



Vervoerplan DMG 2024

Versie 03-05-2023



3 mei 2023

Qbuzz

Griffioenlaan 8

3526 LA Utrecht

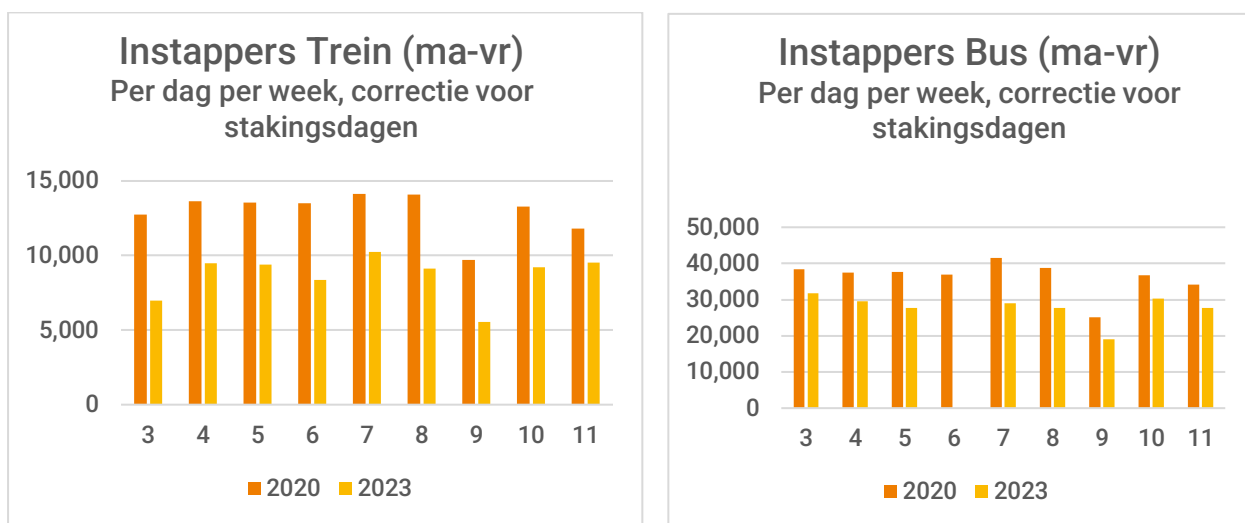
Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Uitwerking inhoudelijke wijzigingsvoorstellen	5
2.1	R-net trein (Merwedelingelijn)	5
2.1.1	Aanpassing vertrektijden Merwedelingelijn	5
2.2	R-net bus	5
2.3	snelBuzz	6
2.3.1	Lijn 388	6
2.3.2	A27	6
2.3.3	Aansluitingen	7
2.4	streekBuzz	7
2.5	stadsBuzz Drechtsteden	8
2.5.1	Lijn 4, Papendrecht, Wilgendonk	8
2.5.2	Lijn 10, Binnenstad van Dordrecht	10
2.6	stadsBuzz Gorinchem	10
2.6.1	lijn 6	10
2.7	buurtBuzz	10
2.8	bestelBuzz en deur-haltetaxi	11
3	Infrastructuur	12
3.1	Nieuwe haltes	12
3.1.1	Dordrecht, Amstelwijck-Park	12
3.2	Vervallen haltes	12
3.3	Gewijzigde haltenamen	12
3.4	Routevoering buslijn 10	12
4	Ontheffingen	14
5	Dienstregelingperiodes	15
6	Mutatieoverzicht DRU's	16
	Bijlage 1: Ontwikkelwensen	17
	Bijlage 2: Rijtijden	18

1 Inleiding

Het vervoerplan 2024 voor de concessie Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem is een logisch vervolg op de ontwikkelingen die tijdens de grote transitie in 2022 heeft plaatsgevonden. Er is in het beginsel sprake van onderhoud aan het lijnennet ten opzichte van het vervoerplan van 2023. De wijzigingen worden beknopt besproken per productformule. Het afgelopen jaar stond in het teken van herstel na Covid-19, maar ook van beperkingen door inzetbaarheidsproblemen van het rijdend personeel.

Het aantal reizigers blijft achter ten opzichte van 2019 en begin 2020, maar we zien wel een toename van het aantal reizigers die gebruik maken van onze treinen en bussen. Herstel van de reizigersaantallen tot het niveau van 2019 zal naar verwachting nog enkele jaren duren.



Afbeelding 1: Ontwikkeling van het aantal reizigers in de eerste weken van 2020 en 2023. Vanaf week 13 in 2020 was er een flinke afname door Covid-19.

Beschikbare middelen en ontwikkelwensen

Vanwege de gevolgen van Covid-19 pandemie, heeft het lijnennet binnen de concessie Drechtsteden, Molenlanden en Gorinchem in 2022 een grote transitie doorgemaakt. Om de huidige dienstregeling te kunnen rijden heeft Qbuzz gebruik moeten maken van de landelijke transitievergoeding openbaar vervoerregeling (TVOV). Dankzij de TVOV en de exploitatiesubsidie van de provincie Zuid-Holland zijn voldoende middelen beschikbaar om de dienstregeling 2023 te kunnen rijden.

