

Vervoerplan concessie DMG 2022



Versiedatum: 10 september 2021

Versie: 210910-3.1

Status: Publiekversie - Definitief

Inhoudsopgave

Inleiding.....	6
1 Uitgangspunten voor 2022.....	8
1.1 Inzichtelijk maken van de herstelverwachting	8
1.1.1 De landelijke scenario's.....	8
1.1.2 Concessie DMG in relatie tot de landelijke scenario's	9
1.1.3 Verschillende reizigers = verschillend herstel	10
1.1.4 Zoveel mogelijk voldoen aan de eisen en het bestek	11
1.2 Toekomstbeeld.....	11
1.2.1 Vertaling vanuit het ontwikkelplan	11
1.3 Vervoerkundige vertaling naar een nieuw netwerk	12
1.3.1 Ontwikkelplan als leidraad	12
1.3.2 Wendbaarheid is een must	12
1.3.3 Kwetsbare doelgroepen zoveel mogelijk ontzien	13
1.3.4 Kritisch bekijken naar (zeer) slecht bezette ritten en lijnen.....	13
1.3.5 Capaciteitsuitbreidingen zijn noodzakelijk	14
2 Maatregelen	15
2.1 Stadsdienst Drechtsteden en streeklijnen 21, 22, 92 en 192.....	15
2.1.1 Aangepaste netwerkopzet Krispijn en Crabbehof.....	17
2.1.2 Frequentieverhoging lijn 5 (Stadspolders – Sterrenburg).....	19
2.1.3 Integratie lijnen 2, 22 en 192 in Zwijndrecht en Hendrik-Ido-Ambacht.....	19
2.1.4 Beperken avondbediening Dubbeldam.....	21
2.1.5 Aanpassen aanbod aan de vraag op stadsBuzz 7 (Sterrenburg – Kil)	22
2.2 Finetuning HOV SnelBuzz en R-NET.....	24
2.2.1 Aanpassingen treindienst MLL	24
2.2.2 Verlenging halfuurdienst in avond en uurdienst op zondag lijn 388	25
2.2.3 Vervallen trajectdeel Meerkerk – Utrecht v.v. op enkele ritten lijn 388	25
2.2.4 Uitbreiding vervoeraanbod lijn 387 in de spitsuren	25
2.2.5 Toewerken naar het bieden van R-NET naar Sterrenburg.....	26
2.2.6 Behoud huidige frequenties op R-NET lijnen	26
2.3 Wijzigingen op de streeklijnen in de Molenlanden	29
2.3.1 Lijn 75 langs de Graafstroom wordt beperkt tot spitslijn	29
2.3.2 Vervallen lijn 77 in Hardinxveld-Giessendam en Sliedrecht	30
2.3.3 Vervangen lijn 78 door overstapmogelijkheid tussen lijnen 74 en 388	30
2.3.4 Vervallen lijn 79	31
2.3.5 Herstructurering tegenspitsritten lijn 90 en toevoegen latere rit.....	31
2.4 Stadsdienst Gorinchem	32
2.4.1 Bediening Dalem ook op zaterdag met lijn 387, eenduidige route lijn 1	32
2.4.2 Vervallen lijn 6 tussen Avelingen en het station.....	32
2.4.3 Integratie lijn 5 en lijn 80, wijziging frequentie en bedieningsperiode	32
3 Systeemkenmerken knooppuntvervoer Molenlanden	34
3.1.1 Aanvullend op vast openbaar vervoer	34
3.1.2 Goede gegarandeerde aansluitingen op het HOV netwerk	34
3.1.3 Korte besteltijd.....	35
3.1.4 Combinatiegraad.....	35
3.1.5 Uitbreiding halfuurdienst lijn 388.....	35
3.2 Uitwerking.....	36

3.2.1	Bleskensgraaf, Molenaarsgraaf en Ottoland	36
3.2.2	Goudriaan, Hoornaar en Noordeloos	37
3.2.3	Arkel, Hoogblokland en Meerkerk dorp	37
3.2.4	Overige kernen in het gebied	37
3.2.5	Reismogelijkheden per dagdeel	38
3.3	Verbeteringen voor de reiziger	40
4	Mogelijk aanvullende maatregelen na september 2022	41
4.1	Maatregelen in de Drechtsteden	41
4.1.1	Verdere beperking avondbediening Dubbeldam	41
4.1.2	Verdere integratie lijnen 2, 22, 92 en 192 in Zwijndrecht	41
4.1.3	Vervallen lijn 21	41
4.2	Maatregelen op R-NET en SnelBuzz lijnen	42
4.2.1	Beperken aanbod tussen Sliedrecht en Rotterdam op lijn 388.....	42
4.2.2	Uurdienst in plaats van halfuurdienst op zaterdag op lijn 388.....	42
4.2.3	Uitdunning aan de dagranden op lijn 387.....	42
4.3	Overige wijzigingen	43
4.3.1	Beperken bedieningsperiode en frequentie lijn 80.....	43
4.3.2	Vervallen dalbediening lijn 93	43
	Bijlage A: Bediening per wijk (Dordrecht en Gorinchem) en overige kernen in het concessiegebied	44
	Bijlage B: Frequenties en bedieningsperioden 2022.....	46

Samenvatting

Het vervoerplan voor 2022 is onderdeel van het transitieplan voor de concessie DMG en is gebaseerd op een groei van het aantal reizigers ten opzichte van de huidige situatie. Als basis voor het bepalen van de vervoersbehoefte zijn de landelijk afgesproken herstelscenario's gebruikt. Hierbij is primair het herstel van scenario 2 als uitgangspunt gehanteerd, maar zijn nuances aangebracht voor de verschillende doelgroepen. De verwachting is bijvoorbeeld dat scholieren sneller op het niveau van 2019 zitten, dan forensen.

De bedachte maatregelen zijn de resultante van een uitvoerige analyse van het OV-gebruik, hoofdzakelijk van de periode voor de pandemie. Daarnaast zijn ook de effecten van overheidsingrijpen geanalyseerd, om een zo goed mogelijk beeld te vormen van het te verwachten herstel. Belangrijke bouwstenen voor het opstellen van het netwerk zijn het provinciaal transitieplan en het ontwikkelplan van Qbuzz. De maatregelen zijn zoveel mogelijk in lijn met de visie vanuit het ontwikkelplan en in lijn met de uitgangspunten van het door Provincie Zuid-Holland opgestelde transitieplan. Een ander belangrijk uitgangspunt is 'wendbaarheid': snel meebewegen met actuele fluctuaties in de vervoersvraag is een must. Tegelijkertijd kan een kleine wijziging juist heel veel impact hebben op bijvoorbeeld diensten en roosters van chauffeurs, wat de flexibiliteit beperkt. De diverse bouwstenen leiden dan ook tot een vervoersaanbod dat bestaat uit:

- Een robuust-, helder en aantrekkelijk netwerk dat de basis vormt voor het vervoer de komende jaren. De frequentie op de belangrijkste lijnen worden (in lijn met landelijke uitgangspunten) zoveel mogelijk op niveau gehouden en zijn zoveel mogelijk gelijk aan elkaar. De gelijke frequenties zorgen voor optimale aansluitingen tussen lijnen onderling;
- Het netwerk is eenvoudig uit te breiden met hogere frequenties als de situatie daar structureel om vraagt. Een vliegwiel hiervoor kan bijvoorbeeld zijn het verhogen van de frequentie van de intercity's tussen Rotterdam en Dordrecht naar 6x per uur;
- Korte termijn flexibiliteit (de wendbare dienstregeling) wordt geboden door middel van tussenritten, spitslijnen etc. die qua interne planning bij Qbuzz separaat worden behandeld van het basispakket. Snelle aanpassingen zijn daardoor perfect mogelijk.

Hoewel het vervoerplan zeker verbeteringen met zich meebrengt, zijn er ook besparingen noodzakelijk. Bij de besparende maatregelen is getracht de 'pijn' zoveel mogelijk te verdelen en het aantal getroffen reizigers zo klein mogelijk te houden. Daarnaast zijn door middel van uitgebreide doelgroepanalyse ook maatregelen bedacht die op het eerste gezicht relatief ingrijpend zijn, maar waarbij er nauwelijks kwetsbare reizigers (zoals senioren) geraakt worden. Dit is bijvoorbeeld het geval bij het beperken van de avondbediening op een lijn in Dordrecht.

De voorgestelde maatregelen zijn in een drietal sessies met ambtelijke afvaardiging van diverse inliggende gemeenten en met het RODAG informeel besproken. In de drie informerende sessies zijn de ideeën toegelicht en is waardevolle input opgehaald. Deze input heeft in een aantal gevallen geresulteerd in een wijziging van het voorstel. Ook de verlenging van de beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV) tot september 2022 heeft tot gevolg dat er minder ingrijpende wijzigingen voorgesteld worden, dan eerder gedacht.

