

Syntus
t.a.v. M. Meijers
Postbus 297
7400 AG DEVENTER

Betreft: advies vervoerplan Syntus–Utrecht 2018
CC. Gijs Knegtel, provincie Utrecht

Utrecht, 26 juni 2017

Geachte heer Meijers,

Dit is het eerste vervoerplan van Syntus waar het ROCOV Utrecht op kan adviseren en dat stemt ons tot tevredenheid. Het wettelijk consumentenadviesrecht over het eerste dienstregelingjaar van de nieuwe concessie (2017) is beperkt gebleven tot het advies over het Programma van Eisen. Dit advies is gegeven in het najaar van 2014(!), in de voorbereidingsfase van de aanbesteding door de provincie. Sindsdien is over het concessiegebied nog wel geadviseerd aan Connexxion over hun Vervoerplannen 2015 en 2016. In 2014 hadden wij aangegeven graag nader te adviseren als de plannen op een gedetailleerder niveau bekend waren (het PvE noemde immers vooral uitgangspunten). Daar is het nauwelijks van gekomen. In dat kader komt u in dit advies op een enkele plaats een verwijzing tegen naar het dienstregelingjaar 2017.

Wij stellen met waardering en instemming vast dat van de kant van Syntus de manier van samenwerking en brainstormen met het ROCOV als prettig wordt ervaren. Wij vertrouwen erop dat deze samenwerking zal worden voortgezet. Dit ondanks mogelijke verschillen van inzicht en mening.

In deel 1 zijn algemene opmerkingen van onze kant te vinden. In deel 2 gaan we in op specifieke voorstellen per lijn.

1. ALGEMEEN

Het ROCOV stelt vast dat Syntus de concessie met een enorme handicap moest beginnen. Daardoor is de communicatie naar de (potentiële) busgebruiker nauwelijks op gang gekomen. Diverse producten konden moeilijk of niet worden aangeprezen. Nieuwe bussen zijn pas groot genoeg als ze rijden. Met een aankondiging dat "nieuwe bussen besteld" zijn is de gedupeerde reiziger niet getroost. Het ROCOV stelt nu (begin juni 2017) vast dat Syntus sinds de aanvang van de concessie (inmiddels een half jaar geleden) het aangekondigde en beloofde "product" nog niet in volle omvang heeft kunnen leveren. Het reizend publiek had hierop door de enthousiaste aankondiging van de gunning door de provincie wel gerekend.

Het ROCOV spreekt waardering uit voor de creativiteit die Syntus in de beginsituatie heeft getoond, waardoor vaak 'nòg erger' kon worden voorkomen. Het product op straat bleef desondanks achter bij de verwachtingen. Wij hebben vast moeten stellen dat er in pers en politiek sprake was van een negatieve uitstraling. Nieuwe reizigers zijn daardoor mogelijk voor een deel nog weggebleven. Andere reizigers hebben de bus de rug toegekeerd. Op het moment dat dit advies wordt afgegeven is 'het product' nog steeds niet op orde. Er rijden bijvoorbeeld nog steeds tijdelijke bussen en de promotie van nieuwe tariefsoorten, lijnen enz. is nog niet opgestart. WiFi in de bus en informatieschermen werken mede daardoor nog niet optimaal. Gelukkig constateren we de laatste weken verbetering, mede door het uiteindelijke instromen van de nieuwe bussen.

In de concessie "Syntus Utrecht" moet het eerste half jaar feitelijk als verloren worden beschouwd. Het eerste doel van Syntus, maar ook van de provincie als concessie verlenende opdrachtgever, moet zijn het product op straat te brengen dat vanaf december 2016 was toegezegd. Door gerichte (en misschien inhoudelijk aangepaste) campagnes moet de aandacht op de verbeteringen worden gevestigd. Daardoor moet het vertrouwen van het reizend publiek worden (terug)gewonnen. Het is een bekend gegeven dat je makkelijker een klant kwijt raakt dan hem terugwint. Nieuwe klanten moeten zich soms door bestaande klanten laten overtuigen. Dat kost tijd en die tijd moet worden genomen. Dat kan financiële consequenties hebben. Het ROCOV waardeert de creatieve manier waarop Syntus oplossingen zoekt. We vragen de provincie die creativiteit niet op voorhand te blokkeren. Bij een normale start van de concessie zouden sommige effecten immers misschien niet zijn opgetreden.

