog of de bezetting in de trein het toelaat, dat de reizigers van lijn 5 kunnen overstappen.

IX Rhenen / Zuid-Vallei

- *Stadsdienst Veenendaal*

Voorgesteld is om op lijn 83 op een tweetal trajecten in Veenendaal de route iets te wijzigen. Het ROCOV constateert dat door de voorstellen de verbeterde bediening op de ene plek ten koste gaat van de bediening elders, waarmee de wijzigingen niet heel veel toevoegen.

Vooraf het vervallen van halte Rembrandtpark laat een vrij groot gat in de bediening vallen. Het ROCOV doet de suggestie voor een vervangende halte op de Rondweg West indien wordt gekozen om de route te wijzigen.

Syntus:

Wij gaan uit van vervangende haltes op de Rondweg West en in op het bedrijventerrein de Factorij.

- *Lijn 280*

Op lijn 280 wordt voorgesteld de route van de Fokkerstraat te verleggen naar de Grote Beer. Het ROCOV begrijpt deze wens tot versnelling, vooral ook gezien de haltes aan de Fokkerstraat reeds vlak bij de Grote Beer liggen.

Het ROCOV vraagt wel aandacht voor de veilige oversteekbaarheid voor reizigers naar het bedrijventerrein bij deze haltes.

Syntus:

Hier gaan we uit van vervangende haltes op de Grote Beer. We zullen aandacht vragen voor een veilige oversteek van en naar het bedrijventerrein.

- *Veenendaal-De Klomp*

De nieuwe NS-dienstregeling op Veenendaal-De Klomp leidt tot een dilemma met de te bieden bus aansluitingen. Doordat de treinserie 3200 op Veenendaal-De Klomp gaat stoppen liggen de treinen in beide richtingen voortaan geen 5 minuten, maar een kwartier uit elkaar.

Vanuit Veenendaal ligt het voor de hand de huidige aansluitingen op de trein uit/naar Arnhem te handhaven, gezien deze goed gebruikt worden en er vanuit Veenendaal alternatieve reismogelijkheden richting Utrecht via station Centrum bestaan.

De reizigers die op Veenendaal-De Klomp overstappen vanuit lijn 80 hebben echter een minder overduidelijke voorkeur qua overstaprichting: de overstap richting Arnhem is van belang voor een grote groep, maar een niet onaanzienlijk aantal reizigers wil overstappen richting Utrecht. Zij worden daarbij geconfronteerd met een overstaptijd die verdubbelt tot ruim 20 minuten

Het ROCOV constateert dat als gevolg van de noodzakelijke aanpassingen in de tijdsplanning om op Veenendaal-De Klomp richting Arnhem te blijven aansluiten, de nu al zeer krappe aansluiting op de trein richting Utrecht in Amersfoort eveneens onhaalbaar wordt. Daarmee is dit ook geen alternatief voor de reizigers vanuit de Vallei.

Het ROCOV adviseert met prioriteit naar mogelijkheden te zoeken om lijn 80 in de spitsuren op te schalen naar een kwartierdienst, bijvoorbeeld met gebruikmaking van de nu lege tegenritten van de scholierenlijnen, zodat alle reizigers een aantrekkelijke overstapverbinding behouden.

Syntus:

In de voorlopige uitwerking sluit lijn 50 aan van en naar Utrecht, Lijn 80 van en naar Arnhem, lijn 83 van en naar Arnhem, lijn 87 van en naar Arnhem.

Er wordt nog beoordeeld of de lijnen 50 en 87 op Station Centrum kunnen aansluiten van en naar Utrecht en op Station Veenendaal-De Klomp van en naar Arnhem.

Opschalen van lijn 80 in de spits met omzetten van materieelritten op de scholierenlijnen is lastig. We zullen deze mogelijkheid verder onderzoeken.

“Rondje” Ede-Veenendaal

Voorgesteld wordt om in Ede/Veenendaal lijn 5 los te koppelen van het huidige “rondje” samen met lijn 83 en 85. Het ROCOV constateert dat er momenteel al amper doorgereisd wordt vanuit lijn 83 naar lijn 5 en dat het rondje nu al veel beperkingen in de aansluitmogelijkheden bij Veenendaal-De Klomp oplevert. Het ROCOV ziet daarmee meer voor- dan nadelen aan het loskoppelen en adviseert positief.

Syntus:

Samen met Hermes gaan we deze optie in de dienstregeling zetten.

Lijn 87

In het pluspakket wordt gedacht aan het doortrekken van lijn 87 richting Kesteren. Dit is een oude wens van het ROCOV.

Het ROCOV adviseert na contact met contactpersonen uit Rivierenland hierop dan ook positief.

Syntus:

Er volgt nog onderzoek naar de congestiegevoeligheid van de Rijnbrug in de spits.

X Noord-Vallei / Leusden

- Gesuggereerd wordt om de haltes Leusden, Leusbroekerweg/De Mof en Woudenberg, De Boom en Geerestein te laten overslaan door lijn 280. Echter zijn hier in de praktijk nauwelijks in- of uitstappers. Het ROCOV adviseert hierop negatief, gezien de reismogelijkheden op lijn 80 en 280 hiervoor te verschillend zijn. Wanneer een versnelling op lijn 280 relevant zou zijn zou eerder gekeken moeten worden naar haltes die gezamenlijk door lijn 82 en 280 bediend worden en weinig gebruikt worden. Wel zou in het algemeen gekeken kunnen worden naar het nut van de halten Geerestein en De Boom. Beide haltes liggen langs een weg waar de bus met hoge snelheid rijdt, waarbij het zicht op de halte slecht is door bomen. De incidentele keer dat hier gestopt moet worden kost dit hierdoor relatief veel tijd, terwijl halte Geerestein op loopafstand van De Poort ligt en het gebruik van halte De Boom minimaal is. Het laten vervallen van halte Leusbroekerweg/De Mof vindt het ROCOV onwenselijk gezien de geplande nieuwbouw tussen de Tabaksteeg en de provinciale weg, waarmee het belang van deze halte kan toenemen.

Syntus:

Dit voorstel willen we intrekken. De genoemde haltes leveren inderdaad nauwelijks vertraging op, omdat ze bijna niet worden gebruikt. En als de bus moet stoppen, dan gebeurt dat in een haltekom. We nemen het negatieve advies van ROCOV over.

XI Stadsdienst Amersfoort

Bediening Bergkwartier

- In Amersfoort wordt in de Daam Fockemalaan ter hoogte van de Prins Frederiklaan (U-OV heeft het abusievelijk over de Prins Hendriklaan) een nieuw haltepaar aangelegd. Als de haltes gereed zijn worden deze opgenomen in de lijnen 34 van U-OV en de HOV-lijn 202. Het ROCOV adviseert positief over dit haltepaar. Het is een beter alternatief dan de halte Warande die enkele jaren geleden in gebruik is genomen om dit deel van het Bergkwartier ('Frisia') te blijven bedienen na het (i.v.m. plannen voor de 'westelijke randweg' vervallen van de halte van de toenmalige lijn 52 aan de Prins Frederiklaan nabij de Daam Fockemalaan.

Syntus:

De halte Prins Frederiklaan wordt per 15 december in de dienstregeling opgenomen op lijn 202.

Amersfoort-Noordoost

In Amersfoort wordt voorgesteld de route van lijn 7 en 203 in te korten tot station Schothorst, lijn 5 een kleine routewijziging via de halte Tamboerijnstraat in Zielhorst te geven en een nieuwe lijn 205 te introduceren van Vathorst (op termijn Bovenduist) via Hoefkwartier, Hogekekwartier en Centrum naar het station.

Het ROCOV is enthousiast over de nieuwe tangentiële verbindingen die lijn 205 gaat bieden en ziet daarin zeker kansen binnen het bestaande stadsbusnetwerk. Echter zou naar onze mening de bediening van nieuwe wijken niet mogen zorgen voor een mindere bediening van de oudere wijken.