Voor 2024 is het op dit moment nog onduidelijk of het Rijk dan wel provincie Zuid-Holland voldoende middelen beschikbaar kan stellen. Deze middelen zijn noodzakelijk om het achterblijvend herstel in reizigersopbrengsten te kunnen dekken. Hier ligt een belangrijk afbreukrisico.

Uitgangspunt bij het opstellen van het vervoerplan 2024 is de inzet van eenzelfde aantal dienstregelinguren (DRU) ten opzichte van 2023. De inzet van eenzelfde aantal DRU's ten opzichte van 2023 is enkel mogelijk indien er voldoende middelen vanuit het Rijk of de provincie Zuid-Holland beschikbaar worden gesteld.

De provincie Zuid-Holland heeft een aantal ontwikkelwensen voor 2024. Deze ontwikkelwensen maken geen onderdeel uit van het vervoerplan maar vormen losse pakketten die de provincie Zuid-Holland kan lichten indien

hiervoor voldoende middelen beschikbaar worden gesteld. De ontwikkelwensen zijn in bijlage 1 van dit vervoerplan opgenomen.

Inzetbaarheidsproblemen rijdend personeel

Ook voor komend jaar zijn er zorgen over de inzetbaarheidsproblemen met betrekking tot het rijdend personeel. Net als veel andere (vervoer)bedrijven hebben we last van een veranderend en hoger verzuimpatroon en de krapte op de arbeidsmarkt. Sinds juni 2022 is de dienstregeling daarom regelmatig aangepast om zo de omvang van het werkpakket beter aan te laten sluiten bij het aantal inzetbare chauffeurs. Grootschalige willekeurige rituitval is hierdoor beter te voorkomen en zo blijven we voorspelbaar richting onze reizigers.

Er wordt hard gewerkt om nieuwe collega's te werven en de personeelsinzetbaarheid voor de toekomst op orde te krijgen. Gezien de situatie op de arbeidsmarkt blijft het een grote uitdaging om de personele formatie op peil te houden. We doen er alles aan om dit te bereiken maar het blijft ook voor 2024 een onzekere en moeilijk te voorspellen factor. Dit in combinatie met een moeilijk te voorspellen reizigersontwikkeling maakt het ook voor 2024 uitdagend om voldoende capaciteit te bieden in combinatie met het "op de weg te krijgen" vervoeraanbod.

In het vervoerplan 2024 wordt uitgegaan van een situatie zonder een structureel tekort aan personeel. Indien het noodzakelijk is om af te schalen voor betrouwbaarheid vindt deze afschaling plaats in goed overleg met de provincie Zuid-Holland. Uitgangspunt is dat geen vermindering plaats vindt op tijden dat capaciteitstechnisch meer ritten nodig zijn. Daarnaast vindt afschaling op buslijnen die met een lage frequentie rijden niet plaats.

Proces en planning

Begin april 2023 heeft een sessie plaatsgevonden waarin Qbuzz, Provincie Zuid-Holland, gemeenten en gemeentelijke samenwerkingsverbanden met elkaar van gedachten hebben kunnen wisselen over mogelijkheden, kansen en ruimtelijke ontwikkelingen. Op dat moment is ook onderscheid gemaakt in wijzigingsvoorstellen die wel en niet opgenomen zijn in dit vervoerplan.

In mei 2023 vindt de consultatie van de wijzigingen plaats bij het RODAG, het regionaal overleg van Consumentenorganisaties binnen het openbaar vervoer in het concessiegebied. Eind mei 2023 wordt een advies van RODAG verwacht. Na de zomervakantie van 2023 vindt vervolgens een Stuurgroep plaats van gedeputeerde en wethouders. De periode tot aan ingang van de nieuwe dienstregeling wordt vervolgens gebruikt om de wijzigingen te implementeren.

2 Uitwerking inhoudelijke wijzigingsvoorstellen

2.1 R-net trein (Merwedelingelijn)

Op de Merwedelingelijn blijven de frequenties gedurende de dag gelijk ten opzichte van de huidige dienstregeling. Wel heeft de provincie Zuid-Holland aangegeven de wens te hebben om de beperkingen in de dienstregeling in de avonduren, zondag en de vakanties terug te draaien. Deze wens is in bijlage 1 als ontwikkelwens opgenomen maar maakt geen onderdeel uit van dit vervoerplan.

2.1.1 Aanpassing vertrektijden Merwedelingelijn

NS past vanaf december 2023 haar dienstregeling aan. Daardoor veranderen de vertrektijden van NS in zowel Geldermalsen als Dordrecht. NS rijdt tussen Dordrecht en Rotterdam een gedeeltelijke tienminutendienst op een aantal dagen van de week. Hierbij rijdt de Intercity elke tien, respectievelijk 20 minuten. Dit heeft consequenties voor de aansluitingen in Dordrecht.

Qbuzz past, binnen de beperkingen die er zijn op een grotendeels enkelsporig baanvak en brugopeningen zo goed als mogelijk haar dienstregeling aan op de Merwedelingelijn. Zo wordt aan een zo groot mogelijke groep reizigers een optimaal product aangeboden, zonder een kleine groep reizigers sterk te duperen.