Vrijwel alle maatregelen voldoen aan de eisen van het bestek. In een aantal gevallen is dit niet volledig het geval. Bij de ontwikkeling van het vervoerplan is dit ook ambtelijk besproken met Provincie Zuid-Holland.

Van de alternatieve maatregelen die wel voldoen aan het bestek, is gezamenlijk geconstateerd dat die voor reizigers een veel grotere impact hebben. In het kort stelt Qbuzz de volgende maatregelen voor. De DRU's die worden weergegeven betreffen gewogen DRU's:

StadsBuzz Drechtsteden + lijn 92	Effect DRU's	PvE
Aangepaste netwerkopzet Krispijn en Crabbehof	- 9.500	Voldoet
Frequentieverhoging lijn 5 Sterrenburg – Stadspolders i.v.m.	+ 4.000	Voldoet
Integratie lijnen 2, 22 en 192 in Zwijndrecht	- 1.600	Voldoet
Lijn 92 niet meer 's avonds en op zondag naar Rotterdam	- 3.500	Voldoet
Beperken avondbediening Dubbeldam	- 800	Voldoet niet
Aanpassen aanbod aan de vraag op stadsBuzz 7 (Sterrenburg – Kil)	+ 1.000	Voldoet
Reservering capaciteit + kwartierdienst Oudelandshoek StadsBuzz Drechtsteden	+ 5.500	Voldoet

Finetuning HOV SnelBuzz en R-NET	Effect DRU's	PvE
Aanpassing vertrekpatroon MLL aan gewijzigde dienstregeling NS	- 255	Voldoet
Uurdienst i.p.v. halfuurdienst op zondag op lijn 388	- 700	Voldoet
Vervallen Meerkerk – Utrecht v.v. op enkele niet/nauwelijks gebruikte momenten	- 1.000	Voldoet
Verlenging halfuurdienst lijn 388 in avonduren tot globaal 21:00 uur	+ 1.100	Voldoet
Extra spitsritten lijn 387	+ 2.000	Voldoet
Reservering capaciteit R-NET en SnelBuzz	+ 4.300	Voldoet
Reservering kwartierdienst R-NET op zaterdag	+ 3.550	Voldoet

Maatregelen op streeklijnen Molenlanden	Effect DRU's	PvE
Omzetten lijn 75 naar spitslijn	- 2.500	Voldoet
Vervallen lijn 77 Hardinxveld-Giessendam	- 2.025	Voldoet Niet
Vervangen lijn 78 door overstap lijn 74 en 388	- 675	Voldoet
Vervallen lijn 79	- 1.800	Voldoet
Herstructurering tegenspitsritten lijn 90 en toevoegen latere verbinding in avond	+ 200	Voldoet

StadsBuzz Gorinchem	Effect DRU's	PvE
---------------------	--------------	-----

Vereenvoudigen opzet stadsBuzz Gorinchem inclusief halfuurdienst zaterdag	+ 660	Voldoet
Vervallen lijn 6 Gorinchem als gevolg van verplaatsing sociale werkplaats	- 700	Voldoet
Integratie lijn 5 Gorinchem en streeklijn 80 + uitbreiding bedieningsperiode	- 250	Voldoet

Omdat het precieze herstel van reizigersstromen lastig te voorspellen is, worden de bespaarde DRU's gebruikt voor reserveringen om capaciteit toe te voegen op tijden en locaties waar dit noodzakelijk is, dan wel gewenst is. Dit betreft primair, maar niet uitsluitend de volgende reserveringen:

- ◆ Verhoging spitsfrequenties op R-NET lijnen 416, 489 en 491;
- ◆ Toevoeging capaciteit op drukste assen StadsBuzz Drechtsteden;
- ◆ Toevoeging spitsritten op SnelBuzz lijnen 387 en 388;
- ◆ Herstel kwartierdienst op zaterdag op R-NET lijnen 416, 488, 489 en 491;
- ◆ Herstel kwartierdienst in daluren op zaterdag tussen Dordrecht Station en Oudelandshoek

In totaal stelt Qbuzz een besparing van afgerond 3.000 gewogen DRU voor ten opzichte van de huidige dienstregeling. De middelen die hiermee gemoeid zijn worden gebruikt voor het knooppuntvervoer in de Molenlanden. Per saldo wordt daarmee geen besparing op het totale vervoeraanbod doorgevoerd in vergelijking met de huidige dienstregeling.

Voor reizigers voor wie de vaste OV-verbinding (op bepaalde tijden) komt te vervallen is vanzelfsprekend alternatief vervoer beschikbaar. De Deur-Halte taxi biedt voor reizigers een goed alternatief voor reizen die met het vast, lijngebonden, OV lastig te maken zijn. Het tarief voor de Deur-Halte taxi zal in lijn zijn met het tarief voor het vaste OV. Een detaillering van het tarief zal worden toegelicht in het tarievenplan voor de concessie. De Deur-Halte taxi is uiteraard voor iedereen beschikbaar, niet alleen voor reizigers die als gevolg van de noodzakelijke besparingen een minder goede voorziening krijgen met het vaste OV. Specifiek voor de Molenlanden wordt daarnaast vraaggestuurd vervoer van- en naar knooppunten van het HOV aangeboden, waarmee in veel gevallen meer reismogelijkheden ontstaan voor reizigers. Dit aanbod wordt in hoofdstuk 3 toegelicht. Ook wordt voor enkele relaties ingezet op deelfietsen. Hoewel deelfietsen vanaf huis naar een halte van het OV vaak niet veel toevoegen (reizigers zijn al in bezit van een fiets), is deze voorziening op haltes die in de buurt liggen van bestemmingen (bedrijventerreinen etc.) juist wel toegevoegde waarde.

Op basis van november 2019 heeft dit vervoerplan voor circa 1% van de reizigers negatieve gevolgen. Deze gevolgen variëren van geen vaste OV bediening tot minder reismogelijkheden. Voor globaal 8% van de reizigers van november 2019 wordt het aanbod na de inkrimping van januari weer op het oude niveau gebracht. Dit betreft het herstel van de kwartierdiensten op lijnen 5 en 7 in Dordrecht en de uitbreiding op lijn 387. De verruiming van de bedieningsperiode op een aantal lijnen biedt voor reizigers aantrekkelijke, nieuwe reismogelijkheden.

Inleiding

Bijna 15 maanden geleden veranderde de wereld ingrijpend. COVID-19 werd bepalend voor het dagelijks leven. Kantoor werd keukentafel, collegezaal werd studentenkamer, de vrijdagmiddagborrel in het café werd voortgezet vanaf de bank. Na de intelligente lockdown in het voorjaar van 2020 en een zomer van versoepelingen en hoop, bleek dat de tweede en derde golf onvermijdelijk waren. Na een voorzichtige heropening van scholen, horeca en veel andere sectoren kenmerkte het najaar van 2020 en de winter van 2021 zich door verdere beperkingen. Beperkingen die er ook toe leidde dat het gebruik van het openbaar vervoer ver achter bleef bij de jaren voor de pandemie. Door middel van de Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer (BVOV), waarbij het Rijk financieel bijspong kon het vervoeraanbod grotendeels in stand worden gehouden.

Inmiddels is er zicht op betere tijden. Het vaccinatieprogramma draait op volle toeren en het beleid van de Rijksoverheid is gericht op de (geleidelijke) heropening van het land. Sinds juni zijn er veel maatregelen versoepeld, echter betekenen de versoepelingen niet dat de situatie vanaf september 2021 als 'vanouds' zullen zijn.

De verwachting is dat COVID-19 blijvend een gedragsverandering met zich meebrengt. Vijf dagen per week naar kantoor lijkt niet meer de regel te zijn en hybride werken zal de toekomst worden. Hybride werken houdt in dat (kantoor)medewerkers deels thuis werken en deels op locatie. Deze ontwikkeling, maar ook andere trends hebben grote gevolgen voor het dagelijks leven in Nederland, waarbij de effecten op de mobiliteit waarschijnlijk het grootst zullen zijn. De (lange-termijn) effecten van de pandemie zijn vertaald in diverse scenario's, waarbij het herstel van het aantal reizigers in het openbaar vervoer inzichtelijk wordt gemaakt. De scenario's verschillen onderling in de snelheid van het herstel en het moment waarop het herstel ingaat, maar er is wel consensus over de duur van het herstel: pas in 2025 zullen de reizigersaantallen van 2019 weer worden bereikt. Hierbij dient wel te worden opgemerkt, dat zonder de pandemie de reizigersaantallen in 2025 (veel) hoger zouden liggen. Dit deels door de autonome groei, maar in DMG specifiek bleken ook de investeringen die gedaan zijn in het R-NET en snelBuzz netwerk na een moeizame start eind 2019 en begin 2020 een grote groei van reizigers tot gevolg te hebben.