Inkrimpingen van het aanbod zoals dat gedaan is bij de gunning zijn wat het ROCOV betreft (een uitzondering daargelaten) in dit stadium niet aan de orde. Het ROCOV wil in dit kader de waardering en instemming uitspreken over het concessie- en provinciegrensoverschrijdende gemeenschappelijke voorstel voor de Veluwe lijnen 5 en 85 en de Utrechtse 83 in Veenendaal en Ede (zie hieronder nadere opmerkingen).

Het zoekt hierover smaakt naar meer, want er is immers ook sprake van zuur: soortgelijke mogelijkheden tussen Amersfoort en Nijkerk (zelfde concessies en provincies) en in de driehoek Utrecht/Zeist/Amersfoort (U-OV- en Syntus-concessies provincie Utrecht) hebben nog niet tot resultaat geleid, hoewel dat wel in het vooruitzicht was gesteld (zie ook opmerkingen bij de betreffende lijnen).

Analyse "2017"

Afgezien van nog niet ingestroomd materieel zijn er sinds de start van de concessie veel storingen geweest, waardoor informatie niet of niet correct werd gedeeld of verwerkt. Het ROCOV heeft zo, uit eigen ervaring van onze leden, moeten vaststellen dat de OV-chipkaartapparatuur niet altijd functioneerde. Het vervoer was daardoor gratis: *win voor de reiziger, min voor Syntus*. In dit verband moet worden geconstateerd dat in het Vervoerplan voorstellen worden gedaan op basis van de gegevens van de OV-chipkaart. Het ROCOV vraagt zich af in hoeverre deze gegevens betrouwbaar zijn. Volledig zijn ze zeker niet. In het OV is bekend dat september de drukste maand is (nieuwe studentengolf). In de Utrechtse Syntus-concessie zijn alleen nog OV-chipkaartgegevens bekend van december '16 t/m mei '17. Toch worden al conclusies getrokken over het gebruik van bepaalde ritten. Zelfs over zomerlijnen (die in 2017 nog moeten starten) worden verwachtingen uitgesproken; van een van die lijnen wordt in het Vervoerplan '18 de opheffing al aangekondigd.

Als lijnen of ritten (ondanks al het bovenstaande) nu al blijken wegens tegenvallend gebruik te moeten vervallen is de vraag gerechtvaardigd waarom zij in de offerte van Syntus wel zijn aangeboden. Als dit lage aantal komt door de startproblemen van de nieuwe concessie, dan verdient zo'n lijn of rit alsnog een kans als het product "op orde" is en de promotie-acties tot hun recht hebben kunnen komen. Als het aantal reizigers al laag was en de lijn of rit desondanks bij de aanbesteding is aangeboden, dan zou het kunnen dat je na verloop van tijd constateert dat (ondanks je aanbod) geen nieuwe reizigers zijn aangetrokken, en dan zou een voorstel om de lijn of rit te schrappen op zijn plaats zijn. Maar als zo'n voorstel *nu al* komt, terwijl het gehele aangeboden product nog geen volle maand voor 100% heeft gereden vragen wij ons af waar die voorstellen eigenlijk op gebaseerd zijn.

Het ROCOV constateert dat de exploitatiebijdrage van de provincie gelijk blijft, terwijl de vervoerder desondanks te maken heeft met een aantal kostenverhogende ontwikkelingen. Denk aan toenemend oponthoud in het verkeer en snelheid beperkende maatregelen. Files met winkelend publiek voor de parkeergarages in Amersfoort staan er (om een voorbeeld te noemen) tegenwoordig ook op zondag.