In basis continueert Qbuzz de patroontijden van 2022. Wel rijden alle treinen tussen Dordrecht en Gorinchem voortaan twee minuten vroeger. Op die manier blijven de bestaande overstappen behouden, maar wordt wel een tweetal minuten extra stilstand toegevoegd in Gorinchem. Dat is goed voor de betrouwbaarheid van de spoorlijn en leidt tot minder vertraging en rituitval.

2.2 R-net bus

Qbuzz rijdt een snel en aantrekkelijk aantal R-netlijnen van de Drechtsteden naar Rotterdam. Dit betreft de lijncombinatie 416/488 tussen Rotterdam en Alblasterdam, via Hendrik-Ido-Ambacht, Zwijndrecht, Dordrecht en Papendrecht. Daarnaast is er R-netlijn 489 tussen Rotterdam, Ridderkerk en Alblasterdam/Nieuw-Lekkerland en R-netlijn 491 tussen Rotterdam, Papendrecht en Sliedrecht. Ten opzichte van het vigerende vervoerplan 2023 zijn er geen wijzigingen voorgenomen op de R-netlijnen.

In het vervoerplan van 2023 is geschreven dat dat de frequentie in de zomer op R-netlijnen op weekdagen teruggebracht werd naar een halfuursdienst, waarbij dit in het beginsel alleen voor 2023 zou gelden. In de zomer van 2022 is dezelfde maatregel ook al uitgevoerd, maar toen was de reden een gebrek aan personeel. Onderzoek is gedaan naar het effect van de frequentiewijziging in de zomer van 2022.

In de periode 3 juli – 21 augustus 2022 zijn er geen volmeldingen gedaan door chauffeurs die rijden op de buslijnen van R-net. Onderzoek is gedaan naar de gemiddelde bezetting van alle busritten op deze lijnen in deze periode in het dal. Geen enkele rit kende een hogere bezetting dan 14 personen. Gelet op de inzet van bussen met 47 zitplaatsen en een aantal staanplaatsen worden geen capaciteitsproblemen verwacht in de zomer van 2023 en 2024. Hiermee wordt de vervoerplanwijziging van 2023, met een vermindering van de frequentie in de daluren in de zomervakantie, voortaan permanent doorgezet.

2.3 snelBuzz

Het snelBuzzproduct omvat twee verschillende hoogwaardige buslijnen. Buslijn 387 biedt een snelle en frequente verbinding tussen Utrecht, Vianen, Meerkerk en Gorinchem, waarbij op een groot deel van de dag wordt doorgereden naar het oosten van Gorinchem. Alle ritten sluiten perfect aan op de Merwedelingelijn, waardoor ook reizigers uit bijvoorbeeld Hardinxveld-Giessendam een snelle verbinding hebben met Utrecht. Er zijn geen wijzigingen voorzien op snelBuzz-lijn 387.

Buslijn 388 rijdt tussen Utrecht en Rotterdam waarbij gereden wordt via Utrecht-Papendorp, Vianen, Lexmond en de dorpen langs de N214. Vervolgens wordt via Sliedrecht en Papendrecht een verbinding geboden naar Rotterdam HES en metrostation Kralingse Zoom. Deze buslijn rijdt sinds december 2022 in de avonden, het weekeinde en tijdens de kerst- en zomervakantie alleen tussen Utrecht en Sliedrecht Station Baanhoek. Daar is een overstap mogelijk op R-netlijn 491 naar Rotterdam.

2.3.1 Lijn 388

Qbuzz stelt geen wijzigingen voor snelBuzz 388 voor 2024. Wel is er een wens vanuit Provincie Zuid-Holland waarvoor thans geen dekking bestaat, het past immers niet binnen het uitgangspunt dat het vervoerplan 2024 DRU-neutraal uitgevoerd dient te worden. Daarom is dit voorstel geen onderdeel van het vervoerplan, maar wordt verwezen naar bijlage 1.

2.3.2 A27

De A27 wordt de komende jaren verbreed waarbij globaal gezien de vluchtstrook in gebruik wordt genomen als 3^e rijstrook. Deze maatregel is hard nodig voor het wegverkeer om deze weg geschikt te maken voor de toegenomen verkeersdrukte.

Elke werkdag worden gemiddeld meer dan 3100 enkele reizen gemaakt over de A27 met de snelBuzz. Daarbovenop komen de gebruikers van de Brabantliner. Een significant aantal dus. Tijdens de ombouwperiode kan voor een deel van de tijd geen gebruik gemaakt worden van de vluchtstrook door de snelBuzzen van Qbuzz en de Brabantliners. Er is op dit moment een vluchtstrookontheffing waardoor -weliswaar met aangepaste snelheid- de file gepasseerd kan worden door bussen.

Qbuzz en Arriva zijn samen met Rijkswaterstaat en de provincies in gesprek. Qbuzz staat voor een betrouwbare dienstverlening voor haar reizigers en rijdend personeel. In een eerder stadium zijn veel mitigerende maatregelen afgevallen om diverse redenen. In de praktijk blijft alleen de variant over dat er meer rijtijd in dienstregeling wordt opgenomen. Het is op dit moment niet duidelijk wanneer de werkzaamheden starten en hoeveel hinder onze bussen gaan ondervinden

Tevens zorgt het niet-vluchtstrookgebruik voor een afnemende attractiviteit van het busproduct waardoor het reizigersherstel en groei op deze lijnen achterblijft komende jaren.