Om de exploitatie van het OV de komende jaren kostendekkend te krijgen, ondanks de verwachte achterblijvende reizigersaantallen, worden door vervoerders en OV-autoriteiten transitieplannen opgesteld. Ook voor de concessie DMG werkt Qbuzz aan een transitieplan. Provincie Zuid-Holland heeft daarnaast een transitieplan opgesteld voor de gehele provincie, met daarin diverse uitgangspunten voor het OV-aanbod in de provincie. Dit vervoerplan bevat de vervoerkundige invulling van de transitieplannen. Vanzelfsprekend zijn er in het transitieplan niet alleen vervoerkundige besparingsmaatregelen. Op veel andere vlakken wordt hard gewerkt om de concessies kostendekkend te houden. Desondanks is een inkrimping van de dienstregeling helaas niet te voorkomen. De toegezegde verlenging van de BVOV zorgt ervoor dat de ingrepen in de dienstregeling vooralsnog beperkt blijven tot het meer toekomstvast maken van het netwerk, waarbij DRU's verschuiven tussen lijnen. Ook is er op basis van de reizigersaantallen van voor de pandemie, maar ook tijdens pandemie, aanleiding het vervoeraanbod op sommige lijnen uit te breiden ten opzichte van de huidige dienstregeling.

Naast het provinciale vervoerplan is ook het door Qbuzz opgestelde ontwikkelplan een belangrijke bouwsteen van dit vervoerplan. Ondanks dat de gevolgen van COVID-19 nog lange tijd zichtbaar zijn, blijft de visie op het bouwen van een sterk- en toekomstvast netwerk in de concessie staan. Enkele maatregelen vanuit het ontwikkelplan komen dan ook tot uiting in dit vervoerplan.

De voorgestelde maatregelen in dit vervoerplan zijn een mix van enkele type maatregelen. Deels zijn de maatregelen direct aan COVID-19 gerelateerd. Dit houdt in dat de maatregel alleen wordt voorgesteld, omdat door de te verwachten lagere reizigersaantallen minder reizigers zullen zijn. Naast deze maatregelen zijn er maatregelen gericht op herstel. Dit betreft ook het terugdraaien van maatregelen die in januari geëffectueerd zijn. De meeste maatregelen zijn echter een vertaling van het ontwikkelplan en zogenaamde 'no-regret' optimalisaties. De laatste categorie zijn veelal kleine aanpassingen die het vervoeraanbod beter in lijn brengen met de (potentiële) vervoersvraag.

Vorbereidend op de formele adviesaanvraag, heeft Qbuzz een informerende sessie gehouden met het RODAG. Ook zijn er een tweetal regionale sessies geweest met lokale ambtelijke afvaardiging van gemeenten. Deze sessies betroffen een toelichting op de regio Drechtsteden en op de Molenlanden + Gorinchem. In de drie informerende sessies zijn de ideeën toegelicht en is waardevolle input opgehaald. Na de informerende sessies is het plan op diverse vlakken aangepast en ter consultatie voorgelegd aan het RODAG. Dit was nog voordat toegezegd werd de BVOV te verlengen. De reactie van het RODAG en de verlenging van de BVOV hebben geleid tot een aangepast maatregelenpakket, welke in dit vervoerplan worden toegelicht.

Dit vervoerplan begint met een korte introductie van de huidige situatie en de uitgangspunten voor het vervoerplan, waarna in hoofdstuk 2 de maatregelen worden toegelicht. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de systeemkenmerken van het knooppuntvervoer voor de Molenlanden. Hoewel dit aanbod formeel onderdeel is van het ketenplan, kan het aanbod niet los gezien worden van enkele maatregelen op het vaste OV in de Molenlanden. Als laatste worden in hoofdstuk 4 enkele maatregelen benoemd die mogelijk aan de orde zijn in het najaar van 2022, mocht er geen verdere verlenging van de BVOV meer komen en het herstel van reizigersaantallen (en -inkomsten) nog onvoldoende is om een kostendekkend OV aanbod te kunnen bieden.

1 Uitgangspunten voor 2022

Voor het opstellen van de vervoerkundige maatregelen als onderdeel van het transitieplan heeft Qbuzz uitvoerig onderzoek gedaan naar het OV-aanbod in de regio en het reisgedrag van onze reizigers. Dit betreft zowel het gebruik voor als tijdens de pandemie. Hierbij is onderscheid gemaakt naar diverse doelgroepen. Meer dan ooit is deze segmentatie waardevol, omdat de verwachting is dat niet alle reizigers op dezelfde wijze zullen terugkeren in het OV. Zo is door het weer bieden van fysiek onderwijs nu al te zien dat scholieren deels al weer terugkeren. Tegelijkertijd is de verwachting dat met name forensen meer thuis blijven werken ten opzichte van voor de pandemie.

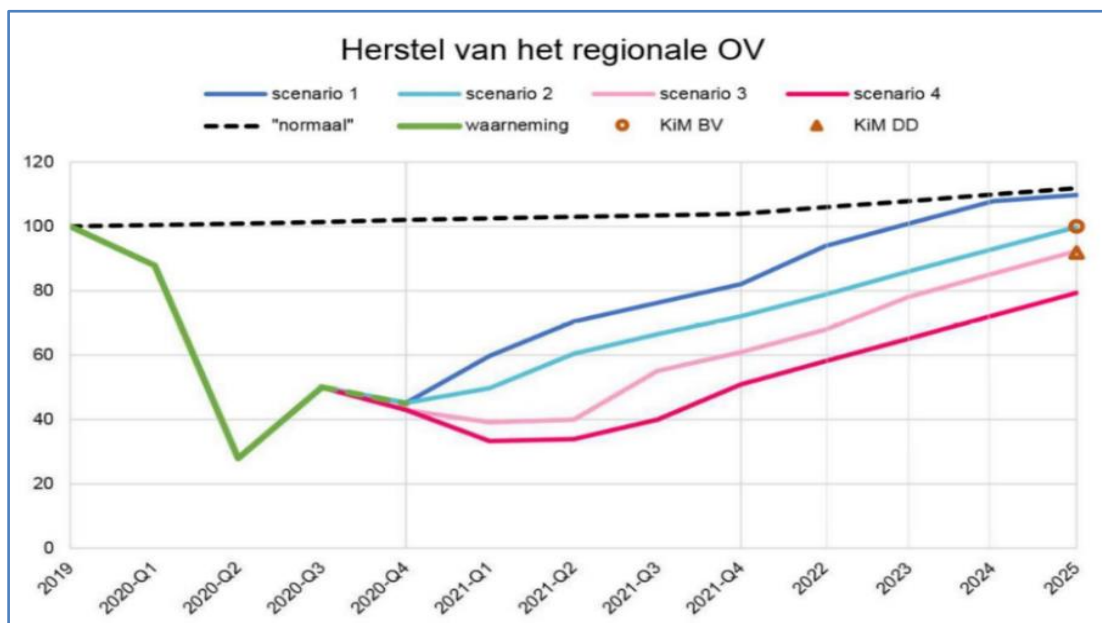
1.1 Inzichtelijk maken van de herstelverwachting

In goed overleg tussen de overheid, het Kennisinstituut Mobiliteit (KiM) en vervoerders is een inschatting gemaakt van het herstel van het OV-gebruik in de komende jaren. Hiervoor zijn een viertal scenario's als reëel beschouwd. De scenario's verschillen bijvoorbeeld in de snelheid van het herstel, maar ook het moment waarop het herstel ingaat. Door de tweede en derde golf is het herstel pas later op gang gekomen.

De scenario's zijn een gemiddelde van Nederland, maar ook een gemiddelde over alle typen reizigers. De verwachting is echter dat er wel regionale verschillen zijn. Qbuzz heeft daarom de scenario's vertaald naar regionale herstelverwachtingen per doelgroep, uurblok en lijn(groep).

1.1.1 De landelijke scenario's

De vier landelijke scenario's zijn in de zomer van 2020 opgesteld en hieronder weergegeven:



Scenario's 3 en 4 vertonen in 2021 een dip als gevolg van de tweede en derde golf. Dit beeld is in lijn met de werkelijke ontwikkelingen, waarbij door de heropening van scholen en versoepelingen van maatregelen het

reisgedrag sneller toeneemt dan scenario's 3 en 4 verwachten. Tegelijkertijd is het herstel van scenario 2 nog niet bereikt. Scenario 1 is vooralsnog niet reëel. Voor dit vervoerplan wordt primair gerekend met scenario 2, waar een regionale verdieping overheen is gegaan. Deze verdieping heeft voornamelijk plaatsgevonden op herstelcurves per type reiziger (een scholier keert bijvoorbeeld sneller terug in vergelijking tot de forens).