Gezien de nieuwe lijn 205 vooral een stadsfunctie gaat vervullen en slechts in de spits doorrijdt naar het USP suggereren wij wel deze lijn anders te nummeren. Een nummer binnen de stadsbusreeks als 11 (of 15 gezien de gedeeltelijke samenloop met lijn 5) is logischer.

Bij de halte Rustenburg Oost benoemd Syntus dat hiervandaan met lijn 6 verder de wijk in gereisd kan worden. De mogelijkheden hiertoe zijn echter beperkt gezien lijn 6 maar in één richting rijdt. Een optie om dit te verbeteren zou zijn om lijn 6 op momenten dat elk kwartier gereden wordt om-en-om rechtsom en linksom door Liendert/Rustenburg te laten rijden. De daarvoor benodigde haltevoorzieningen zijn nog aanwezig vanuit het verleden.

Tevens suggereren wij om wanneer lijn 205 het Hogekekwartier in beide richtingen bediend de route van lijn 8 in Schuilenburg te heroverwegen. Een route vanaf de Hogeweg via de Ringweg Randenbroek, Mendelssohnstraat en Roméostraat, met ook in de heenrichting een halte Juliettestraat in de Mendelssohnstraat, zou de wijk beter ontsluiten. Met name de 65+-woningen aan de Undinestraat worden hiermee beter bereikbaar per OV.

Het ROCOV adviseert positief op de nieuwe verbinding Vathorst – Hoefkwartier – Hogekekwartier – Centrum – Station.

Syntus:

We zullen een stadsdienstnummer overwegen. De ritten die worden doorgereden naar USP zullen dan een 200 nummer krijgen analoog aan de ritten op lijn 2, die dan 202 heten.

De suggestie om lijn 6 in twee richtingen te gaan rijden bij een kwartierfrequentie zal worden onderzocht, evenals de route van lijn 8. De conclusies hiervan zullen worden voorgelegd aan gemeente Amersfoort en provincie en met ROCOV gedeeld.

XII USP, Stad Utrecht

Amersfoort-USP

Het ROCOV constateert verwarring bij reizigers die vanuit het USP willen doorreizen naar Bunschoten-Spakenburg en v.v. Er worden hier doorgaande ritten aangeboden, echter er is in de dienstregeling niet aangegeven welke ritten van lijn 202 doorrijden als lijn 76 en omgekeerd.

Syntus:

Net als hiervoor opgemerkt willen we de ritten die worden doorgereden naar USP en de ritten, die van USP komen en worden doorgereden naar Bunschoten een 200 nummer geven. In dit geval 276.

XIV Buurtbuslijnen

Hierover worden geen concrete voorstellen gedaan.
Het ROCOV wordt graag bij verdere ontwikkelingen en voorstellen betrokken.

XV Scholierenlijnen

Hierover worden geen concrete voorstellen gedaan.
Het ROCOV wordt graag bij verdere ontwikkelingen en voorstellen betrokken.

XVI Nachtlijnen

Het ROCOV betreurt dat in de voorstellen van U-OV voorstellen over hervatting van de nachtlijnen ontbreken.
Bij Syntus is het nachtnet in de nachten van zaterdag op zondag inmiddels hersteld; van vrijdag op zaterdag vooralsnog niet de Amersfoortse lijnen.
Het ROCOV wordt graag betrokken bij de verdere ontwikkeling.

Syntus:

Wij houden u op de hoogte van de ontwikkelingen op buurtbuslijnen, scholierenlijnen en de nachtlijnen.

XVII Algemeen

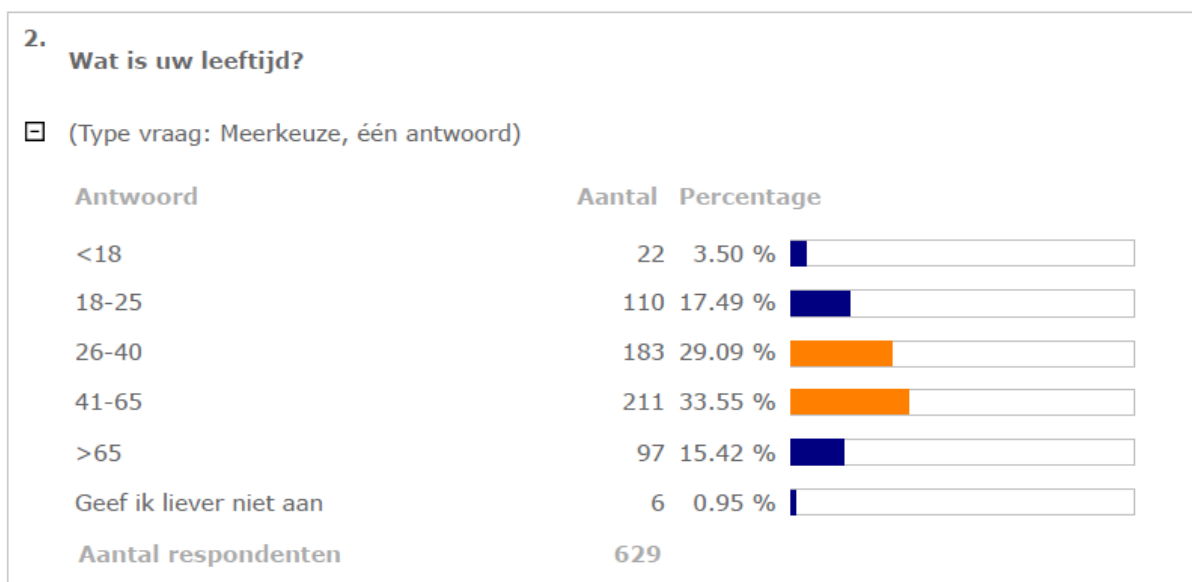
De vervoerders melden dat met de wegbeheerders de eventuele gevolgen van het afwaarderen van de maximum snelheid per project worden beoordeeld. Als er problemen ontstaan in de exploitatie van de buslijnen wordt samen met de wegbeheerder(s) gezocht naar mogelijkheden om te compenseren.
Het ROCOV wordt graag betrokken bij de zoektocht naar mogelijkheden, uitgaande van niet aantasten van het voorzieningenniveau en/of ontsluiting.

Syntus:

Wij houden u op de hoogte wanneer sprake is van afwaarderen van de maximum snelheid en de maatregelen die worden genomen om de negatieve gevolgen van de afwaardering te compenseren.

3. Reacties reizigersenquête

Aan de online enquête over de plannen van U-OV en Syntus voor het dienstregelingsjaar 2025 hebben 629 mensen deelgenomen.