De hoeveelheid extra rijtijd is nu nog onbekend en is afhankelijk van de hoeveelheid hinder die daadwerkelijk gaat ontstaan. Op dit moment wordt als uitgangspunt gehanteerd dat alle busritten in de spits, in de spitsrichting, 10 minuten extra nodig hebben. Dit lost enerzijds het probleem van betrouwbaarheid vermoedelijk geheel of grotendeels op. Anderzijds leidt dit wel tot significant hogere exploitatiekosten voor Qbuzz. Er zijn immers meer bussen en personeel nodig om dezelfde hoeveelheid reizigerskilometers te genereren. Op een moment dat er sprake is van een volledig dienstregelingjaar komt dit uit op een toename van circa 2100 DRU.

Er zijn op dit moment geen middelen beschikbaar om deze maatregel DRU-neutraal uit te voeren. Indien er geen aanvullende middelen beschikbaar worden gesteld, dient elders in het vervoerplan circa 2100 DRU te worden bespaard, op het moment dat voor het volledige dienstregelingjaar 2024 vluchtstrookonttrekkingen zijn.

2.3.3 Aansluitingen

Vanuit reizigers zijn klachten binnengekomen over de te krappe aansluiting op de 1e rit van lijn 387 vanuit Utrecht die in Meerkerk aansluit op een daar startende 388 naar Rotterdam. Ook wordt de aansluiting in de avond en het weekeinde van de 388 op de 491 naar Zuidplein in Sliedrecht Baanhoek als krap ervaren. Voor de dienstregeling van 2024 wordt onderzocht welke maatregelen uitgevoerd kunnen worden om deze overstappen robuuster te maken.

2.4 streekBuzz

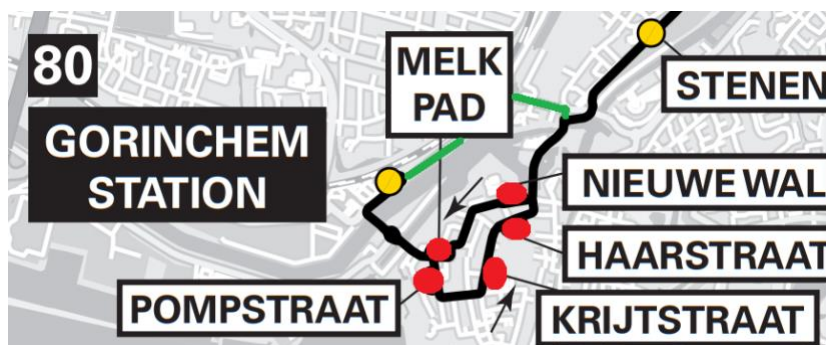
De streekBuzz geeft maatwerkverbindingen. Het streekBuzzproduct bestaat uit de volgende lijnen.:

- lijn 21 tussen Ridderkerk, Hendrik-Ido-Ambacht en Zwijndrecht
- lijn 74 tussen Nieuw-Lekkerland, Streefkerk, Nieuwpoort, Goudriaan en Gorinchem
- lijn 75 tussen Goudriaan, Molenaarsgraaf en Sliedrecht
- lijn 80 tussen Vianen, Meerkerk, Arkel en Gorinchem
- lijn 90 tussen Utrecht, Vianen, Lexmond, Nieuwpoort en Gelkenes
- lijn 92 tussen Dordrecht, Zwijndrecht, Hendrik-Ido-Ambacht en Rotterdam
- lijn 93 tussen Nieuw-Lekkerland, Oud-Alblas, Papendrecht en Dordrecht

Van al deze lijnen blijft in basis de opzet gelijk, met uitzondering van buslijn 80. Wel kunnen op de overige lijnen wijzigingen plaatsvinden in de aankomst- en vertrektijden.

Buslijn 80 verbindt Gorinchem met Arkel en rijdt verder naar Meerkerk en Vianen. Net na station Gorinchem rijdt de buslijn nu een route dwars door de binnenstad van Gorinchem. Dit zorgt voor een significant langere reistijd voor reizigers naar Arkel en Lingewijk. De bestaande route is slecht geschikt voor lijnbussen; de route gaat via krappe wegen met veel bochten.

Circa 8 reizigers per dag per richting profiteren van de route via de binnenstad terwijl 30 reizigers per richting te maken hebben met een omreisroute. We stellen voor om de route van buslijn 80 te wijzigen en te strekken via de halte Merwedekanaal, de Stationsweg en de Concordiaweg. De halte station Gorinchem wordt hierbij de toegang tot de binnenstad vanaf lijn 80. Doorgaande reizigers profiteren van een kortere reistijd en betere overstappen op de Merwedelingelijn.



Figuur 1: Groen is de voorgestelde route van lijn 80

Als mitigerende ontsluiting van de binnenstad vindt een wijziging plaats van de buurtBuzzlijnen 704/705 en 706/707. Daar waar deze nu rijden via de haltes Pompstraat en Melkpad, wordt hun route uitgebreid via de Krijtstraat, Haarstraat en Nieuwe Walsteeg. Hierbij blijft de binnenstad van Gorinchem op een groot deel van de week een bediening behouden, naast de toegang vanaf het treinstation.