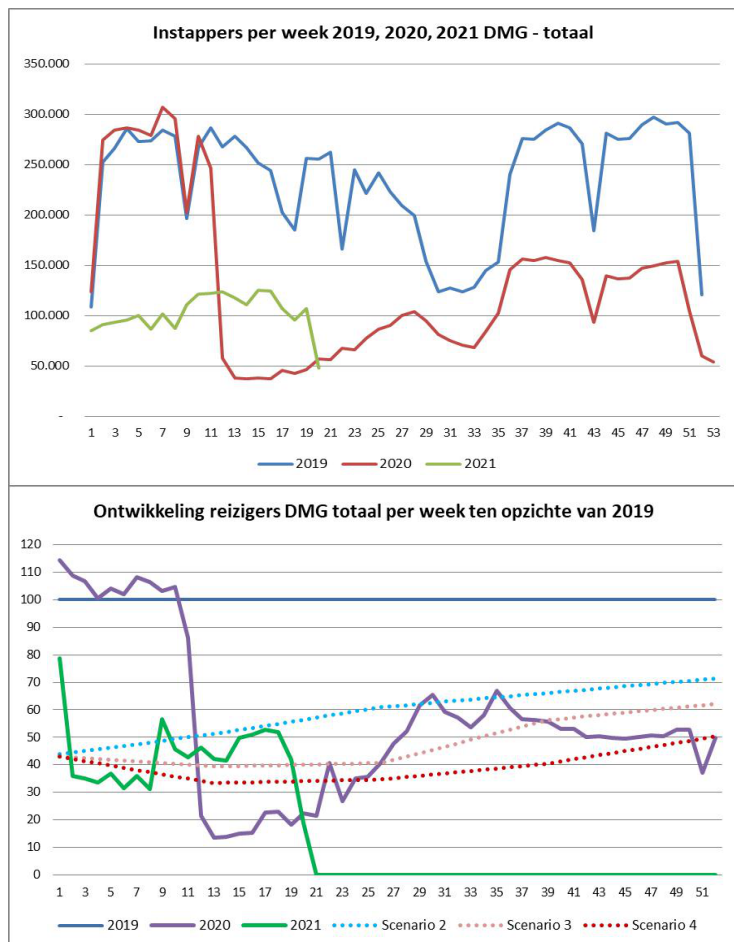
1.1.2 Concessie DMG in relatie tot de landelijke scenario's

De landelijke scenario's zijn een gemiddelde van Nederland. Een gemiddeld Nederland bestaat echter niet en onderling verschillen de concessies op veel vlakken. De concessie DMG is op een aantal punten bijzonder:

- ✦ De concessie is relatief nieuw. Met de grote netwerkaanpassingen, waarbij is ingezet op grote reizigersgroei door het bieden van snelle- en frequente verbindingen naar de grote steden. Hoewel de start van de concessie niet optimaal was, heeft deze groei in het najaar van 2019 en de eerste twee maanden van 2020 plaatsgevonden. Als gevolg van de pandemie heeft deze groei daarna niet kunnen doorzetten. De 'normaal' lijn die uitgaat van alleen autonome groei (2020-2025) is voor deze concessie dan ook niet reëel;
- ✦ Het concessiegebied bestaat uit diverse gebieden die onderling qua reizigersgedrag en vervoerstromen erg verschillen. Hierbij passen ook verschillende herstelverwachtingen.

De reizigersgroei is goed te zien in de grafieken hiernaast, waarbij het aantal reizigers per week van 2019, 2020 en 2021 is weergegeven. Begin 2020 was het aantal reizigers per week structureel hoger dan 2019. Hierbij geldt dat de waardes van 2019 in de eerste maanden zijn gecorrigeerd. Dit omdat telematica apparatuur nog niet 100% functioneerde.

De onderste grafiek toont de ontwikkeling in relatieve zin. Hierbij zijn de aantallen van 2019 voor elke week als index gesteld en zijn 2020 en 2021 tegen afgezet. Ook zijn met de gestippelde lijnen globaal de herstelscenario's weergegeven. Door de lockdown lagen de reizigersaantallen begin 2021 nog onder het niveau van scenario 4, maar verschuiven door de versoepelingen langzaam richting scenario 2.



1.1.3 Verschillende reizigers = verschillend herstel

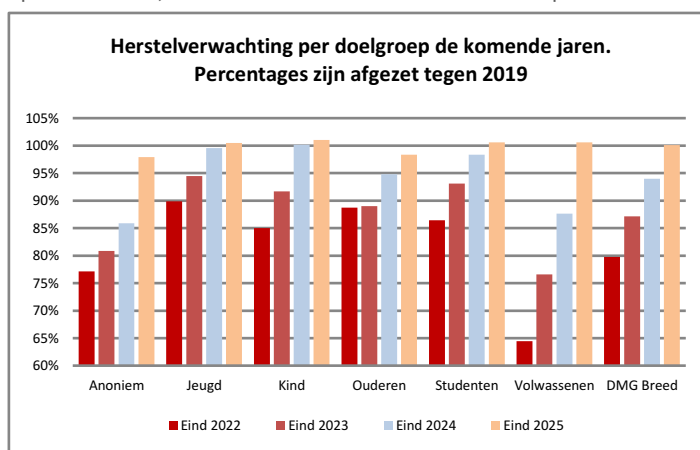
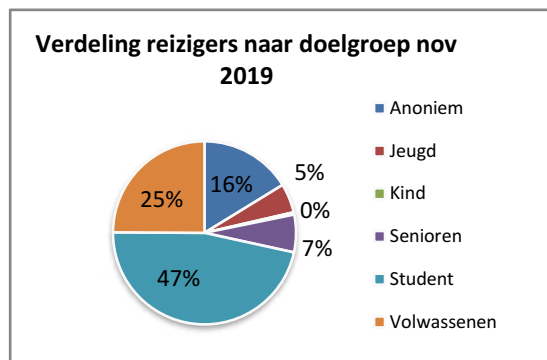
'De' reiziger bestaat niet. Daarom is op basis van de gebruikte producten waarmee reizigers inchecken in het OV, een analyse gemaakt van de werkelijke samenstelling van reizigers in DMG. Meer dan ooit is dit belangrijk, aangezien deze verschillende type reizigers ook een verschillend herstelbeeld zullen tonen. Ook zijn de herstelscenario's opgesteld op basis van reizigersaantallen en niet op reizigersinkomsten. Dit laatste is zeer relevant. Het uitgangspunt van de opgestelde transitieplannen is dat alle concessies weer kostendekkend uitgevoerd worden. Reizigersinkomsten zijn gemiddeld genomen 50% van de inkomsten van de vervoerders. Wanneer dit daalt, betekent dit dat er relatief meer bespaard moet worden om

kostendekkend OV te kunnen (blijven) bieden. Doordat de inkomsten per type reiziger zeer verschillend zijn, geeft een onderscheid naar type reizigers meer inzicht in de effecten van de herstelscenario's.

In november 2019 werden bijna de helft van het aantal ritten in de concessie gemaakt met een studentenreis-product. (93% van de studenten gebruikt vrij reizen en 7% van de reizen werden gemaakt met korting). Een kwart van de reizigers bestond uit volwassenen, veelal forensen. Dit betreft ook twee doelgroepen die beiden een verschillend effect hebben op het herstel van reizigersinkomsten. Immers studenten die vaker gaan reizen leveren geen directe inkomsten op (vergoeding geschiedt door een vaste bijdrage van het ministerie van OCW), waar dit bij forensen en reizigers op saldo dat juist wel het geval is.

Binnen de concessie zijn wel grote verschillen te zien. Doordat senioren in Dordrecht vrij vervoer genieten, is het aandeel senioren bijvoorbeeld 18% (op zaterdag zelfs meer dan 35%) en daarmee fors hoger dan het concessiegemiddelde.

De herstelverwachting per doelgroep is verschillend. Scholieren vertonen bijvoorbeeld nu al een sterk herstel doordat er weer fysiek les gegeven wordt. Dit zal met de volledige heropening van scholen snel toenemen, echter zal het herstel daarna afvlakken. Diverse grote HBO en WO onderwijsinstellingen hebben al aangegeven een toename van het aantal inschrijvingen te zien. Daarnaast gaan ook zij weer over tot fysiek onderwijs. De verwachting is dan ook dat studenten in het najaar van 2021 al een snel herstel tonen. Tegelijkertijd verwachten we ook dat grote hoorcolleges meer digitaal gaan plaats hebben, waardoor het aantal contactmomenten per student afneemt ten opzichte van 2019. Dit heeft ook zijn effect in het aantal reizen dat een student maakt. Hoewel er waarschijnlijk meer individuele studenten gaan reizen, zal naar verwachting het aantal reizen per student per week afnemen. Op basis van de data-analyse en input vanuit diverse stakeholders is het naastgelegen herstelscenario per doelgroep opgesteld.



1.1.4 Zoveel mogelijk voldoen aan de eisen en het bestek

De bestekken met de bijbehorende eisen voor concessies zijn belangrijk en gelden als leidraad voor het vervoeraanbod. De wereld is echter veranderd en het kan voorkomen dat bepaalde eisen leiden tot maatregelen die een grotere impact hebben, dan wanneer beperkt van het bestek wordt afgeweken. Hoewel Qbuzz getracht heeft de besteisen zoveel mogelijk te honoreren zijn er, in overleg met Provincie Zuid-Holland als opdrachtgever, ook enkele voorstellen die niet in overeenstemming zijn met het bestek. Bij de maatregelen wordt aangegeven wanneer dit het geval is.