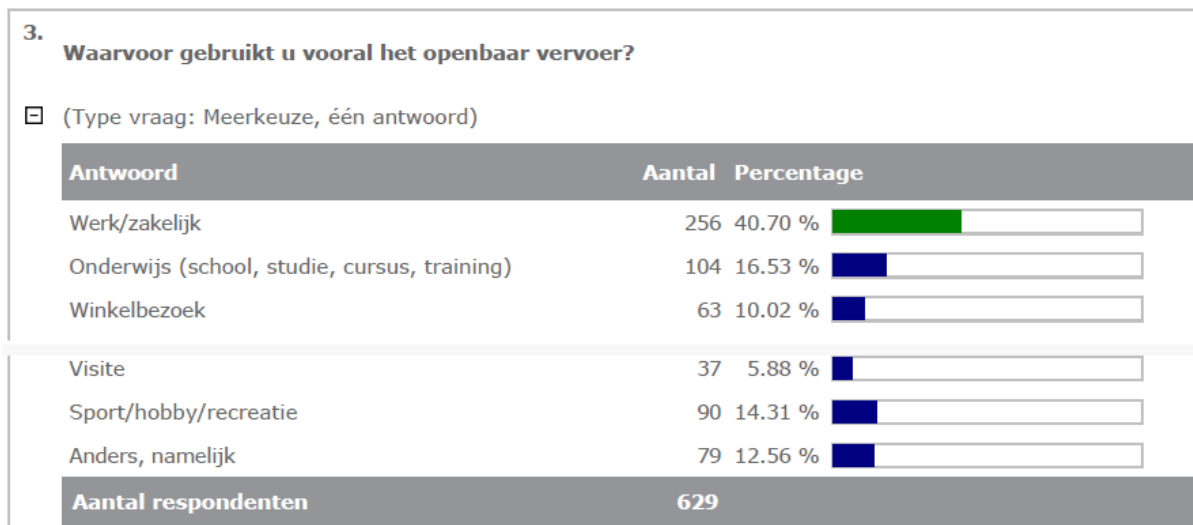
De leeftijdsopbouw van de respondenten wijkt af van de leeftijdsopbouw zoals we die zien in de gegevens van de vervoerde personen. Binnen de leeftijdsgroep, waarin voornamelijk studenten zijn vertegenwoordigd vallen 21% van de respondenten.

In de volgende grafiek zijn de resultaten van de enquête afgezet tegen de vervoersdata.

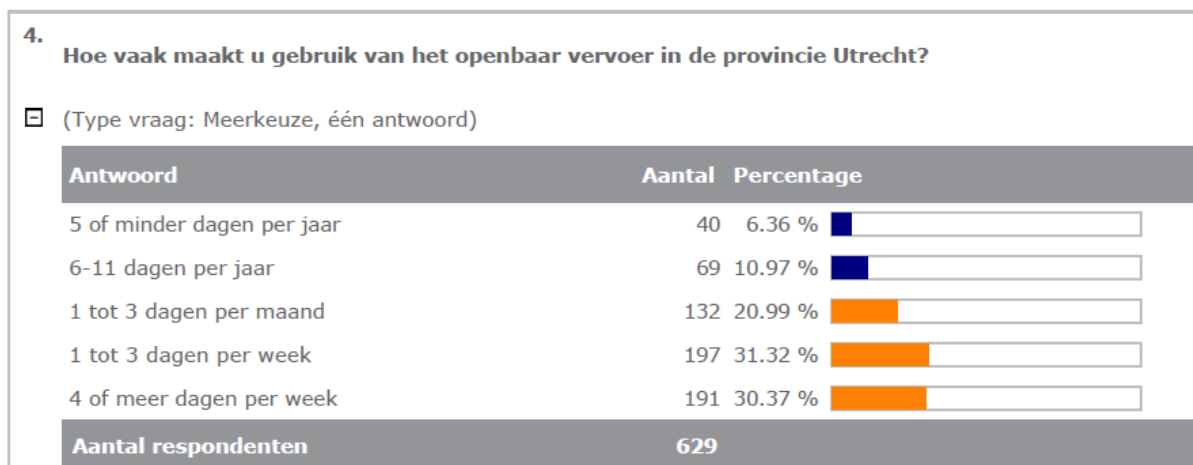
	volgens enquête	Vervoers data
Kind	0,0%	0,4%
Tiener	0,3%	5,5%
Student	15,3%	36,8%
Volwasser	69,0%	22,4%
Senior	15,4%	4,1%
Anoniem	0,0%	30,9%

Daaruit blijkt, dat het aantal respondenten in de categorie 'Tiener' en 'Student' ondervertegenwoordigd is. Dat het percentage 'Anoniem' zo groot is (30,9%) komt doordat een groeiend aantal mensen gebruik maakt van een betaalmethode waarbij het achterhalen van persoonlijke gegevens lastiger is, zoals OV-Pay.

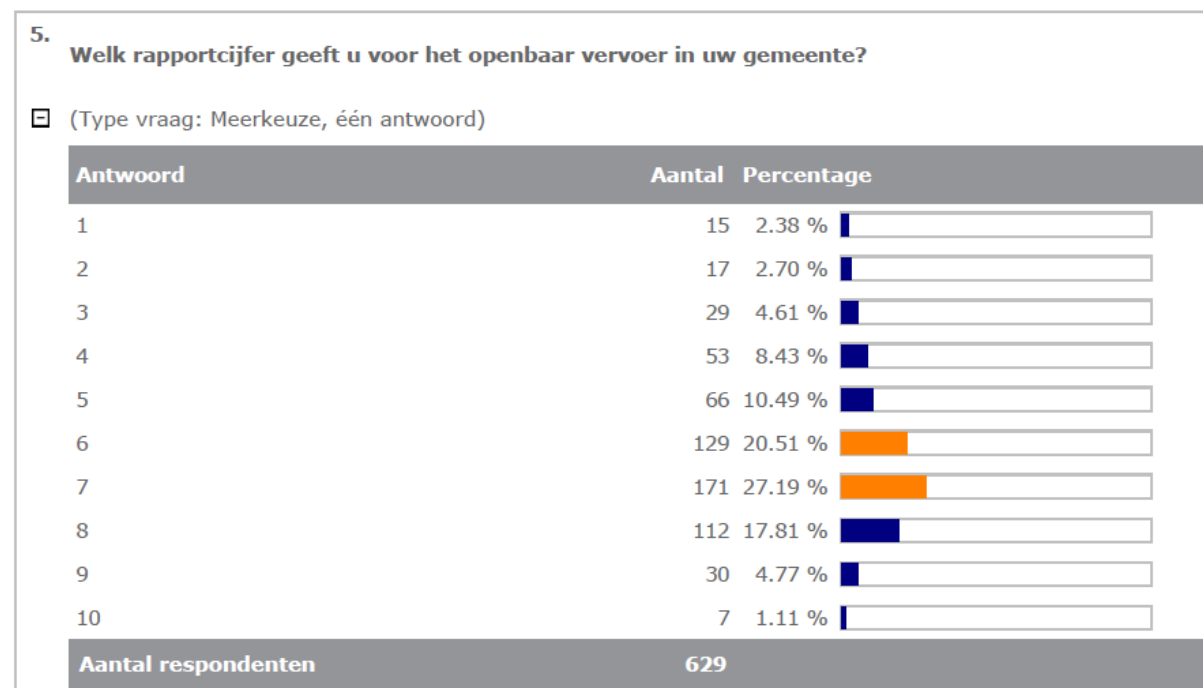
We zien in de beantwoording van de vraag “waarvoor gebruikt u vooral het openbaar vervoer” dan ook terug, dat de categorie onderwijs met slechts 16,5% ondervertegenwoordigd is.



In het gebruik van het openbaar vervoer zien we, dat ongeveer een derde van de respondenten 4 of meer dagen per week met de bus of tram reist. Een derde reist 1 tot 3 dagen per week en een derde reist minder dan 3 dagen per maand met bus of tram.



Positief is, dat ruim 71% van de respondenten het openbaar vervoer een voldoende geeft. Bijna een kwart van de respondenten geeft een 8 of hoger!