Het ROCOV roept Syntus en de provincie op om de wegbeheerders te wijzen op hun taak om de doorstroming van het openbaar vervoer te bevorderen. Extra exploitatielasten zouden wat ons betreft in dezelfde gemeente moeten worden gecompenseerd als de exploitatiebijdrage niet wordt verhoogd. Iets soortgelijks geldt bij verplaatsing van reizigerstrekkende bestemmingen (bijv. scholen of nutsinstellingen), en zelfs van bedrijven. Al te vanzelfsprekend wordt aangenomen dat het OV de nieuwe locaties ontsluit, waarbij over het hoofd wordt gezien dat hiervoor nabij oude locaties moet worden ingekrompen.

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

2. AANPASSINGEN PER LIJN

Voor de overzichtelijkheid noemen wij eerst de voorstellen waar we een advies over uitbrengen. Een toelichting is tussen de vragen en opmerkingen bij de aanpassingen per lijn te vinden. Daarbij volgen we de regionale indeling van het Vervoerplan. Als een lijn hieronder in het geheel niet wordt genoemd, betekent dit dat het ROCOV geen vragen of opmerkingen heeft en positief adviseert over voorgestelde wijzigingen.

STADSDIENST AMERSFOORT

Het ROCOV roept Syntus Utrecht, Syntus Veluwe en Qbuzz op om samen met de provincies en de gemeente Amersfoort de Amersfoorts/Leusdense tariefproducten (Vrij, DalVrij en Groepskorting) ook geldig te maken op de trajecten van de lijnen 52, 72, 101/103 en 102 binnen de gemeente.

Lijn 1 (De Eemgaarde - CS - Soesterkwartier / De Isselt)

- splitsen op CS in lijn 1 (naar Soesterkwartier / De Isselt) en lijn 11 (naar de Eemgaarde):
- daarbij de nieuwe lijn 1 bij CS altijd laten overgaan van/op lijn 70 (uit Soest);
- daarbij de nieuwe lijn 1 op zondag niet meer te rijden;
- daarbij lijn 11 te laten doorrijden tot 23.00 i.p.v. 22.00 uur.

Opmerkingen:

- De koppeling van de ingekorte lijn 1 aan lijn 70 is bedoeld om vanuit Soest de rechtstreekse verbinding met De Isselt en met Eemplein en Stadhuis te herstellen. V.w.b. de Isselt is dat voordeel slechts betrekkelijk: vanaf Soest-Zuid is de rijtijd naar de Mijnbouwweg nog altijd bijna 20 minuten, waar lijn 74 uit de vorige concessie slechts 7 minuten nodig had. Gelukkig zijn er tariefmogelijkheden om dit tijdverlies niet ook financieel te voelen. Het voordeel zit hem dus alleen in de niet meer nodige overstap. V.w.b. de haltes Eemplein en Stadhuis wordt een wens van het ROCOV gerealiseerd (zij het dat hiervoor niet per se lijn 1 nodig was geweest, het effect had ook kunnen worden bereikt door koppeling aan lijn X2, 3, X4, 7 of 76). Zie ook opmerking hieronder bij lijn 70 over herkenbaarheid doorgaande ritten.
- Syntus heeft bij de aanbesteding lijn 1 aangeboden, ook naar het Soesterkwartier en ook op *zondag*. De lage vervoerscijfers waren bekend en zijn voor zondagen niet vreemd. De opening van de noordelijke stationstoegang in 2005 is voor lijn 1, die ook al niet dieper de binnenstad in rijdt, desastreus geweest. Het ROCOV was vorig jaar nog verheugd dat de lijn werd aangeboden hoewel die in het bestek niet was voorgeschreven. Daardoor zou Amersfoort een netwerk behouden dat op alle dagen en uren de gehele stad bedient. Het ROCOV ziet graag onderzoek naar alternatieven om ook de beperkte groep instappers op zondag van een verbinding te blijven voorzien. Het ROCOV wijst dit voorstel in dit stadium af.
- Lijn 11 is pas in 2012 aan lijn 1 gekoppeld en vormde het jaar daarvoor de losse lijn 9 (waarom nu 11?). Net als in 2011-12 zijn de door lijn 11 (9) bediende wijken niet meer met Centrum, Stadhuis en/of Eemplein verbonden. Het ROCOV ziet graag een permanente doorkoppeling van deze lijn.
- Het ROCOV is positief over de uitgebreide avonddiensten op lijn 11 (9).