1.2 Toekomstbeeld

Een (hoog)frequent netwerk van R-NET, SnelBuzz en de belangrijkste hoofdadere in Dordrecht. Naadloos op elkaar aansluitend op elkaar, de treinen op de Merwedelingelijn en de treinen van en naar Rotterdam. Het klinkt heel logisch en dat is het ook. Echter we zijn er nog niet. De door NS aangekondigde frequentieverhoging tussen Rotterdam en Dordrecht geldt voorlopig alleen nog voor de sprinters. Pas later zal het aantal intercity's ook toenemen. Deze intercity's zijn de belangrijkste vervoerders vanuit Dordrecht naar Rotterdam en verder. Juist die frequentieverhoging in de toekomst is een wezenlijke mijlpaal en het moment om de frequenties van de drukke lijnen te verhogen. Zo ontstaat een aantrekkelijk netwerk van snelle, hoogwaardige verbindingen waarbij de reiziger zonder nadenken gebruik kan maken van het OV. De aantrekkelijkheid van het OV-netwerk in de regio valt of staat met de volgende principes:

- ✦ **Frequent:** Vanaf frequenties van 6x per uur en vaker ontstaat vanzelfsprekend reizen. De daadwerkelijke dienstregeling wordt minder relevant, reizigers hebben altijd binnen een paar minuten een verbinding;
- ✦ **Integraliteit:** Overstappen tussen verschillende lijnen hoort erbij. Wanneer frequenties van lijnen niet gelijk zijn, ontstaan ongelijke overstappen. Wachtijd is hinderlijk en kan alleen beperkt worden wanneer alle logische verbindingen met dezelfde frequenties geboden worden. Nu rijden de intercity's naar Rotterdam 4x per uur, wanneer dit verhoogd wordt is het voor de integraliteit van het totale OV-netwerk zeer gewenst de belangrijkste lijnen ook in frequentie te verhogen. Om dit mogelijk te maken zijn hoge reizigersaantallen noodzakelijk. Om deze reizigersaantallen mogelijk te maken, moeten nu al principiële keuzes gemaakt worden;
- ✦ **Snelheid:** Oppervlakteontsluiting is belangrijk, maar ook snelheid. Om een goed concurrerend aanbod te bieden, moet het OV concurrerend zijn met de auto qua snelheid. De R-NET en SnelBuzz lijnen zijn hier uitermate geschikt voor. In het ontwikkelplan is ook voorzien dat het R-NET netwerk wordt uitgebreid naar de wijk Sterrenburg in Dordrecht. Ook hier liggen kansen voor een aantrekkelijke HOV verbinding naar het station en verder richting Rotterdam.

1.2.1 Vertaling vanuit het ontwikkelplan

Bovengenoemde toekomstbeeld is een voortvloeisel vanuit het ontwikkelplan, waarin deze nadruk op de sterke en snelle verbindingen de leidraad vormt voor een robuust en toekomstvast OV-netwerk in de concessie. In dit plan zijn frequentieverhogingen voorzien op de R-NET lijnen en de genoemde extra R-NET verbinding naar Sterrenburg. Daar staat tegenover dat op het platteland juist het OV-aanbod meer vraaggericht wordt ingericht. Ook hier zijn de

verbindende lijnen, zoals de succesvolle en hoog gewaardeerde SnelBuzz lijn 388, de dragers van het OV en worden de ontsluitende verbindingen meer gemigreerd naar maatwerk. Maatwerk in de vorm van alternatieve mobiliteitsvormen (zoals het flexibel vervoer van- en naar HOV knooppunten), maar ook vast lijngebonden OV op momenten dat hier vraag naar is.

Naast het platteland is ook het stedelijk gebied van de Drechtsteden geanalyseerd. Ook binnen dit stedelijk gebied worden maatregelen voorgesteld die ertoe leiden dat sterke lijnen nog sterker worden, waarmee we een belangrijke eerste stap zetten naar de verdere uitbouw van een toekomstvast- en frequent netwerk, zonder dat daarbij de kwetsbare OV-reizigers verstoken worden van ontsluitend openbaar vervoer. De Deur-Halte taxi gaat in de gehele concessie een nog prominentere rol spelen in het bieden van ontsluiting.

1.3 Vervoerkundige vertaling naar een nieuw netwerk

Kleine bezuinigingen zijn vaak goed door te voeren door middel van de 'kaasschaaf' methode. Dit zijn kleine maatregelen, waarbij geschaafd wordt aan het vervoeraanbod. Een voorbeeld hiervan is de overgang van een kwartierdienst naar een halfuurdienst. Door dit moment te vervroegen (bijvoorbeeld rond 18:30 uur in plaats van 19:00 uur) worden besparingen doorgevoerd, waar weinig reizigers hinder van ondervinden. Hoewel ook dergelijke maatregelen in dit plan zitten, is het effect te klein om het netwerk in de concessie toekomstvast te maken.

Qbuzz kiest ervoor om ook grote maatregelen door te voeren, waarmee DRU's worden vrijgemaakt die gebruikt kunnen worden om andere lijnen uit te breiden. Deze uitbreidingen zorgen ervoor dat het aantal reizigers zich snel herstelt naar de aantallen van voor de pandemie. Bijkomend effect is dat het vervoeraanbod meer in lijn gebracht wordt met de reizigersaantallen en de reizigersbehoeften, wat de toekomstvastheid van het gehele netwerk ten goede komt.

1.3.1 Ontwikkelplan als leidraad

Het ontwikkelplan voor de concessie met daarin de visie op het netwerk in de concessie voor de toekomst geldt nog steeds als uitgangspunt en bevat waardevolle input voor de keuzes die gemaakt zijn in het kader van dit vervoerplan. Vanuit de visie uit het ontwikkelplan is een traject bedacht hoe daar stapsgewijs te komen. De maatregelen in dit plan zijn een eerste aanzet daartoe en gelden als 'no-regret' ten aanzien van deze visie. Ondanks de gewijzigde situatie als gevolg van de pandemie, verwacht Qbuzz nog steeds dat de effecten die beoogd zijn met het ontwikkelplan op middellange termijn gerealiseerd kunnen worden.

1.3.2 Wendbaarheid is een must

De schat aan data is bijna onuitputtend en veel is te vertalen in modellen voor de toekomst. Deze modellen helpen om een goed pakket aan maatregelen op te stellen voor de dienstregeling van de komende jaren. Tegelijkertijd is er in de recente geschiedenis nog niet eerder een situatie als de huidige pandemie voorgevallen. Dit betekent ook dat de werkelijke (lange-termijn) effecten nog niet met grote zekerheid ingeschat kunnen worden. Het werkelijke herstel van reizigers in de komende jaren kan daarom afwijken. Niet alleen op landelijk- en concessieniveau, maar zelfs per lijn en per uur. Snel meebewegen met de actuele vervoersvraag is dan ook van groot belang. Herstelt de reizigersvraag sneller, dan zal het OV-aanbod snel moeten meebewegen. Kortom wendbaarheid is vereist en wordt geboden.

Deze wendbaarheid biedt Qbuzz in een aantal vormen:

- ✦ Een heldere netwerkopbouw, waar eenvoudig frequenties kunnen worden verhoogd van 1 naar 2x per uur en van 2 naar 4x per uur. Deze extra ritten worden in chauffeursdiensten gescheiden van de basisdienstregeling gehouden, zodat het dienstenpakket zo min mogelijk aangepast hoeft te worden. Dit beperkt de doorlooptijden voor een wijziging enorm, waarmee de vereiste wendbaarheid uitstekend geboden kan worden;
- ✦ Op de drukke R-NET corridors vanuit Sliedrecht en Alblasterdam naar Rotterdam wordt capaciteit geboden door middel van additionele ritten die op korte termijn ingelegd kunnen worden, juist op de momenten dat de vraag het grootst is. Vanuit Sliedrecht betreft dit lijn 191 en vanuit Alblasterdam als tussenritten op lijn 489. Hiermee blijft het basisnetwerk met naadloze aansluitingen, waarbij de hoofdlijnen elk kwartier op elkaar aansluiten intact. Hiermee biedt Qbuzz een toekomstgerichte opzet die we eenvoudig kunnen uitbouwen.
- ✦ Enkele lijnen trekken slechts een beperkt aantal reizigers. Op deze lijnen wordt maatwerk toegepast, toegespitst op de gebruikers. In voorkomende gevallen worden enkele zeer slecht bezette lijnen opgeheven;
- ✦ Door te kiezen voor een sterk kernnet, verwacht Qbuzz ook een snel herstel mogelijk te maken. Hogere frequenties op dit kernnet zijn dan een logisch gevolg, waarmee het aanbod extra aantrekkelijk wordt;
- ✦ Door niet meteen alle DRU's te gebruiken voor de basisdienstregeling, maar juist enkele reserveringen op te nemen, kan ook eenvoudig opgeschaald worden waar dit nodig is. Discussies over financiën zijn dan niet noodzakelijk. Tegelijkertijd voorkomen de reserveringen dat bij een eventuele kleine bezuinigingsnoodzaak wanneer de BVOV in haar huidige vorm afloopt, besparingen op de basisdienstregeling voorkomen kunnen worden.