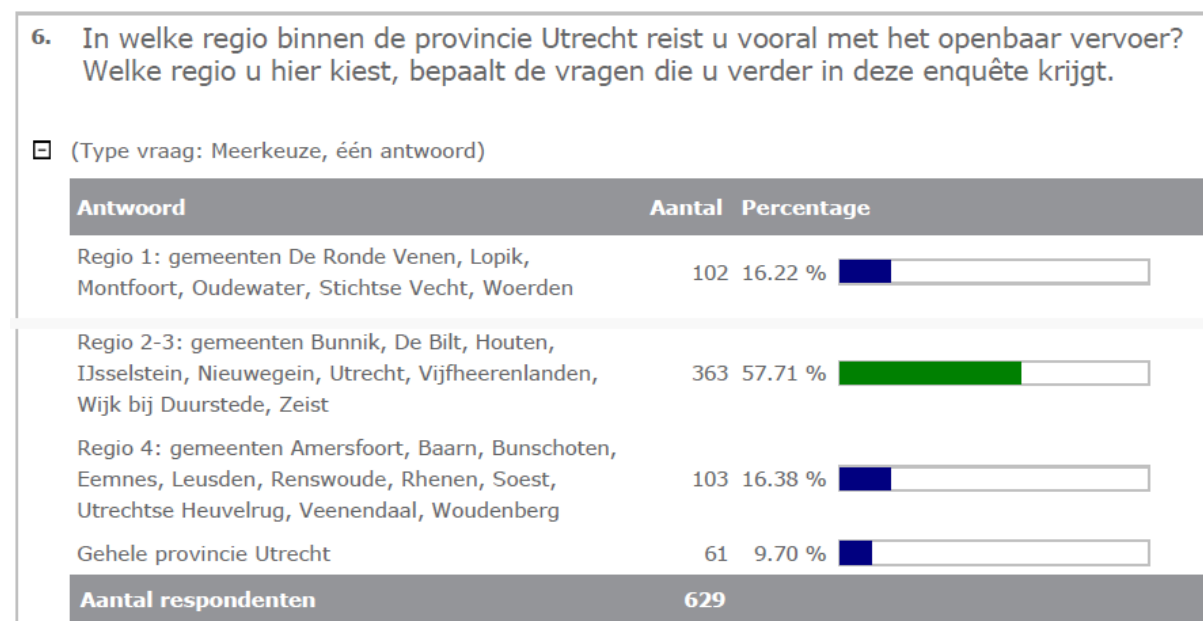


Voor het beantwoorden van de vragen is het vervoergebied Utrecht opgedeeld in 4 regio's.

Regio 1: gemeenten Lopik, Oudewater, Montfoort, Woerden, De Ronde Venen en Stichtse Vecht.

Regio 2 en 3: gemeenten Utrecht, Bunnik, IJsselstein, Nieuwegein, Vijfheerenlanden, Houten, Zeist, De Bilt en Wijk bij Duurstede.

Regio 4: gemeenten Amersfoort, Soest, Baarn, Eemnes, Bunschoten, Utrechtse Heuvelrug, Leusden, Woudenberg, Veenendaal, Rhenen, Renswoude.



In dit document zijn de vragen, antwoorden en daaruit volgende conclusies en/of acties weergegeven. Door de vraagstelling is het percentage “geen mening” in de antwoorden groot. Onze conclusies, acties en aanpassingen wordt bepaald door degenen, die “Mee eens” en “Niet mee eens” hebben aangegeven.

Voorstellen

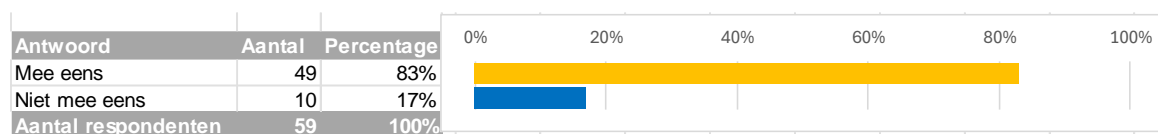
7. Buslijn 5 Montfoort – Woerden

Het is erg druk op lijn 107 tussen Montfoort en Utrecht CS. Zo druk dat veel reizigers moeten staan. Om de druk te verlichten is een idee om buslijn 5 tussen Montfoort en station Woerden in de ochtend- en middagspits vaker te laten rijden (elk halfuur in plaats van elk uur). Er wordt aansluiting gegeven op de intercity van/naar Utrecht CS waardoor de reistijd even lang is, wel is de reis met de trein circa 30 cent duurder en heeft een overstap.

Antwoord op vraag 7 in de enquête

Antwoord	Aantal	Percentage
Mee eens	49	30.06 %
Niet mee eens	10	6.13 %
Geen mening	104	63.80 %
Aantal respondenten	163	

Wel/niet mee eens



Conclusie Syntus

Van de respondenten geeft 83 aan het eens te zijn met de frequentieverhoging op lijn 5 aansluitend op de Intercity van en naar Utrecht. In de open vragen wordt genoemd, dat mogelijk niet overgestapt kan worden op de trein, omdat die trein overvol is. Syntus gaat navraag doen over de bezetting van de trein naar Utrecht in de spits.

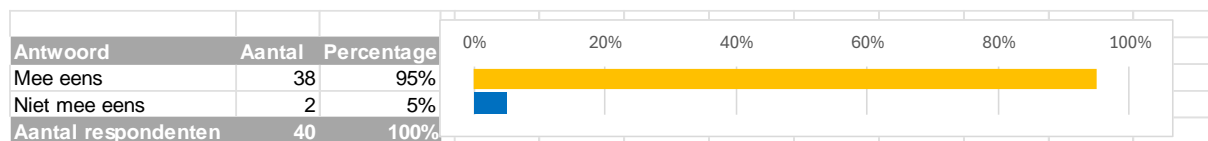
8. Verplaatsen halte Groen

In Montfoort worden nieuwe woningen gebouwd aan de westzijde. Om ervoor te zorgen dat deze nieuwe woningen goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer is het idee om de halte Groen (19 instappers per dag) 300 meter naar het oosten te verplaatsen naar de aansluiting van de provinciale weg op de Julianalaan en de nieuwe woonwijk.

Antwoord op vraag 8 in de enquête

Antwoord	Aantal	Percentage
Mee eens	38	23.31 %
Niet mee eens	2	1.23 %
Geen mening	123	75.46 %
Aantal respondenten	163	

Wel/niet mee eens



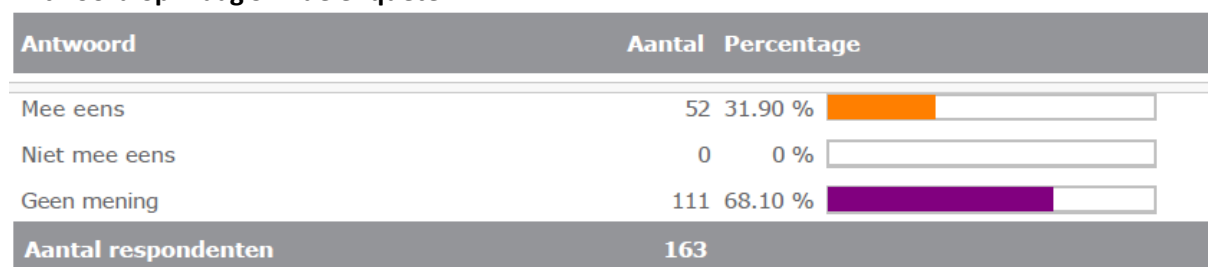
Conclusie Syntus

De halte Groen kan worden verplaatst richting nieuwe wijk, zodat in- en uitstaphalte korter bij elkaar liggen.

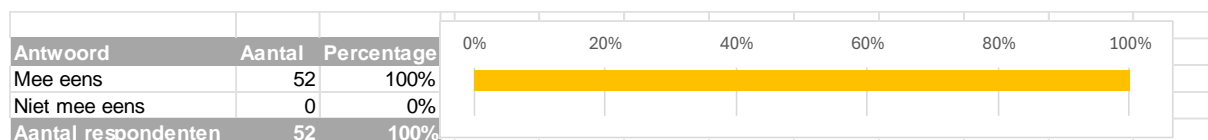
9. Buslijn 107 Gouda - Utrecht

Op lijn 107 tussen Montfoort en Gouda (richting Gouda) is het erg druk in de ochtendspits. Zo druk zelfs dat reizigers moeten staan of achterblijven op de halte. Dit is onwenselijk. Hoewel het spreiden van de drukte de voorkeur heeft, is dat niet op korte termijn haalbaar. Het voorstel is om in de ochtendspits vier keer per uur te gaan rijden van Montfoort naar Gouda.