Lijn X2 / X4 (CS - Nieuwland resp. CS - Kattenbroek)

Opmerking:

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

Lijn 5 (CS - Vathorst via Kruiskamp / De Flint)

Opmerking:

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

Lijn 6 (CS - Liendert / Rustenburg)

Opmerking:

V.w.b. lijn 6 zijn we met dit voorstel terug op het niveau van voor 2008, toen lijn 6 en toenmalige 7 elk om het halfuur reden. Dat werden in 2008 twee kwartierdiensten, misschien iets teveel van het goede. Sinds 2011 rijdt lijn 6 elke 10 minuten. Als het gebruik van lijn 206 vanuit Liendert / Rustenburg ertoe leidt dat mensen daardoor minder gebruik maken van lijn 6 naar Centrum en CS (en een overstap aldaar) kan het ROCOV leven met het voorstel van Syntus: 4x per uur lijn 6 en in de spits aanvullen met 206.

Lijn 7 (CS - Vathorst via Schothorst / Zielhorst)

Opmerking:

- Syntus vraagt het ROCOV (en de gemeente Amersfoort) expliciet om een keuze te maken voor of niet voor een halte via "Iusje" bij Emiclaer. Dit is zeker actueel nu omwonenden juridische stappen nemen om het alternatief (halte op Laan naar Emiclaer) tegen te gaan. Deze halte zou de halte De Brandt moeten vervangen. Aanpassing is nodig omdat lijn 7 (i.t.t. vroegere lijn 4) niet langs halte Het Masker komt. Handhaving van alleen De Brandt (d.i. praktisch de nu bestaande situatie) is niet voldoende. De uitslag van de juridische zaak is onzeker, ook qua tijd. Het ROCOV adviseert het "Iusje" op te nemen in de route van lijn 7. Hierdoor komt voor sommige bewoners van Kattenbroek ook weer een halte naar station Schothorst binnen bereik. Wij stellen tevens voor het avond-eindpunt van lijn 7 naar deze halte te verleggen.
- Het ROCOV is negatief over het resultaat van inmiddels jarenlange pogingen de doublure van lijn 103 (Amersfoort - Nijkerk - Nunspeet, concessie Veluwe) met Amersfoortse stadslijnen om te zetten in iets synergetisch. Die blijken tot niets te hebben geleid. In het Vervoerplan Syntus-Utrecht lezen we dat lijn 103 (vanaf de Veluwe) zal worden ingekort tot station Schothorst. Punt. In het Vervoerplan Syntus-Veluwe blijkt de Veluwe lijn naar Schothorst het nummer 101 te krijgen. Intern vernemen wij dat het exploitatief mogelijk is een Amersfoortse stadslijn (7) te verlengen naar station Nijkerk door de nieuwe wijk Corlaer. Lijn 103 (101) zou dan tot dat station worden ingekort. In beide concessies zou de overbodige busstilstand dan nihil zijn. Echter blijken de opdrachtgevers (provincies Gelderland en Utrecht) zeer grote waarde te hechten aan station Vathorst als "knooppunt" en deze status niet voor station Nijkerk te verkiezen. Dat heeft helaas ongewenst lange stilstand van bussen, zowel Amersfoortse als Veluwe, op Vathorst tot gevolg. Daarom wordt er in het Vervoerplan-Veluwe'18 voor gekozen lijn 103 in Amersfoort te laten doorrijden naar station Schothorst (met in de scholierenspits ritten naar/van de Paladijnenweg).
- In het Vervoerplan Syntus-Utrecht '18 wordt de inkorting van lijn 103 tot station Schothorst quasi terloops genoemd, zelfs als een voordeel, want daardoor zal lijn 7 meer (overstappers) krijgen. Het ROCOV wil graag worden geïnformeerd over de manier waarop Syntus-Utrecht, Syntus-Veluwe en de provincies Gelderland en Utrecht hierover hebben nagedacht en hoe ze met dit thema denken verder te gaan.
Doorgaande regelmatige reizigers (het zijn er kennelijk niet veel) krijgen te maken met een tariefbreuk als zij een abonnement gebruiken. Deze mensen mogen volgens het ROCOV geen nadeel ondervinden van de gemaakte keuze. Het ROCOV ziet (compenserende, maar wel permanente) maatregelen graag tegemoet, dus niet alleen voor huidige gebruikers maar ook voor reizigers (scholieren) in de toekomst.