1.3.3 Kwetsbare doelgroepen zoveel mogelijk ontzien

Een deel van de maatregelen omvat het beperken van de bedieningsperioden en soms het verminderen van de paralleliteit. Loopafstanden kunnen daardoor toenemen. Qbuzz heeft hierbij getracht de reizigers die het meest hinder ondervinden van grotere loopafstanden zoveel mogelijk te ontzien. Wanneer er bijvoorbeeld 's avonds nauwelijks senioren met een lijn reizen, dan is het minder ingrijpend om aanpassingen op het vervoeraanbod te doen dan op momenten dat er juist veel senioren reizen.

1.3.4 Kritisch kijken naar (zeer) slecht bezette ritten en lijnen

Openbaar vervoer is zelden kostendekkend. Dat is het nooit geweest en dat zal het nooit worden. Er zijn maar weinig lijnen die volledig uit kunnen zonder bijdrage van de overheid. Er zit natuurlijk wel verschil in de kostendekkingsgraad per lijn. Wanneer juist lijnen met een hoge kostendekkingsgraad te maken krijgen met versoeringen (of opgeheven worden) leidt dit tot een bovengemiddeld verlies van reizigers. Naast dat hiermee heel veel reizigers gedupeerd worden, heeft dit tot gevolg dat de kostendekkingsgraad van het totale netwerk slechter wordt en er meer ritten en lijnen geschrapt moeten worden. Door juist de lijnen met een hoge kostendekkingsgraad zoveel mogelijk te ontzien, blijven de meeste reizigers goed bediend en wordt de totale

omvang van de besparingen gereduceerd. Door deze lijnen te ontzien zal ook het herstel van het aantal reizigers sneller gaan. Tevens zijn de lijnen met een hoge kostendekkingsgraad van cruciaal belang voor de toekomstvastheid van het netwerk. Waar reismogelijkheden vervallen is voor reizigers vanzelfsprekend Deur-Halte vervoer beschikbaar tegen kosten die in lijn liggen met het vaste, lijngebonden openbaar vervoer en voldoet aan de kaders opgesteld in het provinciaal transitieplan. Voor nadere detaillering over de tariefstelling verwijzen we naar het tarievenplan. Specifiek voor de Molenlanden is er een attractief aanbod van vraaggestuurde reismogelijkheden naar knooppunten van HOV netwerk.

1.3.5 Capaciteitsuitbreidingen zijn noodzakelijk

Op enkele lijnen zal (ook komend jaar, wanneer nog niet alle reizigers zijn teruggekeerd) extra capaciteit noodzakelijk zijn ten opzichte van de huidige dienstregeling om alle reizigers te kunnen vervoeren. Scholieren en studenten zullen vrij snel weer (veel) met de bus gaan reizen, waardoor op bepaalde lijnen capaciteitsproblemen kunnen ontstaan. Om te voldoen aan de vervoerplicht vanuit het bestek is het daarom noodzakelijk het vervoeraanbod op een aantal lijnen uit te breiden.

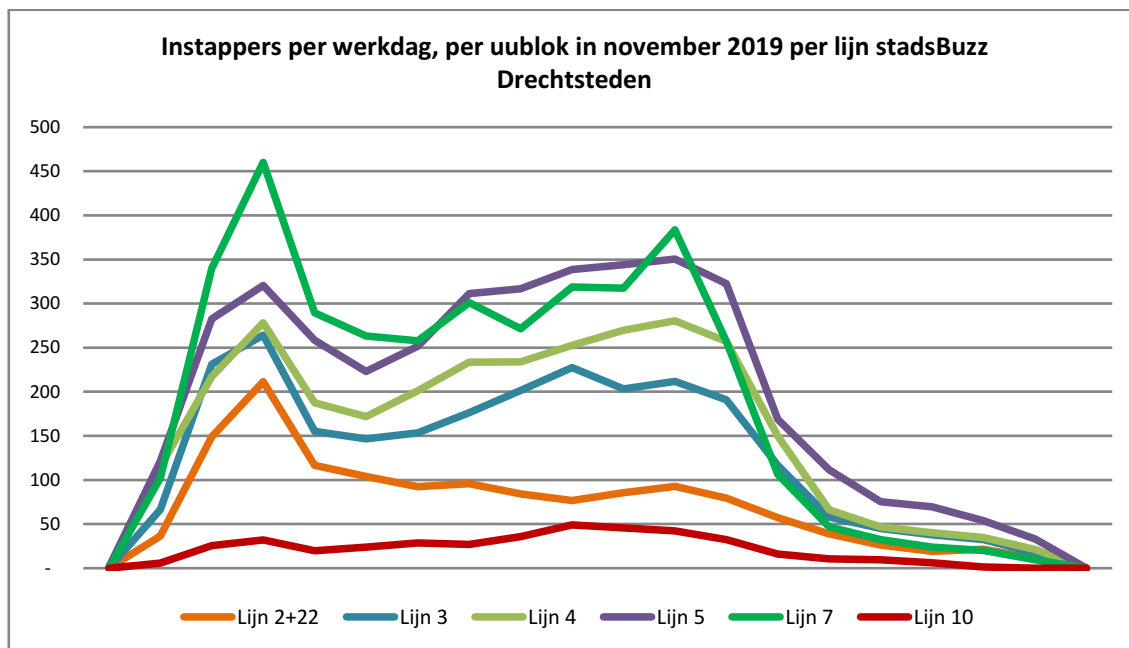


2 Maatregelen

De maatregelen die Qbuzz voorstelt zijn verdeeld over het gehele concessiegebied. Het uitgangspunt hierbij is dat een gebied niet onevenredig zwaar getroffen wordt en dat er goede vervoersmogelijkheden beschikbaar blijven. In de volgende deelhoofdstukken komen de maatregelen aan bod, onderverdeeld naar deelgebied.

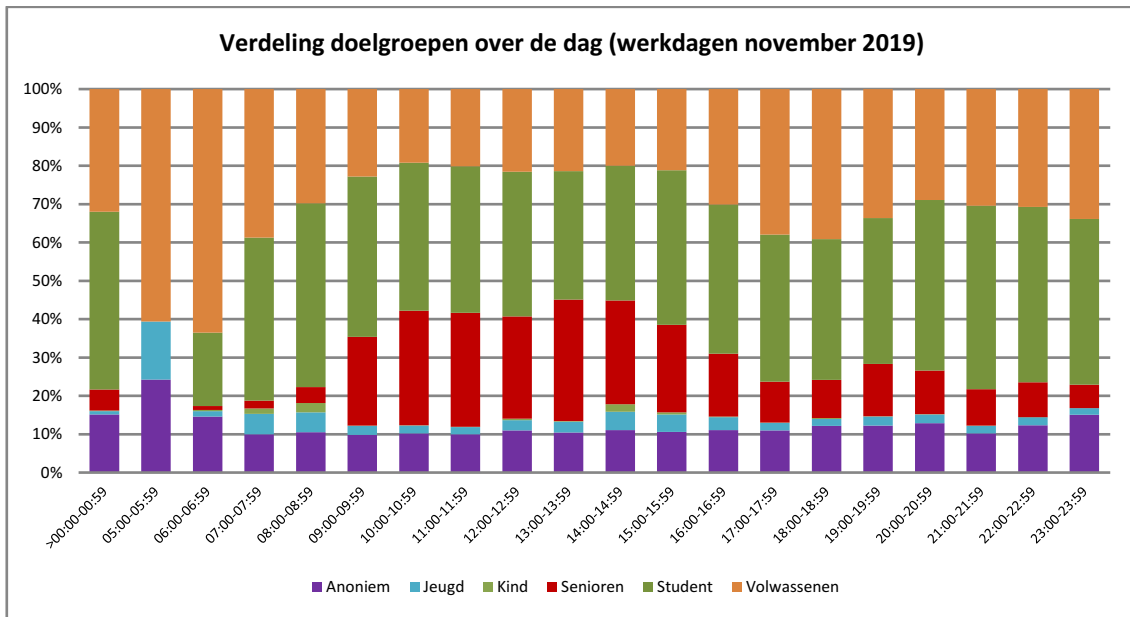
2.1 Stadsdienst Drechtsteden en streeklijnen 21, 22, 92 en 192.