Antwoord op vraag 9 in de enquête



Wel/niet mee eens



Conclusie Syntus

Alle respondenten zijn het met het gestelde in vraag 9 eens. Syntus zal in de ochtendspits 4 keer per uur gaan rijden tussen Montfoort en Gouda.

10 en 40. Buslijn 107 De Meern

Om lijn 107 in De Meern te versnellen wordt voorgesteld halte Oranjelaan (6 instappers per dag) op te heffen. Reizigers kunnen dan opstappen op de halte Laan 1954. Deze halte ligt circa 250 meter ten zuiden van halte Oranjelaan. Reizigers van deze bushalte kunnen ook instappen op halte Meernbrug. Deze halte ligt circa 300 meter ten noorden van halte Oranjelaan. Beide haltes zijn volledig toegankelijk.

Antwoord op de vragen 10 en 40 in de enquête

10

Antwoord	Aantal	Percentage
Mee eens	19	18.63 %
Niet mee eens	0	0 %
Geen mening	83	81.37 %
Aantal respondenten	102	

40

Antwoord	Aantal	Percentage
Mee eens	84	19.81 %
Niet mee eens	17	4.01 %
Geen mening	323	76.18 %
Aantal respondenten	424	

Wel/niet mee eens

Antwoord	Aantal	Percentage
Mee eens	103	86%
Niet mee eens	17	14%
Aantal respondenten	120	100%

Conclusie Syntus

Er is in meerderheid (86%) geen probleem met het laten vervallen van de halte Oranjelaan.

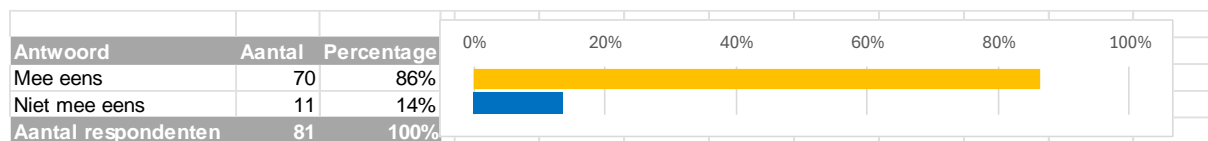
11. Lijn 120 (Amsterdam Bijlmer Arena – Breukelen – Utrecht CS)

Door de vertrektijden van lijn 120 van Amsterdam naar Utrecht tien minuten te vervroegen, wordt de overstaptijd in de daluren van de bus uit Loenen a/d Vecht en Breukelen-Dorp op de trein naar Utrecht in Breukelen 20 minuten korter. Op station Abcoude wordt de overstaptijd van de trein uit Amsterdam op de bus naar Baambrugge/Loenen a/d Vecht ook 20 minuten korter. Dit betekent wel dat tussen Loenen a/d Vecht en Woerden de overstaptijd circa 20 minuten langer wordt. De overstaptijd voor de meeste reizigers wordt hierdoor korter.

Antwoord op vraag 11 in de enquête

Antwoord	Aantal	Percentage
Mee eens	70	42.94 %
Niet mee eens	11	6.75 %
Geen mening	82	50.31 %
Aantal respondenten	163	

Wel/niet mee eens



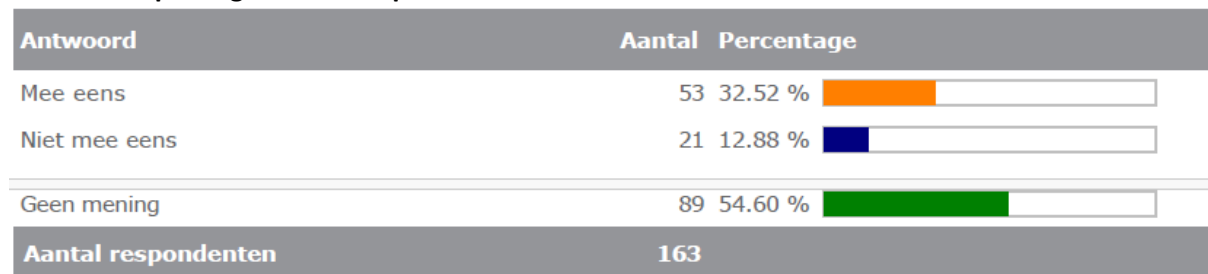
Conclusie Syntus

Naar aanleiding van de uitkomsten van de enquête en de overige reacties op dit voorstel zullen de vertrektijden vanuit Amsterdam met 10 minuten worden vervoegd.

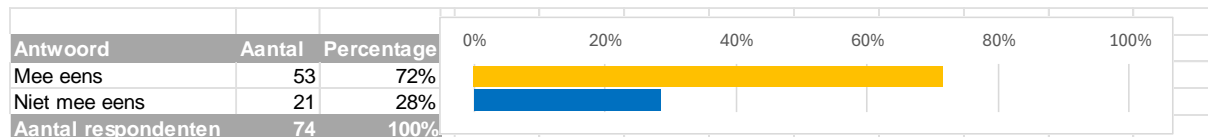
12. Lijn 120 Route via Station Abcoude definitief

De overstaptijden op station Abcoude worden door het vorige voorstel verbeterd. Daarom is het voorstel de routewijziging van lijn 120 via Station Abcoude definitief te maken. Hierdoor zal de route niet meer terug veranderen naar de route via Station Holendrecht.

Antwoord op vraag 12 in de enquête



Wel/niet mee eens



Conclusie Syntus

Dit voorstel valt bij 72% van de respondenten goed. Het voorstel zal worden opgenomen in het definitieve Vervoerplan 2024.

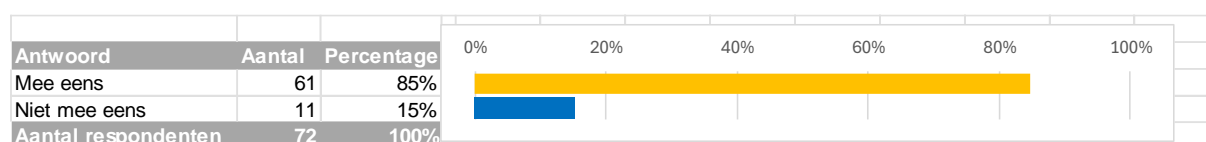
13. Wijziging route buslijn 121 in Hilversum

Door herinrichting in het centrum van Hilversum kan buslijn 121 niet meer een logische route door het centrum rijden. Er wordt voorgesteld om een geheel andere route te rijden die vanaf Nieuw-Loosdrecht rechtstreeks richting het onderwijscluster bij Hilversum Sportpark gaat (halte Utrechtseweg) en vanaf daar naar het hoofdstation van Hilversum. Scholieren, studenten en werknemers uit De Ronde Venen en de Vechtstreek krijgen hierdoor een betere verbinding met Hilversum Sportpark. Voor deze groep neemt de reistijd met circa 10 minuten af. Bezoekers van het centrum van Hilversum kunnen vanaf het hoofdstation het centrum in lopen.

Antwoord op vraag 13 in de enquête

Antwoord	Aantal	Percentage
Mee eens	61	37.42 %
Niet mee eens	11	6.75 %
Geen mening	91	55.83 %
Aantal respondenten	163	

Wel/niet mee eens



Conclusie Syntus

Van de respondenten ondersteund 85% het wijzigen van de route van lijn 121 via de Diependaalselaan. Met de gemeenten Hilversum en de Wijdemeren wordt besproken wat de route in 2025 gaat worden. De beslissing wordt vermeld in het definitieve Vervoersplan.