Lijn 8 (CS - Schuilenburg via Leusderkwartier)

Opmerking:

Lijn 8 is bij de bezuinigingen van 2011 ontstaan als optimale bediening voor zuidelijk Amersfoort (naast de toen ingestelde lijn 9). Beide nieuwe lijnen vervingen de dubbele ringlijnen 11/12 (Schuilenburg) en 9/10 (De Eemgaarde). Bij die ingreep was het handhaven van de kwartierdienst een mooi resultaat. De halvering van de frequentie van lijn 8 op zaterdag zal hard aankomen. Reisplanners verwijzen voor Randenbroek al gauw naar de Heiligenbergerweg (lijnen 17, 82, 80), of voor Schuilenburg naar lijn 102 (Veluwe concessie). Het ROCOV denkt graag mee over mogelijke routes in Amersfoorts zuidelijke wijken.

Lijn 11 (liever: 9) (CS - De Eemgaarde)

Opmerking:

Zie hierboven bij lijn 1.

Het ROCOV herhaalt zijn wens uit 2012 deze lijn door te koppelen aan een lijn naar Centrum / Eemplein. V.w.b. het lijnnummer hebben wij een voorkeur voor 9 (met onderbrekingen sinds 1974 het nummer voor de lijn naar De Eemgaarde).

Lijn 17 / 217 (CS - Leusden)

Syntus stelt voor de routes van deze lijnen t.o.v. 2017 niet te wijzigen en wijst daarbij naar de gebleken aantrekkelijkheid voor nieuwe groepen busreizigers. Syntus vindt v.w.b. de ontsluiting van de wijken in Leusden het niet verstandig middelen te gebruiken die thans worden ingezet t.b.v. de lijnen 17 en 217. Het ROCOV kan zich in deze redenering vinden en voegt daaraan toe ook geen middelen uit andere delen van de concessie voor deze ontsluiting in te zetten.

Het ROCOV volgt daarbij met interesse de geconstateerde aantrekkingskracht van de nieuwe lijnvoering. Het aantal reizigers dat spitslijn 217 nu al (ook in de tegenspitsrichting doordat passagiers van lijn 17 "over het eindpunt heen reizen") weet te trekken is veelbelovend. Daarnaast heeft het ROCOV echter ook kennis genomen van de onvrede onder de bevolking en in het gemeentebestuur van Leusden, met name over het vervallen van de voormalige busroute van lijn 77 door o.a. de Beekridder. Via onze collega's in het ROCOV-Gelderland hebben wij in het Vervoerplan voor de concessie Veluwe gelezen dat buurtbus 509 (die via de o.a. de Beekridder is omgelegd) in die buurt een uitermate gering aantal instappers telt.

Wij zien mogelijke oplossingen door aanleg van de bussluis Flankement, door aanpassing van de maximale frequentie in Tabaksteeg of door een bijdrage in de exploitatiekosten vanuit de gemeente.

Lijn 19 (CS - Rusthof)

Opmerking:

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

EEMLAND / VALLEI '(FOOD VALLEY)' / HEUVELRUG / KROMMERIJNGEBIED

Buurtbussen nemen een steeds groter deel van het OV voor hun rekening maar vallen niet onder het adviesrecht van het ROCOV en maken niet gedetailleerd deel uit van het Vervoerplan.