De stadsdienst in de Drechtsteden biedt in veel wijken een fijnmazige ontsluiting. De meeste lijnen rijden in de spitsuren elk kwartier en daarbuiten elk half uur. Voor de pandemie was het interval ook in de daluren en op zaterdag elk kwartier. Het gebruik van de stadslijnen in de daluren is momenteel fors gedaald, maar de verwachting is (mede doordat senioren gratis kunnen reizen) het gebruik weer snel zal toenemen in de daluren. Het relatief hoge gebruik in de daluren is ook goed te zien in onderstaande grafiek, waarin het aantal reizigers op een gemiddelde werkdag, per lijn, per uur in november 2019 is weergegeven. De drukste lijn is lijn 7, mede door het grote aantal reizigers van en naar het Leerpark. Zonder de studenten naar het Leerpark is lijn 5 het drukst, gevolgd door lijn 4. Lijnen 2 en 10 blijven ver achter in vergelijking met de andere lijnen.

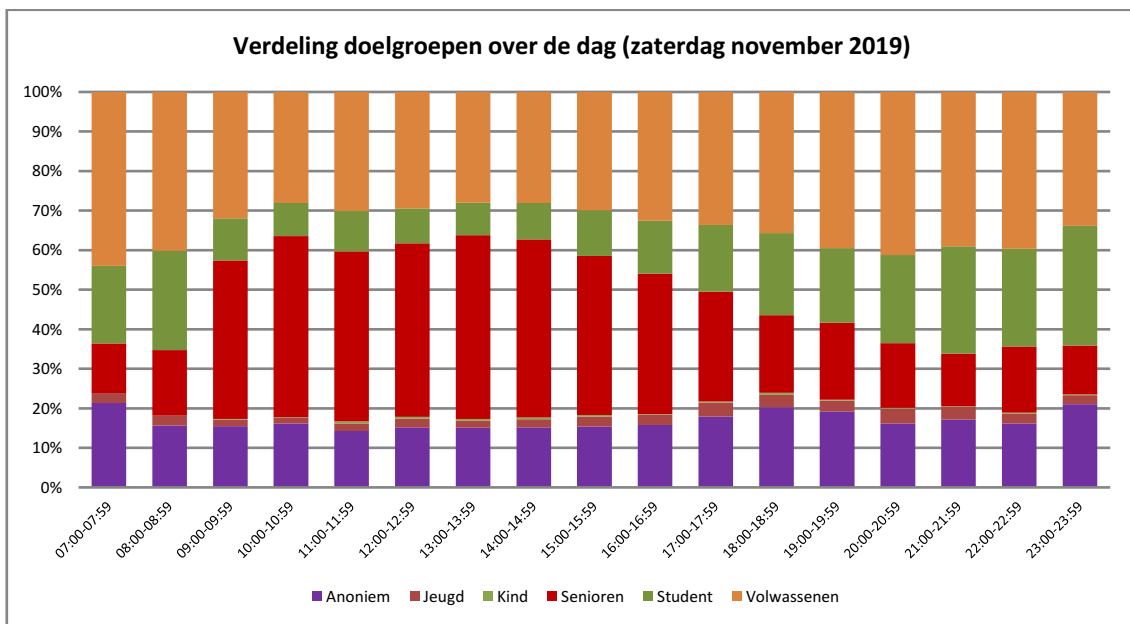


Het succes van het vrij reizen onder senioren is zichtbaar in de volgende grafiek, waarin per uurblok is weergegeven hoe groot het aandeel reizigers is per doelgroep. Na ongeveer 9:00 uur neemt het aandeel senioren significant toe, oplopend tot een derde van het totaal aantal instappers in een uurblok. Gemiddeld genomen maakt tussen 9:00 uur en 17:00 uur ongeveer 25% van de reizigers gebruik van een product gespitst op senioren. In dit geval vrijwel uitsluitend het vrij vervoer onder senioren. Dit is hoger dan in veel andere steden en een belangrijke verklaring voor de relatief drukke daluren. Door overheidsmaatregelen gerelateerd aan COVID-19, is het aantal gebruikers van het vrij vervoer momenteel zeer beperkt, maar de verwachting is dat deze reizigers nadat de

maatregelen zijn opgeheven weer gaan reizen. Halfuurdiensten op de drukke lijnen zijn dan niet meer in lijn met het aantal reizigers.



Op zaterdagen is het beeld nog duidelijker, waarbij het aandeel senioren oploopt tot 50% van het aantal reizigers per uur.



Met deze gegevens komt ook de uitdaging voor de Drechtsteden naar voren. Ondanks de lagere reizigersaantallen is een uitbreiding van het aanbod op de drukke lijnen 5 en 7 noodzakelijk om voldoende capaciteit te bieden. Om deze uitbreidingen mogelijk te maken, zijn op andere momenten en lijnen besparingen noodzakelijk. De besparingen worden gevonden in een tweetal type maatregelen:

- ✦ In gebieden waar sprake is van paralleliteit doordat lijnen dicht op elkaar rijden, wordt het aantal lijnen verminderd. Loopafstanden blijven beperkt en binnen de gestelde eisen van het bestek. De

overgebleven lijnen in deze gebieden krijgen een aantrekkelijke frequentie van 4 ritten per uur van maandag t/m zaterdag overdag;

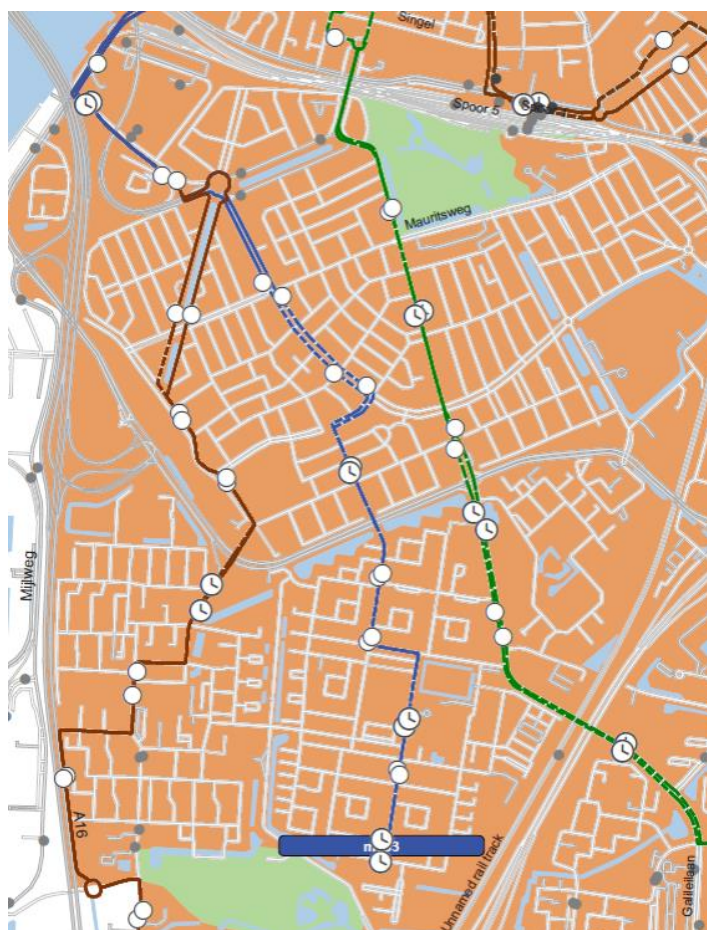
- Op lijnen waarbij er op sommige dagdelen nauwelijks vraag is naar vervoer, wordt de bedieningsperiode beperkt en in lijn gebracht met de vervoersvraag. Hierbij worden kwetsbare doelgroepen zoveel mogelijk ontzien.

2.1.1 Aangepaste netwerkopzet Krispijn en Crabbefhof

De busroutes in Dordrecht zijn in de zuidelijke stadswijken al jaren gelijk. Door de geografische opbouw van de stad lopen de busroutes in het zuidelijke gedeelte van de stad grotendeels parallel en op korte afstand van elkaar. Dit beeld is goed te zien in Krispijn, waar de afstand tussen lijnen 4 en 5 nergens groter is dan 800m. Daartussen rijdt ook lijn 3. Hiermee heeft deze wijk een bovengemiddeld fijnmazige bediening. Het verminderen van 3 naar 2 lijnen biedt mogelijkheden om een omvangrijke besparing te realiseren, zonder dat dit leidt tot verre loopafstanden en reizigers verstoken raken van openbaar vervoer. Tegelijkertijd kunnen op de overgebleven lijnen aantrekkelijke frequenties geboden worden.

De afbeelding hiernaast toont de fijnmazigheid van het netwerk binnen Krispijn en het noordelijke gedeelte van Crabbefhof. Met name lijnen 3 (blauw) en 5 (groen) rijden ten zuiden van de Mauritsweg op korte afstand van elkaar. Tot aan het winkelcentrum in Crabbefhof is de maximale hemelsbrede afstand vanaf een halte van lijn 3 nergens groter dan 400m tot een andere halte. Ter hoogte van winkelcentrum Crabbefhof en het eindpunt van lijn 3 (Domela Nieuwenhuisweg) zijn de afstanden naar een alternatieve halte wel groter dan 400m.