De bovenstaande routewijziging van de buurtBuzz dient samen met de routewijziging van lijn 80 te worden bekeken. De routewijziging van beide buurtBuzzen is thans nog in onderzoek van de buurtBuzzverenigingen. Op het moment dat beide buurtBuzzverenigingen tot de conclusie komen dat de routewijziging van hun lijnen niet door kan gaan, vervalt het wijzigingsvoorstel voor lijn 80.

Lijn 80	Routewijziging Gorinchem	~180 DRU per standaardjaar
---------	--------------------------	----------------------------

2.5 stadsBuzz Drechtsteden

De stadsBuzz Drechtsteden verbindt de verschillende wijken van Dordrecht. Daarnaast rijden er buslijnen vanuit Zwijndrecht en Papendrecht naar Dordrecht onder dezelfde productformule. Het lijnennet kent grotendeels een fijnmazige ontsluiting bovenop het trein- en R-netbusnetwerk.

Voor de stadsBuzz Drechtsteden stelt Qbuzz voor lijn 4 en 10 wijzigingen. De buslijn 2, 3, 5 en 7 blijven qua opzet ongewijzigd. Wel kunnen kleine wijzigingen in de vertrek- en aankomsttijden voorkomen.

2.5.1 Lijn 4, Papendrecht, Wilgendonk

Buslijn 4 biedt verschillende verbindingen aan in de Drechtsteden. De lijn rijdt tussen Amstelwijck/Wielwijk naar Staart over het station en het Centrum. Daarnaast rijdt van maandag tot en met vrijdag de lijn een aanvullende verbinding tussen Dordrecht en Papendrecht.

Lijn 4 kent een complexe dienstregeling. Op het samenlooptraject tussen Plein 1940-1945 en het Centrum met de andere tak van lijn 4 wordt een kwartierdienst uitgevoerd. Op station Dordrecht is er sprake van een overstapverbinding op lijn 3 zodat reizigers elk kwartier een verbinding hebben met Wielwijk en het Admiraalsplein. In de dienstregeling wordt rekening gehouden met de vaste brugopeningen op de N3 Merwedeburg waarbij de brug 11 minuten per uur gesloten is. Een dienstregeling waarbij de bus elk uur voor een dichte brug staat is niet betrouwbaar. Dit alles biedt weinig ruimte voor schuiven in tijden.

De verbinding naar Papendrecht kent te weinig rijtijd. Bussen komen dikwijls te laat aan en er is niet genoeg hersteltijd om punctueel te vertrekken.

Het aantal gebruikers van de bushalte Vuurdoornhof en Winkelcentrum Wilgendonk is laag. Bij het winkelcentrum stappen 5 reizigers per dag in, bij het Vuurdoornhof 3. Deze reizigers reizen naar station Dordrecht of stappen over bij busstation Papendrecht. Overige gebruikers van de omgeving van deze haltes stappen direct in op de Burgemeester Keizerweg, waar R-netlijn 416 een snelle en frequentie verbinding biedt met Dordrecht.

Om de betrouwbaarheid van lijn 4 te verbeteren, stelt Qbuzz stelt voor om buslijn 4 in Papendrecht met 2 haltes in te korten, waarbij gekeerd wordt op de rotonde ten oosten van de halte Stellingmolen. Vervolgens wordt vertrektijd afgewacht bij de halte Walmolen, waar een haltehaven reeds aanwezig is.

Met deze maatregel ontstaat enkele minuten speling in de dienstregeling waardoor de zo gewenste betrouwbaarheid van dienstuitvoering wordt verhoogd. Tevens biedt het chauffeurs, door een doorwerking van de dienstregeling op buslijn 3 in Crabbehof, enige extra ruimte om op het eindpunt waar mogelijk rust en hersteltijd toe te voegen. In een periode waarin werkdruk onder buschauffeurs onder de aandacht is, is dit voor Qbuzz een belangrijk voorstel.

Reizigers die normaliter gebruik maken van de haltes Vuurdoornhof en Winkelcentrum Wilgendonk kunnen gebruik maken van de dichtstbijzijnde alternatieve haltes welke liggen op 350m respectievelijk 500m. Dit zijn er circa 8 per werkdag. De alternatieve haltes betreffen de haltes Stellingmolen van lijn 4 en de haltes Vijverpark en De Lage Waard op de Burgemeester Keizerweg. Bij Winkelcentrum Wilgendonk wordt een voorziening voor deelfietsen aangelegd. Voor reizigers die geen gebruik kunnen maken van de alternatieve halte en/of deelfietsen is er de mogelijkheid gebruik te maken van de deur-haltetaxi.

Lijn 4/14	Routewijziging Papendrecht	~400 DRU per standaardjaar
-----------	----------------------------	----------------------------



2.5.2 Lijn 10, Binnenstad van Dordrecht

Voor een onderzoek naar een meer toekomstbestendige routevoering van buslijn 10 in de binnenstad van Dordrecht wordt verwezen naar het hoofdstuk over infrastructuurmaatregelen.