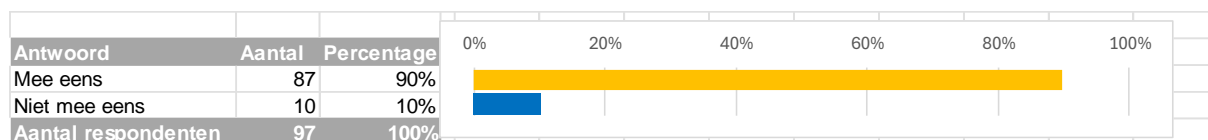
14. Lijn 126 bediening Twistvliet en op termijn Het Oosterland

Ten westen van Mijdrecht zal een nieuwe woonwijk (Het Oosterland) aangelegd worden van circa 830 woningen. In 2025 wordt gestart met de bouw van deze woonwijk. Ook zal op de Argon-locatie (sportvelden) gebouwd gaan worden. Om de wijken Twistvliet en Proosdijlanden en op termijn Oosterland goed met het OV te bedienen is het voorstel om lijn 126 twee keer per uur vanaf Mijdrecht Centrum door te laten rijden naar voorlopig eindpunt bij de rotonde Oosterlandweg/Hoofdweg. De bus rijdt via de Rondweg, Anselmusstraat en Hoofdweg naar het eindpunt.

Antwoord op vraag 14 in de enquête

Antwoord	Aantal	Percentage
Mee eens	87	53.37 %
Niet mee eens	10	6.13 %
Geen mening	66	40.49 %
Aantal respondenten	163	

Wel/niet mee eens



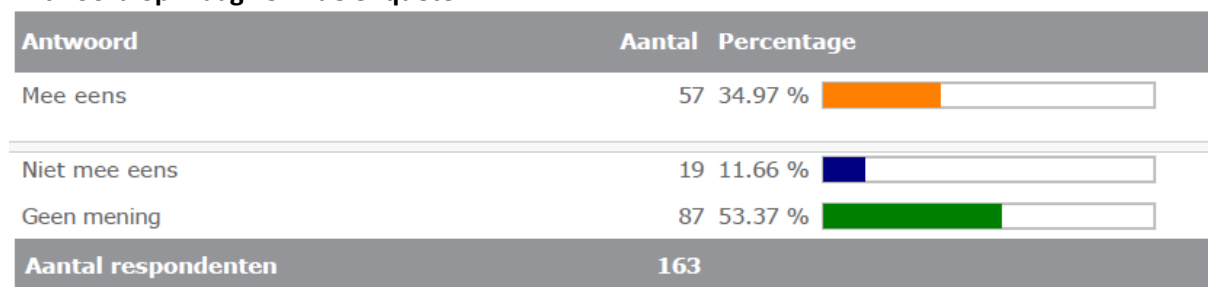
Conclusie Syntus

Met dit voorstel is 90% van de respondenten het eens. Het voorstel komt in het definitieve Vervoerplan terug in het Pluspakket.

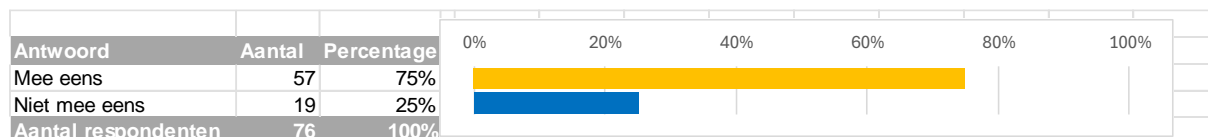
15 Lijn 126 Verplaatsen halte Amstelhoek

De gemeente De Ronde Venen wil circa 100 tot 250 woningen realiseren bij Amstelhoek. Om ervoor te zorgen dat deze nieuwe woningen goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer is het idee een nieuwe halte te realiseren op de busbaan ter hoogte van de Ringdijk Eerste Bedijking. De huidige haltes Amstelkade (12 instappers per dag) en Tienboerenweg (1 instapper per dag) zullen dan vervallen. Reizigers die gebruikmaken van deze haltes moeten respectievelijk circa 220 meter tot 1 kilometer verder lopen of fietsen naar de halte.

Antwoord op vraag 15 in de enquête



Wel/niet mee eens



Conclusie Syntus

Met driekwart van de respondenten voor blijft het voorstel in het definitieve Vervoerplan staan.

16 en 39. Halte De Nieuwe Defensie Utrecht

Halte De Nieuwe Defensie Utrecht

Om het noordelijk deel van de nieuwe Utrechtse woonwijk Merwedekanaalzone goed te kunnen ontsluiten met openbaar vervoer, wordt naar verwachting nog dit jaar ter hoogte van de kruising Overste den Oudenlaan / Dr. M.A. van Tellegenlaan een nieuwe halte aangelegd. In verband met de beperkte ruimte op de halte en de wens om het aantal haltes voor snelle, verbindende lijnen niet verder toe te laten nemen zullen in eerste instantie alleen lijn 65, 66, 74 (U-OV) en 102 (Syntus Utrecht) op deze nieuwe halte stoppen.

Antwoord op de vragen 16 en 39 in de enquête

16

Antwoord	Aantal	Percentage
Mee eens	15	14.71 %
Niet mee eens	6	5.88 %
Geen mening	81	79.41 %
Aantal respondenten	102	

39

Antwoord	Aantal	Percentage
Mee eens	139	32.78 %
Niet mee eens	7	1.65 %
Geen mening	278	65.57 %
Aantal respondenten	424	

Wel/niet mee eens

Antwoord	Aantal	Percentage
Mee eens	154	92%
Niet mee eens	13	8%
Aantal respondenten	167	100%

Conclusie Syntus

Duidelijke respons. De halte De Nieuwe Defensie wordt opgenomen in lijn 102.

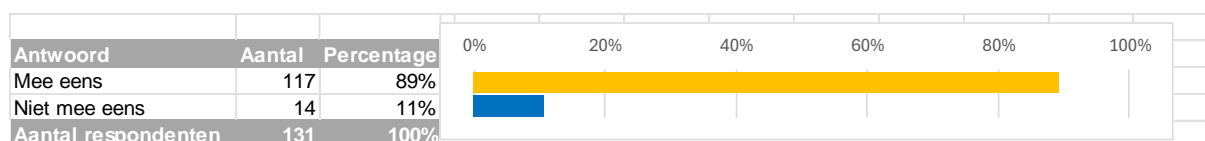
38. Verplaatsen halte Slotlaan Zeist

Door wijzigingen die de afgelopen jaren in het lijnennet zijn doorgevoerd, ligt de halte Slotlaan op de 1e Hogeweg niet meer op de meest logische plek. Lijn 58 (Hilversum – Zeist) heeft twee haltes Slotlaan in de route; eerst de halte op de 1e Hogeweg en 150 meter verder een halte op de Slotlaan zelf. Voor lijn 56 (Amersfoort – Zeist – Wijk bij Duurstede) en 74 (Zeist – Utrecht – Vianen) richting Driebergen-Zeist ligt kort na de halte Slotlaan op de 1e Hogeweg al de volgende halte (Hogeweg). De afstand tussen deze haltes is ook 150 meter. Voor een betere verdeling van haltes stellen we voor te onderzoeken of halte Slotlaan op de 1e Hogeweg kan worden verplaatst naar een locatie ter hoogte van de rotonde Montaubanstraat / 1e Hogeweg.

Antwoord op vraag 38 in de enquête

Antwoord	Aantal	Percentage
Mee eens	117	27.59 %
Niet mee eens	14	3.30 %
Geen mening	293	69.10 %
Aantal respondenten	424	

Wel/niet mee eens



Conclusie Syntus

Duidelijke respons. Syntus steunt het onderzoek naar een betere verdeling van de haltes Slotlaan.