Het ROCOV verzoekt daarom Syntus aan de Buurtbusvereniging het verzoek voor te leggen om op **lijn 575 (Driebergen Wildbaan - Soesterberg)** vroegere ritten in te leggen.

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

Lijn 70 (Amersfoort - Soest Zuid - Soestdijk-Noord - Hilversum)

Syntus doet een aantal voorstellen:

- doorkoppeling op Amersfoort CS aan lijn 1 naar Stadhuis, Eemplein en De Isselt;
- extra spitsritten vervallen in de tegenspitsrichting;
- verdeling spitsversterking naar Hilversum over het uur.

Opmerkingen:

- De doorkoppeling geldt niet voor alle ritten van lijn 70 (in de spits: 8x per uur) en wordt waarschijnlijk bepaald door de frequentie en diensturen van lijn 1 (2x per uur). Dit komt slechts beperkt tegemoet aan twee wensen uit het ROCOV, nl.
 - (1) De directe verbinding Soest - Amersfoort Stadhuis komt er, maar slechts 2x per uur en dan ook alleen op momenten dat lijn 1 rijdt en
 - (2) de directe verbinding Soest - De Isselt wordt niet sneller en ook niet (weer) goedkoper; alleen het ongemak van de extra overstap op Amersfoort CS valt weg.
- Het ligt veel meer voor de hand om die 2x per uur via De Isselt en Stadhuis naar CS te laten rijden, en die ritten een eigen lijnnummer te geven (waarbij kan overwogen in Soest (weer) via de route van lijn 74 te rijden). Daarnaast hoopt het ROCOV nog steeds op een doorkoppeling van alle ritten van lijn 70 dieper de stad in, waarbij ook richting Soest telkens bij dezelfde halte kan worden opgestapt. Het ROCOV ziet dus weinig meerwaarde in de doorkoppeling aan lijn 1 en adviseert om de gewenste verbindingen niet op de voorgestelde manier te realiseren.
- Het ROCOV vraagt als *toch* voor het voorstel van Syntus wordt gekozen en dus enkele ritten (2x per uur overdag) doorrijden naar Stadhuis, Eemplein en De Isselt en vele andere ritten niet verder dan CS gaan, hierover duidelijk te communiceren, zowel op de bussen en haltes als in de reisinformatie (suggestie: lijnnummer "71" of "X70" voor verlengde ritten).
- Wat gebeurt er met de kwantiteiten van de vervallende extra ritten in de tegenspitsrichting? Overigens kan het ROCOV met deze ingreep leven als dit niet tot capaciteitsproblemen leidt.
- De verdeling over het uur van de ritten naar Hilversum heeft onze instemming.

Lijn 74 (Soestdijk-Noord - Gemeentehuis - station Soest Zuid)

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

Lijn (X)80 (Amersfoort CS - Woudenberg - Scherpenzeel - Veenendaal - Rhenen)

Lijn 82 (Amersfoort CS - Leusden - Woudenberg - Doorn)

Lijn 280 (Amersfoort CS - Woudenberg - A12 - Veenendaal)

Het ROCOV heeft niet eerder de kans gekregen schriftelijk vast te leggen dat het vervallen van de rechtstreekse verbinding Veenendaal - Wageningen wordt betreurd. Gelukkig is de overstap inmiddels verbeterd.

Syntus motiveert de keuze voor alléén lijn 50 naar Wageningen met alternatieve mogelijkheden voor wie van Veenendaal naar Wageningen wil, overigens alle met overstap. Het ROCOV merkt daarbij op dat voor het westelijkste deel van lijn 50 ook de trein via Ede-Wageningen een alternatief is en de voordelen zich dus beperken tot het traject vanaf Driebergen naar het oosten.