2.6 stadsBuzz Gorinchem

De stadsBuzz van Gorinchem bestaat uit twee verbindingen. Buslijn 1 tussen Gorinchem Station en Gildenwijk/Haarwijk en spitslijn 6 van het station naar Avelingen. Voor buslijn 1 worden geen wijzigingen voorgesteld.

2.6.1 lijn 6

Vanwege een laag aantal reizigers is tijdens de Covid-19 pandemie lijn 6 opgeheven. In het najaar van 2022 bleek echter dat het bestaande aanbod van deur-haltetaxi tussen station Gorinchem en bedrijventerrein Avelingen niet paste bij de sterk toegenomen reizigersvraag. De deur-haltetaxi en bestelBuzz zijn bedoeld voor vervoerstromen van enkele reizigers per dag, week of maand en niet voor tientallen reizigers per uur.

Om die reden is lijn 6 sinds 11 december 2022 weer opgenomen in de dienstregeling. Dagelijks maken meer dan 40 reizigers gebruik van deze verbinding. Dat is veel voor 3 enkele ritten in de ochtend en 3 in de middag die nu worden geboden. Qbuzz stelt daarom voor om het aantal ritten in de spits iets uit te breiden van 3 naar 4 ritten per spits.

Circa 20 personen per dag profiteren van het vast inleggen van buslijn 6.

Lijn 6	Vast inleggen lijn 6, uitbreiden met 1 rit per rit	~+370 DRU per standaardjaar
--------	--	-----------------------------

2.7 buurtBuzz

Het buurtBuzznet van Qbuzz DMG bestaat uit de volgende lijnen:

701 Sliedrecht – dorpen langs de Graafstroom – Noordeloos – Hoornaar – Gorinchem

702 Papendrecht – dorpen langs de Graafstroom – Groot-Ammers

704/705 Leerdam – Arkel – Gorinchem

706/707 Boven-Hardinxveld – Hardinxveld-Giessendam – Giessenburg – Gorinchem

717 Barendrecht – Heerjansdam – Zwijndrecht

Buurtbusvereniging de Binnen-Giessen, verantwoordelijk voor de exploitatie van buurtBuzzlijn 706/707 tussen Boven-Hardinxveld en Gorinchem, heeft aangegeven hun exploitatie te willen uitbreiden en ook op zaterdagen voortaan 2 retourritten overdag te willen aanbieden aan haar gebruikers.

Lijn 706/707	Uitbreiding bediening op zaterdag	~+11 DRU per standaardjaar
--------------	-----------------------------------	----------------------------

2.8 bestelBuzz en deur-haltetaxi

Met deur-haltetaxi biedt Qbuzz een oplossing voor wie de afstand tussen huis en bushalte groter is dan afgelegd kan worden met fiets, deelfiets of lopen. In basis kan de deur-haltetaxi van alle woonadressen naar de dichtstbijzijnde logische bushalte worden geboekt in de concessiegemeenten mits de afstand groter is dan 400 meter.

bestelBuzz is specifiek product voor een deel van het vervoer in de Molenlanden op plekken waar de vervoersstromen dusdanig beperkt zijn dat reguliere busverbindingen niet logisch zijn. bestelBuzz rijdt op vaste tijden mits vooraf geboekt en biedt een goede aansluiting van en naar het lijngebonden vaste openbaar vervoer zoals de snelBuzz 388.

Er zijn op dit moment geen wijzigingen voorzien in bestelBuzz en Deur-haltetaxi. Wel wordt het gebruik permanent gemonitord.

3 Infrastructuur

Om dit vervoerplan uit te voeren, zijn enkele infrastructurele aanpassingen noodzakelijk. Ook wordt een aantal haltes in het geheel niet meer bediend en wordt de benaming van enkele haltes gewijzigd. Hieronder een overzicht.

3.1 Nieuwe haltes

3.1.1 Dordrecht, Amstelwijck-Park

Deze maatregel maakte ook deel uit van de ambities van het vervoerplan van 2023. Buslijn 4 rijdt al over de Laan van Londen langs de nieuwbouw van Amstelwijck-Park. Qbuzz stelt voor om hier de wegbeheerder een bushalte te laten plaatsen, zodat reizigers uit deze nieuwbouwwijk gemakkelijk met het openbaar vervoer kunnen reizen.

3.2 Vervallen haltes

Als gevolg van de voorgestelde wijzigingen in dit vervoerplan, zijn een aantal haltes die vanaf december 2023 niet meer worden bediend. Achter de haltenaam is tussen haakjes aangegeven op welke loopafstand de dichtstbijzijnde alternatieve ov-halte ligt welke reizigers kunnen gebruiken.

- ◆ Papendrecht, Wilgendonk (500m – Papendrecht, Vijverpark)
- ◆ Papendrecht, Vuurdoornhof (350m – Papendrecht, Stellingmolen)
- ◆ Dordrecht, Laan van Europa (80m – Dit is een doublure van de bestaande eindpunthalte)

3.3 Gewijzigde haltenamen

Qbuzz stelt voor om de volgende haltes een andere naam te geven:

- ◆ Ameide, Café op de Lekdijk (lijn 90): deze halte heet voortaan Oudendijk op verzoek van de gemeente Vijfheerenlanden.