41 en 45. Nieuwe halte Prins Frederiklaan Amerfoort

Gemeente Amersfoort onderzoekt of een nieuwe halte kan worden aangelegd op de Daam Fockemalaan ter hoogte van de Prins Frederiklaan (zie de rode pijl op onderstaande afbeelding). Als deze halte klaar is gaan lijnen 34 (U-OV, Amersfoort – Zeist – Utrecht Science Park – P+R Westraven) en 202 (Syntus Utrecht, Amersfoort Nieuwland – Amersfoort CS - Utrecht Science Park – Vianen) bij deze halte stoppen.

Antwoord op de vragen 41 en 45 in de enquête

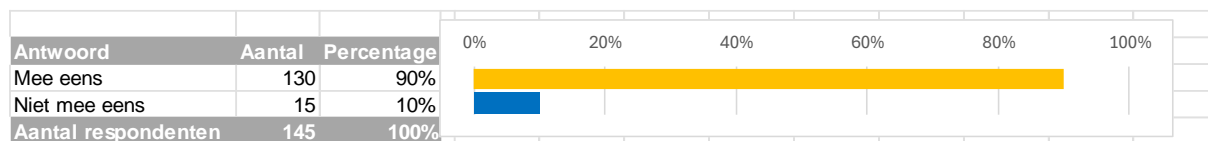
41

Antwoord	Aantal	Percentage
Mee eens	56	15.43 %
Niet mee eens	4	1.10 %
Geen mening	303	83.47 %
Aantal respondenten	363	

45

Antwoord	Aantal	Percentage
Mee eens	74	45.12 %
Niet mee eens	11	6.71 %
Geen mening	79	48.17 %
Aantal respondenten	164	

Wel/niet mee eens

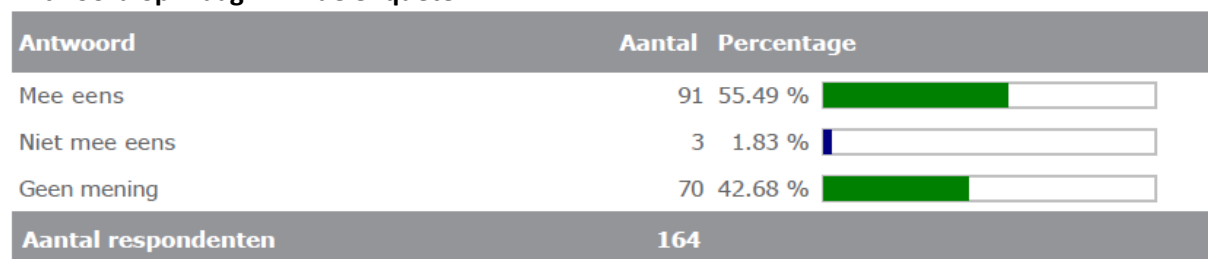


Duidelijke respons. De halte Prins Frederiklaan komt ook in het definitieve Vervoerplan terug.

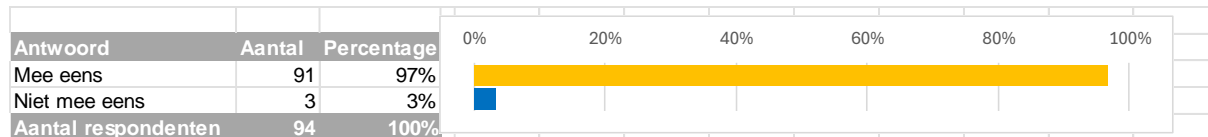
42. Amersfoort nieuwe wijken bedienen

In Amersfoort worden nieuwe woningen gebouwd in de wijken Bovenduist en Hoefkwartier. Daarom is het idee om een nieuwe buslijn door of langs deze nieuwe woonwijken te laten rijden. Deze buslijn verbindt Bovenduist met Amersfoort Centraal via het Hoefkwartier en Hogekwartier. In de spits rijdt deze lijn verder naar Utrecht Science Park. Wat vindt u van dit idee?

Antwoord op vraag 42 in de enquête



Wel/niet mee eens



Conclusie Syntus

Duidelijke respons. De maatregel wordt doorgevoerd.

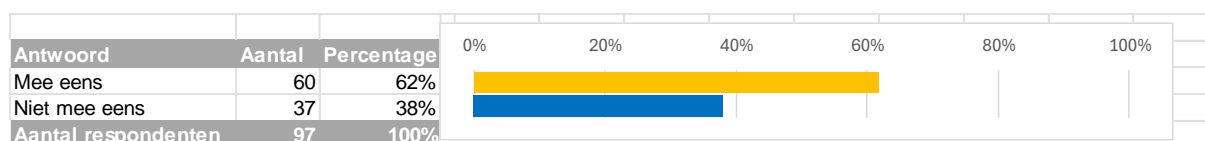
43. Aanpassingen in lijnennet om nieuwe wijken te kunnen bedienen

Door het personeelstekort kunnen niet alle uitbreidingen, zoals het rijden van extra buslijnen, gereden worden zoals gewenst. Om de nieuwe woonwijken een busverbinding te geven, betekent dit dat er minder ritten gereden kunnen worden op een aantal stadslijnen in Amersfoort. Nu rijden zowel lijn 5 als lijn 7 tussen Amersfoort Centraal en Amersfoort Schothorst elk kwartier. Het gevolg van de nieuwe buslijn is dat beide lijnen elk half uur gaan rijden. Dit was ook de situatie tot december 2023. Daarnaast wordt lijn 7 ingekort tot Amersfoort Schothorst en rijdt niet verder naar Amersfoort Vathorst. Dit is voldoende voor het aantal reizigers dat reist met beide buslijnen. Vindt u dit een redelijke maatregel om de nieuwe woonwijken te kunnen bedienen?

Antwoord op vraag 43 in de enquête

Antwoord	Aantal	Percentage
Mee eens	60	36.59 %
Niet mee eens	37	22.56 %
Geen mening	67	40.85 %
Aantal respondenten	164	

Wel/niet mee eens



Conclusie Syntus

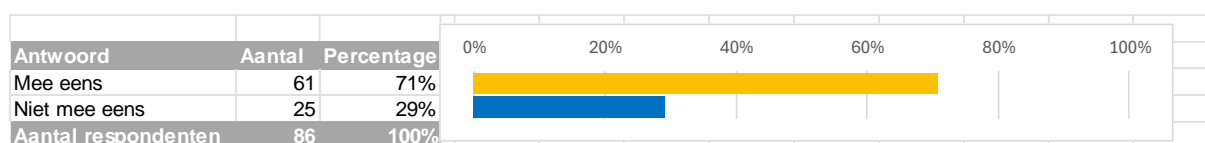
Voor het feit dat voor de bediening van nieuwe wijken aanpassingen gedaan moeten worden in het huidige stadsnet is minder steun. Het voorstel kan alsnog rekenen op de steun van tweederde van de respondenten.

44. Vervallen haltes Sporthal Zielhorst en Peutzerf voor duidelijke bus routes

Antwoord op vraag 44 in de enquête

Antwoord	Aantal	Percentage
Mee eens	61	37.20 %
Niet mee eens	25	15.24 %
Geen mening	78	47.56 %
Aantal respondenten	164	

Wel/niet mee eens



Conclusie Syntus

Ruim 70% is voor de maatregel in het kader van de bediening van Bovenduist en Hoefkwartier. In de vrije antwoorden in de enquête is een drietal keer gemeld, dat men tegen het vervallen van de halte Peutzerf is. Gezien de relatief geringe toename van de loopafstanden en het beperkte gebruik van de halte blijft het voorstel staan.