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

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

Het ROCOV vraagt zich af waarom lijn 280 slechts gemiddeld 10 reizigers per rit trekt. (Een van onze lidorganisaties (Rover) vindt zelfs reactivering van de spoorlijn Amersfoort - Veenendaal nog steeds gewenst, het tracé is praktisch nog geheel voorhanden.) Hier kan (net als elders) nog wel een promotiecampagne worden opgezet. Hoeveel reizigers worden gedupeerd door inkorting van deze lijn van Petenbos tot station Veenendaal Centrum?

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

Lijn 50 (Utrecht - Zeist - Elst - Veenendaal en Utrecht - Zeist - Elst - Wageningen)

Het ROCOV wil nu ook schriftelijk melden dat het zich verbaast over het enorme aantal ritten dat Syntus tussen Zeist (Het Rond) en Utrecht CS aan het aanbod van U-OV-lijnen 51 en 251 (en vanaf de Jordanlaan ook aan 52, 53 en 74) heeft toegevoegd. Deze extra ritten op lijn 50 (en onder dat lijnnummer) moeten in de U-OV-concessie door Qbuzz (en door de provincie) worden gedoogd.

Interessant is of de extra ritten naar Utrecht CS vanuit Wageningen, Rhenen, Veenendaal, Elst, Amerongen, Leersum, Doorn en Driebergen ook extra reizigers naar Utrecht CS hebben aangetrokken. Deze mensen hebben (vanaf Doorn ook met U-OV-lijn 71) op station Driebergen-Zeist buiten de spits nog steeds slechts twee NS-sprinters per uur naar Utrecht CS. Dat is een zeer mager aanbod en een rechtstreekse bus kan uitkomst bieden.

Het ROCOV vindt echter dat de verhouding tussen ritten door U-OV en door Syntus nu wel uit het lood is geslagen. Syntus verbruikt veel kwantiteiten op de vele ritten tussen Zeist (Jordanlaan) en Utrecht (thans in het dal 4x per uur lijn 50, i.p.v. voorheen 2x - naast 10 ritten lijn 51/52/53/74), die elders moeten worden bezuinigd.

Het ROCOV verneemt graag:

- welke stappen worden ondernomen om tot een evenwichtiger aanbod van bussen tussen Zeist en Utrecht te komen;

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

Lijn 56 (Amersfoort - Zeist - Doorn - Wijk bij Duurstede)

Het ROCOV waardeert de creativiteit om vanaf het nieuwe (bus)station bij station Driebergen-Zeist niet via de bouwput bij de toekomstige tunnel te rijden, maar via de Breullaan en de Arnhemse Bovenweg. Desondanks bestaat de vrees dat niet alleen lijn 56 voor deze omleiding zal kiezen.

Het ROCOV betreurt (het wordt zowaar in het Vervoerplan gememoreerd) dat lijn 56 sinds maart 2017 niet meer doorrijdt naar Stadhuis en Eemplein (en MeanderMC). Wie naar Amersfoort reist, wil soms verder dan het CS! Wat bij lijn 70 is opgemerkt geldt ook voor lijn 56.

Lijn 356 (Amersfoort - Soesterberg Nat.Mil.Museum)

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

*Concessie Veluwe: **Lijn 5 (Ede-W NS - Ede C - Kernhem - De Klomp NS)** > 83*

Lijn 83 (De Klomp NS - Veenendaal West NS - C NS) > 85

*Concessie Veluwe: **Lijn 85 (Veenendaal C NS - Ede Ziekenhuis - Ede-W NS)** > 5*

Wij hebben ons in de inleiding al positief uitgelaten over deze samenwerking die vanzelfsprekend zou moeten zijn. Wij vragen wel aandacht voor gebied specifieke tariefproducten. Ook die moeten natuurlijk over en weer worden geïntegreerd. Het ROCOV verwacht hierover graag nadere informatie.

Het ROCOV vraagt nog wel aandacht voor de ontsluiting van de wijk Dragonder Oost. Wij hadden hiervoor wel een voorstel verwacht. De bus (lijn 85) rijdt via de Grote Beer. Dat is voor het gebied ten oosten van de Rondweg-Oost onaantrekkelijk en ver.