3.4 Routevoering buslijn 10

Buslijn 10 biedt een ontsluitende verbinding aan door de binnenstad van Dordrecht. Hoewel in absolute aantallen laag, is er zeker sprake van een gebruik van deze verbinding.

De afgelopen jaren is de routevoering van buslijn 10 onder druk komen te staan. Dit komt voornamelijk omdat de binnenstad niet het profiel kent waarin een reguliere busdienst past. Daarnaast zijn meer plaatsen ingericht met gedeelte ruimte tussen weggebruikers. Op de Visbrug is dwars op de rijbaan een grote bank aangelegd waar toeristen geen bus verwachten. Op het Scheffersplein is de horeca flink uitgebreid en staan terrassen op de rijbaan. In de Wijnstraat moet de bus uitwijken in parkeerhavens om tegemoetkomend verkeer voorrang te bieden.

Al met al ziet Qbuzz dat met deze ontwikkelingen de huidige routevoering van lijn 10 onder druk komt te staan, door de ontstane spanning tussen een betrouwbare dienstuitvoering en verkeersveiligheid.

Qbuzz wil dit jaar met de gemeente Dordrecht in gesprek te gaan over een aanpassing van de route van lijn 10 om de route veiliger en betrouwbaarder te maken. Hierbij wordt vanuit de kant van Qbuzz gedacht aan ideeën om het aantal potentiële conflicten terug te brengen zoals bijvoorbeeld:

- ◆ Het omklappen van de rijrichting in de Wijnstraat
- ◆ Het slechts rijden door de binnenstad in 1 richting, de andere richting via de Oranjelaan
- ◆ Het slechts rijden tussen Station, Oranjelaan en Waterbus Merwekade.

Zolang er geen uitsluitel is, blijft de huidige route gehandhaafd.

4 Ontheffingen

Tijdens de grote transitie in 2022 kon Qbuzz niet anders dan een aantal ontheffingen aan te vragen ten behoeve van het vervoerplan 2023. Om dit vervoerplan te kunnen rijden, dient Qbuzz deze ontheffingen voor 2023 te continueren voor 2024. Concreet betekent dit dat onderstaande ontheffingen opnieuw worden aangevraagd.

- ◆ In afwijking van Artikel 3.2.1, lid 2 van het Programma van Eisen is het toegestaan om de stations Hardinxveld Blauwe Zoom, Arkel, Leerdam, Beesd en Geldermalsen dagelijks vanaf 20.30 uur en op zonen feestdagen de gehele dag éénmaal per uur per richting te bedienen.
- ◆ In afwijking van Artikel 3.2.1, lid 3 van het Programma van Eisen is het toegestaan om tijdens de door Concessiehouder gehanteerde Vakantiedienstregeling in iedere richting elk van de Stations tussen Dordrecht en Gorinchem tweemaal per uur te bedienen.
- ◆ In afwijking van Artikel 3.2.1, lid 3 van het Programma van Eisen is het toegestaan om tijdens de door Concessiehouder gehanteerde Vakantiedienstregeling in iedere richting elk van de Stations tussen Dordrecht en Gorinchem tweemaal per uur te bedienen.

5 Dienstregelingperiodes

In 2024 onderscheiden we de volgende dienstregelingperiodes:

- ◆ Jaardienst: van zondag 10 t/m zaterdag 23 december 2023 en van zondag 7 januari t/m vrijdag 5 juli 2024
- ◆ Vakantiedienst:
 - van zondag 24 december 2023 t/m zaterdag 6 januari 2024 (kerstvakantie),
 - van zaterdag 6 juli t/m zondag 25 augustus 2024 (zomervakantie),
- ◆ Vervolg jaardienst: van maandag 26 augustus t/m zaterdag 14 december 2024.

6 Mutatieoverzicht DRU's

Lijn 4/14	Routewijziging Papendrecht	~-400 DRU per standaardjaar
Lijn 6	Vast inleggen lijn 6, uitbreiden met 1 rit per rit	~+370 DRU per standaardjaar
Lijn 80	Routewijziging Gorinchem	~-180 DRU per standaardjaar
Lijn 387/388	Onttrekking vluchtstrook A27	~ +2100 DRU per standaardjaar, op het moment dat de hinder vluchtstrookonttrekking volledig is en ook gedurende een heel standaardjaar actief is.
Lijn 706/707	Uitbreiding bediening op zaterdag	~+11 DRU per standaardjaar
Divers	Rijtijdmutaties	~+150 DRU , kan nog licht wijzigen

Bijlage 1: Ontwikkelwensen

De provincie Zuid-Holland heeft een aantal ontwikkelwensen voor 2024 die ze graag vanaf december 2023 ingewilligd ziet. Op basis van het uitgangspunt dat het vervoerplan 2024 DRU neutraal is ten opzichte van het vervoerplan 2023, zijn er geen kwantiteiten over die ingezet kunnen worden om invulling te geven aan deze ontwikkelwensen. Daarom maken onderstaande ontwikkelwensen geen onderdeel uit van het vervoerplan maar vormen losse pakketten die de provincie Zuid-Holland kan lichten indien hiervoor voldoende middelen beschikbaar worden gesteld bovenop de benodigde middelen ten behoeve van de uitvoering van het vervoerplan 2024 zelf.