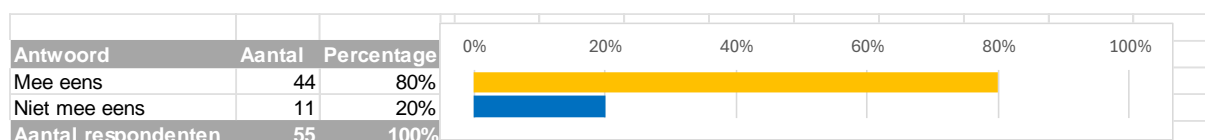
46. Wijzigen van de route van lijn 83 over bedrijventerrein de Faktorij

Om het bedrijventerrein De Vendel/Faktorij en de Indoor Game Hall De Maxx beter te bedienen, wordt voorgesteld om lijn 83 via de wegen Klovenier-Koningsschot-Gildetrom te laten rijden. De halte Schutterij komt te vervallen en er wordt een nieuwe halte op de nieuwe route geplaatst.

Antwoord op vraag 46 in de enquête

Antwoord	Aantal	Percentage
Mee eens	44	26.83 %
Niet mee eens	11	6.71 %
Geen mening	109	66.46 %
Aantal respondenten	164	

Wel/niet mee eens



Conclusie Syntus

Van de respondenten is 80% ervoor om bedrijventerrein de Faktorij te bedienen. De bushalte Koningsschot zal voor ingang nieuwe dienstregeling in december 2024 worden aangelegd.

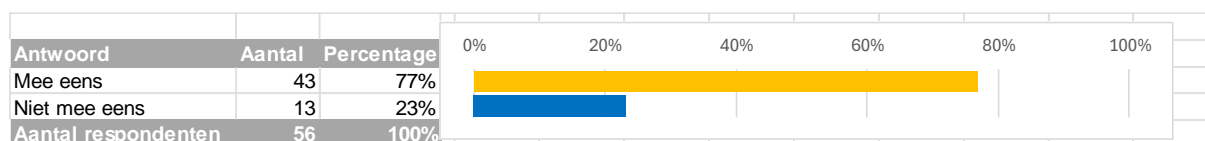
47. Wijzigen route op lijn 83 tussen 't Kofschip en Station Veenendaal Centrum

Daarnaast is het idee de route van lijn 83 te wijzigen tussen de halte 't Kofschip en station Veenendaal-Centrum. Lijn 83 gaat dan rijden via Het Goeie Spoor in plaats van over de Rembrandtlaan. Daarbij vervallen de haltes Rembrandtpark en Jan Vermeerstraat. Op de nieuwe route worden haltes toegevoegd om het Zwembad en MBO school Het Perron beter bereikbaar te maken.

Antwoord op vraag 47 in de enquête

Antwoord	Aantal	Percentage
Mee eens	43	26.22 %
Niet mee eens	13	7.93 %
Geen mening	108	65.85 %
Aantal respondenten	164	

Wel/niet mee eens



Conclusie Syntus

Er is ruim een driekwart meerderheid voor de routewijziging. De haltes Rondweg-West en 't Goeie

Spoor kunnen pas aangelegd worden in de loop van 2025-2026. Om die reden wordt het voorstel teruggetrokken. In een volgend vervoerplan kan deze maatregel op voldoende steun rekenen.

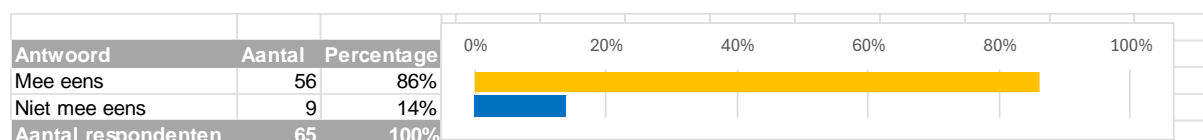
46. Routewijziging lijn 280 Veenendaal Centrum

Om buslijn 280 tussen Amersfoort en Veenendaal Centrum te verbeteren wordt voorgesteld om de route in Veenendaal te wijzigen. Daardoor komen de haltes op bedrijventerrein op De Compagnie (Fokkestraat) te vervallen. Tegelijkertijd worden er nieuwe haltes gerealiseerd op de Grote Beer.

Antwoord op vraag 48 in de enquête

Antwoord	Aantal	Percentage
Mee eens	56	34.15 %
Niet mee eens	9	5.49 %
Geen mening	99	60.37 %
Aantal respondenten	164	

Wel/niet mee eens



Conclusie Syntus

Voor de aan te leggen haltes aan de Grote Beer geldt, dat deze aangelegd kunnen worden in de loop van 2025. Zodra deze haltes klaar zijn kan de route worden gewijzigd. Deze maatregel blijft staan, met de opmerking dat de uitvoering ervan wacht op het gereed zijn van de haltevoorzieningen.

Open vragen c.q. antwoorden

Er zijn voor de Syntus concessie 122 open vragen/antwoorden ingediend.

Frequentie

Over de frequentie op verschillende lijnen werd 20 keer geklaagd. Het gaat dan vaak over het uitbreiden of verdubbelen van de frequentie overdag. In een aantal gevallen betreft het ontbreken van de bus in de avonduren of in het weekeinde. De frequentie overdag op de meeste lijnen voldoende. Daar waar in de spits, bijvoorbeeld op lijn 107, te weinig ritten worden aangeboden gaan we uitbreiden. Verdubbeling van de frequentie is nu nog nergens aan de orde. Het ontbreken van bediening in de avonden en in het weekeind betreft matig bezette lijnen overdag op maandag tot en met vrijdag. Het is niet waarschijnlijk dat er in die perioden voldoende vervoersvraag is om een buslijn in de benen te houden.

Betrouwbaarheid dienstregeling

In 19 van de open vragen en antwoorden werd aandacht gevraagd voor de betrouwbaarheid van de dienstregeling, met name over het uitvallen van bussen. Hoewel Syntus veel nieuwe chauffeurs heeft geworven vervallen er nog steeds ritten door te kort aan personeel. We blijven nieuwe chauffeurs werven.

Suggesties en klachten over de gereden routes

Over de route van verschillende lijnen werd 17 keer een opmerking gemaakt. Vaak werd een “kleine omleiding” gesuggereerd om een gebied te bedienen. Soms werd opgemerkt, dat een route te lang is. Deze opmerkingen werden gemaakt over verschillende lijnen in de concessie.

Tips

Er hebben 11 respondenten gereageerd over verschillende lijnen met uitgebreide uitwerkingen van hoe in hun ogen lijnen kunnen worden verbeterd. Die ideeën worden door Syntus beoordeeld op haalbaarheid, maar niet voor het Vervoerplan 2025.

Bediening Wilnis

Er zijn 9 klachten ingediend over de bediening van Wilnis, die voornamelijk betrekking hebben op de route van lijn 126. De indieners willen de lijn terug door het dorp. De versnelling van lijn 126, die in de dienstregeling van 2023 is ingevoerd past binnen het door de gemeente De Ronde Venen vastgestelde Strategisch OV plan. Ook in 2025 is dat plan uitgangspunt voor het openbaar vervoer in de gemeente.

Aansluitingen

Er is 9 keer gevraagd om op verschillende lijnen aansluitingen te verbeteren. Bij de uitwerking van de dienstregeling is er aandacht voor de aansluitingen ook voor de aansluitingen die in de vragen zijn genoemd. Als het mogelijk is passen we deze aan.

Benschop

Er zijn 4 opmerkingen gemaakt over de bediening van Benschop met betrekking tot de lijnen 195 en 295. Eigenlijk stelt men voor om met lijn 295 weer door Benschop te rijden. Aan de rand van Benschop ligt op lijn 295 de halte Benschop, De Driehoek. Het dorp Benschop heeft met lijn 195 in de spitsen een rechtstreekse verbinding met Utrecht.

Bediening Leusden

Door 3 respondenten wordt gevonden dat de bediening van Leusden met lijn 17 en de lijnen 82 en 280 te mager is in vergelijking met vroeger. Uitbreiding van lijnen naar Leusden gaat ten koste van de frequentie van lijn 17.

Complimenten

Er werd door 7 respondenten complimenten gemaakt over onderdelen in het Concept Vervoerplan.