Het ROCOV gaat ervan uit dat de gemeente Veenendaal de gewenste bushaltes in het industriegebied De Batterijen zal realiseren.

Lijn 381 (Soesterberg Nat.Mil.Mus. - Zeist - Driebergen (station Driebergen-Zeist) / Austerlitz)

Het ROCOV constateert tot zijn genoegen dat een route is gevonden die in Zeist de haltes Begraafplaats en KNVB weer bedient en die daarnaast de snelle route tussen Austerlitz en Station Driebergen-Zeist handhaaft. Daarmee wordt een "te gedogen route" tussen dat station en het Busstation in Zeist (identiek aan lijn 56) op een fraaie manier omzeild, terwijl een andere "te gedogen route" (de verlaten route van lijn 81 uit de vorige concessie) in ere wordt hersteld.

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

Lijn 575 (Soesterberg Nat.Mil.Mus. - Soesterberg - Zeist - station Driebergen-Zeist - Driebergen (Wildbaan))

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

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

VECHT / AMSTEL

Het ROCOV steunt Syntus als de Buurtbusvereniging (door Syntus) moet worden geadviseerd om **lijn 522 (Vreeland - Loenen - Weesp)** aan te passen aan aanpassingen in lijn 121. (Het ROCOV heeft geen direct contact met de Buurtbusvereniging.)

Lijn 120 (Utrecht - Breukelen - Amsterdam Bijlmer / Johan Cruijff-Arena)

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

Lijn 121 (Hilversum - Mijdrecht)

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

Lijn 126 (Mijdrecht - Amsterdam Bijlmer / (Johan Cruijff-)Arena)

Het ROCOV is aangenaam verrast door de **Amsterdam Bijlmer / (Johan Cruijff-)Arena** enorme toename van het aantal reizigers op deze lijn.

OUDE RIJN / WOERDEN / LOPIKERWAARD (/ GOUDA)

Lijn 106 (Nieuwegein - Gouda)

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

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

Het ROCOV verzoekt de provincie Utrecht om (zodanig met Zuid-Holland) bij te springen als door problemen met vakantieregelingen problemen zouden ontstaan. Vooropstaand doel moet het in stand houden van de doorgaande verbinding blijven!

Lijn 3 / 5 (Woerden)

Het ROCOV volgt de ontwikkelingen met interesse.

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

BUURTBUSSEN

Nu de buurtbussen in deze OV-concessie een steeds grotere rol spelen zou het ROCOV graag direct kennismaken en bekijken of afspraken over de invulling van de adviesrol kunnen worden gemaakt.

UITHOFLIJNEN

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

NACHTLIJNEN

Het ROCOV had voor 2017 al zijn verbazing erover uitgesproken dat lijn **N126 (A'dam Leidseplein - A2 - Vinkeveen - Mijdrecht)** geen halte had nabij de ZiggoDome en de knoop Amsterdam Bijlmer *Johan Cruijff* ArenA. In het Vervoerplan ontbreekt een opmerking hierover.

Uit de bij het Vervoerplan gesloten correspondentie met de Vervoerregio Amsterdam blijkt dat men geen bezwaar heeft om een halte van N126 bij ZiggoDome in te voeren. Wat let ons?

SCHOLIERENLIJNEN

Geen opmerkingen.

ZOMERLIJNEN

Het ROCOV adviseert negatief over het voorstel **lijn 380 (Amersfoortse wijken - Henschotermeer)** in 2018 op te heffen. Opheffen in 2017 (startdatum: 2 juli a.s.) kan niet, want de lijn maakte deel uit van de offerte. Het ROCOV vraagt van Syntus het oorspronkelijke promotieplan in werking te stellen, de exploitatie naar geweten uit te voeren en over de resultaten aan het ROCOV en de provincie te rapporteren. De suggestie om bij ongewenst succes zo nodig op andere (wel goed lopende?) zomerdiensten te bezuinigen is welhaast nog meer bezijden de realiteit.

Vragen

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

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

Met vriendelijke groet,



drs. J. van Leijenhurst
Voorzitter ROCOV Utrecht