Merwedelingelijn

Vanaf december 2022 is de frequentie op de Merwedelingelijn in de avonden en op zondag afgeschaald. Tussen Geldermalsen en Gorinchem is op die momenten de frequentie teruggebracht naar een uurdienst. Daarnaast zijn van maandag tot en met zaterdag in de kerst- en zomervakantie de tussenritten tussen Gorinchem en Dordrecht uit de dienstregeling gehaald. Daardoor wordt op dit traject in de vakantieperiode 2x per uur gereden in plaats van 4x per uur.

De provincie Zuid-Holland heeft te kennen gegeven de dienstregeling op de Merwedelingelijn op te schalen en bovengenoemde wijzigingen terug te draaien.

Lijn 388

In december 2022 is de bediening van het trajectdeel Sliedrecht Baanhoek – Rotterdam geschrapt in de avonden na de avondspits, het weekeinde en in de zomer- en kerstvakantie. Hierdoor moet er door reizigers richting Papendrecht en Rotterdam 1x worden overgestapt, in een enkel geval zelfs tweemaal. Reizigers die tweemaal moeten overstappen zijn nu circa 4 personen per dag. De bushaltes Ketelhaven en Kooyhaven worden op de eerder genoemde momenten niet bediend.

De Provincie Zuid-Holland heeft aangegeven te onderzoeken of het mogelijk is om in de kerst- en zomervakantie het niet-doorrijden naar Rotterdam te herstellen. Dit kost ca. 1500 DRU. Er zijn op dit moment geen middelen beschikbaar om deze maatregelen DRU-neutraal uit te voeren.

Bijlage 2: Rijtijden

Eenmaal per jaar wordt een uitgebreide rijtijdanalyse gedaan. Hierbij wordt per lijn, richting en dagsoort de totale rijtijd op de verschillende momenten van de dag opnieuw vastgesteld, evenals de verdeling van rijtijd tussen haltes onderweg.

Vooraf wordt de medezeggenschap in de gelegenheid gesteld om aan te geven op welke lijnen zij knelpunten ervaren en welke lijnen zij daarom in de rijtijdanalyse willen betrekken. Aan deze lijst worden nog lijnen toegevoegd, waarvan we naar aanleiding van bijvoorbeeld reacties van reizigers het vermoeden hebben dat de rijtijd of rijtijdverdeling beter kan.

Van elke rit die in de dienstregeling heeft gereden, is bekend hoe lang de bus in de praktijk onderweg was tussen het begin- en eindpunt. Ook is bekend hoeveel tijd nodig was tussen de verschillende haltes onderweg. Op deze gegevens (metingen) is de rijtijdanalyse gebaseerd. De rijtijdanalyse voor de jaardienst doen we op basis van metingen uit de maatgevende periode tussen het einde van de kerstvakantie (begin januari) en het begin van de voorjaarsvakantie (eind februari). Minder goed weer en extra drukte op de weg en in de bus worden op die manier meegenomen in de nieuwe winterrijtijden.

De soms duizenden metingen per lijn, richting en dagsoort geven een globaal beeld van de toe- en afname van de gerealiseerde rijtijd over de dag. Vervolgens worden opeenvolgende ritten met een vergelijkbare gerealiseerde totale rijtijd geclusterd in rijtijdgroepen. Per afzonderlijke rijtijdgroep wordt vervolgens de 85 percentiel benodigde rijtijd tussen begin- en eindhalte bepaald, op basis van alle metingen in de rijtijdgroep. Van elke 100 metingen bepaalt dus de 85 langzaamste rit in een rijtijdgroep de nieuwe benodigde rijtijd.

Naast de 85 percentiel benodigde rijtijd tussen begin- en eindpunt, wordt ook de rijtijdverdeling berekend. Dit is de verdeling van de totale rijtijd tussen de 'tijdhaltes' op een lijn, de tussenhalthaltes die in de dienstregeling staan. Bij de rijtijdverdeling wordt het 60 percentiel aangehouden. Aan het begin van de lijn is de tijd daardoor iets korter en aan het eind van de lijn zit juist wat extra tijd, zodat de totale tijd uitkomt op de 85 percentiel waarde. De ervaring is dat op deze manier een goede balans wordt gevonden tussen enerzijds voorkomen dat bussen te vroeg langs haltes rijden, en anderzijds dat chauffeurs op het begin van de route het gevoel hebben tijd tekort te komen.

Soms wijzigt een busroute. Hiervan zijn dan geen goede metingen. De rijtijdanalyse wordt in dat geval gedaan op basis van metingen op de oude route. Achteraf muteren we de meer of minder benodigde rijtijd op het gewijzigde traject. De meer / minder tijd stellen we samen met de medezeggenschap vast door de oude en de nieuwe route te rijden en de benodigde tijd te meten tussen de punten waar de oude en nieuwe route splitsen en samenkomen.

De uitkomst van de rijtijdanalyse wordt gedeeld, en indien gewenst ook besproken met de medezeggenschap.