De fijnmazigheid van het netwerk vertaalt zich ook in het gebruik. Pre-Corona boden de 3 lijnen gezamenlijk 12 ritten per uur per richting. Inmiddels is dit als gevolg van de noodzakelijk besparingen alleen in de spitsuren nog het geval. Op de overige momenten is het aantal ritten 6 tot 8 per uur, per richting. Het aantal in- en uitstappers is



echter niet in overeenstemming met een aanbod van 12 ritten per uur. Tegelijkertijd is een frequentie van 4 ritten per uur op werkdagen en zaterdag overdag voor de lijnen 4 en 5 wel gewenst, ook in de daluren. Dit vertaalt zich in onderstaande gemiddelde bezetting (op basis van cijfers pre-corona) per rit ter hoogte van de Hugo de Grootlaan:

Uurblok	3 ri. CS	3 van CS	4 ri. CS	4 van CS	5 ri. CS	5 van CS
7 - 8 uur	8	2	13	6	15	6
8 - 9 uur	16	8	15	14	16	13
9 - 10 uur	10	4	12	5	18	9
10 - 11 uur	10	4	12	6	15	10
11 - 12 uur	9	6	10	8	17	12
12 - 13 uur	8	8	12	11	19	16
13 - 14 uur	9	10	11	10	18	17
14 - 15 uur	10	12	10	13	17	19
15 - 16 uur	7	11	10	14	14	22
16 - 17 uur	7	11	9	14	12	25
17 - 18 uur	6	10	9	14	9	21
18 - 19 uur	5	8	6	10	6	16
19 - 20 uur	5	8	6	7	8	19
20 - 21 uur	4	5	5	6	6	12
21 - 22 uur	3	5	4	6	4	13

Bovenstaande aantallen zijn voor lijnen 3 en 4 net te mager om een kwartierdienst te verantwoorden. Voor lijn 5 zijn de aantallen passend bij een kwartierdienst. Daarom is het voorstel alleen lijnen 4 en 5 nog aan te bieden in de zuidelijke stadswijken. Dit zorgt ervoor dat:

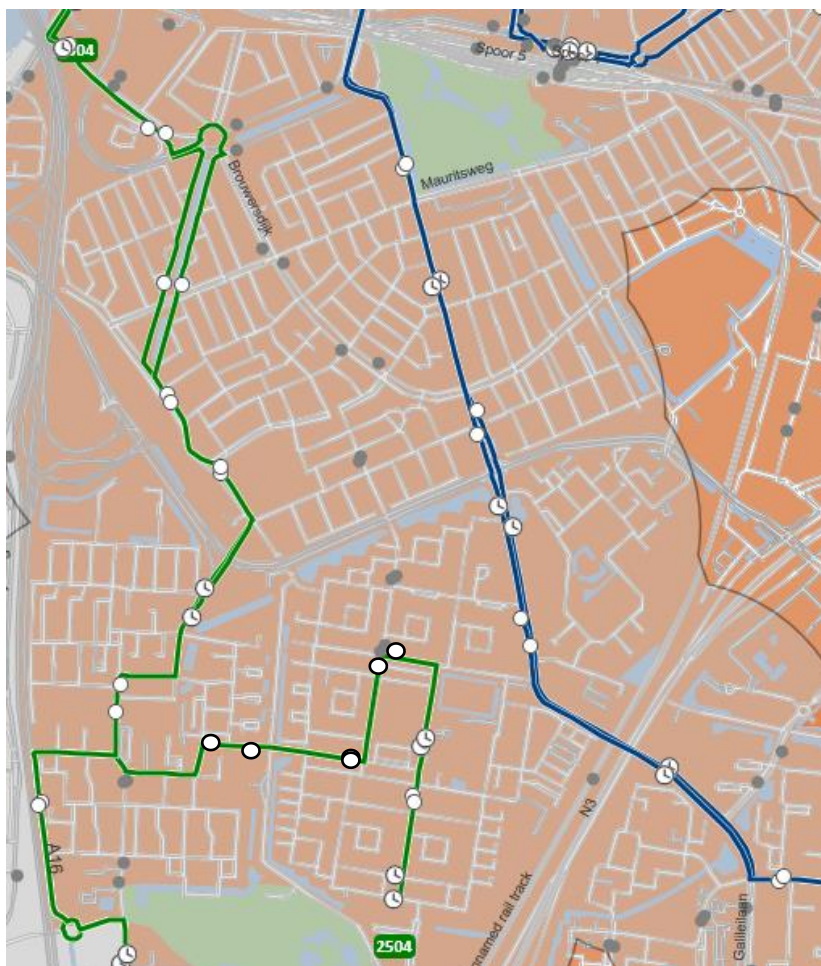
- ✦ De bestaande reizigers van lijn 3 zich gaan verdelen over lijnen 4 en 5. Hierdoor behouden deze lijnen voldoende reizigers om een aantrekkelijk en toekomstvast aanbod van 4 ritten per uur te bieden. Ten opzichte van de huidige dienstregeling is dit voor lijn 5 een uitbreiding van het aantal ritten in de daluren en op zaterdag;
- ✦ De loopafstanden voor reizigers die thans gebruik maken van lijn 3 in Krispijn en Crabbefhof Noord toenemen. Hemelsbreed is de alternatieve halte niet verder gelegen dan 350m

Het vervallen van lijn 3 zal leiden tot een hoger gebruik van de huidige lijnen 4 en 5. De toeloop van reizigers zorgt ervoor dat voor lijn 5 de frequenties weer op haar oude niveau komen. Dit betekent dat er ook in de daluren en op zaterdag weer een kwartierdienst geboden wordt. Voor lijn 4 blijft het aanbod ongewijzigd vier ritten per uur, per richting. Daarnaast verwachten we dat de aantrekkelijke kwartierdienst wervend zal werken om een versneld herstel van reizigersaantallen mogelijk te maken. Qbuzz voorziet dat beide lijnen verder doorgroeien in gebruik, ook door de woningbouwlocatie Amstelwijck, waarbij een uitbreiding van de frequentie naar zes ritten in de spitsuren in de toekomst voor de hand ligt. Als gevolg van het vervallen van lijn 3, verliest in principe ook Crabbefhof Zuid haar bus. Het niet meer bedienen van Crabbefhof Zuid leidt tot grote loopafstanden en is een (te) ingrijpende maatregel. Daarom is het voorstel om lijn 4 hier deels heen te laten rijden, volgens onderstaande opzet:

- ✦ Lijn 4 naar Amstelwijck rijdt momenteel elk kwartier op werkdagen en zaterdag overdag naar Laan van Europa op bedrijventerrein Amstelwijck. Hiermee is dit gedeelte van Dordrecht royaal bediend in relatie tot het aantal reizigers. Om Crabbefhof toch te bedienen, gaan de helft van de ritten voortaan na de halte Admiralsplein via de Abel Tasmanweg, de Savornin Lohmanweg en Thorbeckelaan naar de Talmaweg en verder naar het huidige eindpunt in Crabbefhof. De overige ritten blijven rijden naar Amstelwijck via de huidige route. Hiermee behouden Wielwijk zuid, Crabbefhof en Amstelwijck van maandag t/m zondag een busverbinding;
- ✦ Op beide takken wordt van maandag t/m zaterdag overdag een halfuurdienst geboden (tussen Wielwijk Centrum en het station gezamenlijk een kwartierdienst). 's Avonds en op zondag is dit op beide takken een uurdienst.

- ✦ Op de Abel Tasmanweg en Savornin Lohmanweg stelt Qbuzz voor een tweetal haltes toe te voegen voor een betere ontsluiting van dit gebied. Daarnaast kan de huidige halte Talmaweg West niet aangedaan worden vanuit deze richting. Deze halte zal verplaatst moeten worden.

Onderstaande afbeelding toont de nieuwe routes in Krispijn, Wielwijk en Crabbehof:



2.1.2 Frequentieverhoging lijn 5 (Stadspolders – Sterrenburg)

Zoals in paragraaf 2.1.1 aangegeven is de verwachting dat de reizigers uit Krispijn zich gaan verdelen over de lijnen 4 en 5. Lijn 4 rijdt momenteel al een kwartierdienst van maandag t/m zaterdag overdag. Op lijn 5 is dit als gevolg van de uitdunning tijdens COVID-19 niet meer het geval. Alleen in de spitsuren wordt nog een kwartierdienst geboden. Om een aantrekkelijk alternatief te bieden voor reizigers uit Krispijn en tegelijkertijd een aantrekkelijke frequentie te bieden voor reizigers uit Sterrenburg en Stadspolders zal lijn 5 voortaan ook in de daluren en op zaterdag tijdens winkeltijden weer elk kwartier gaan rijden.

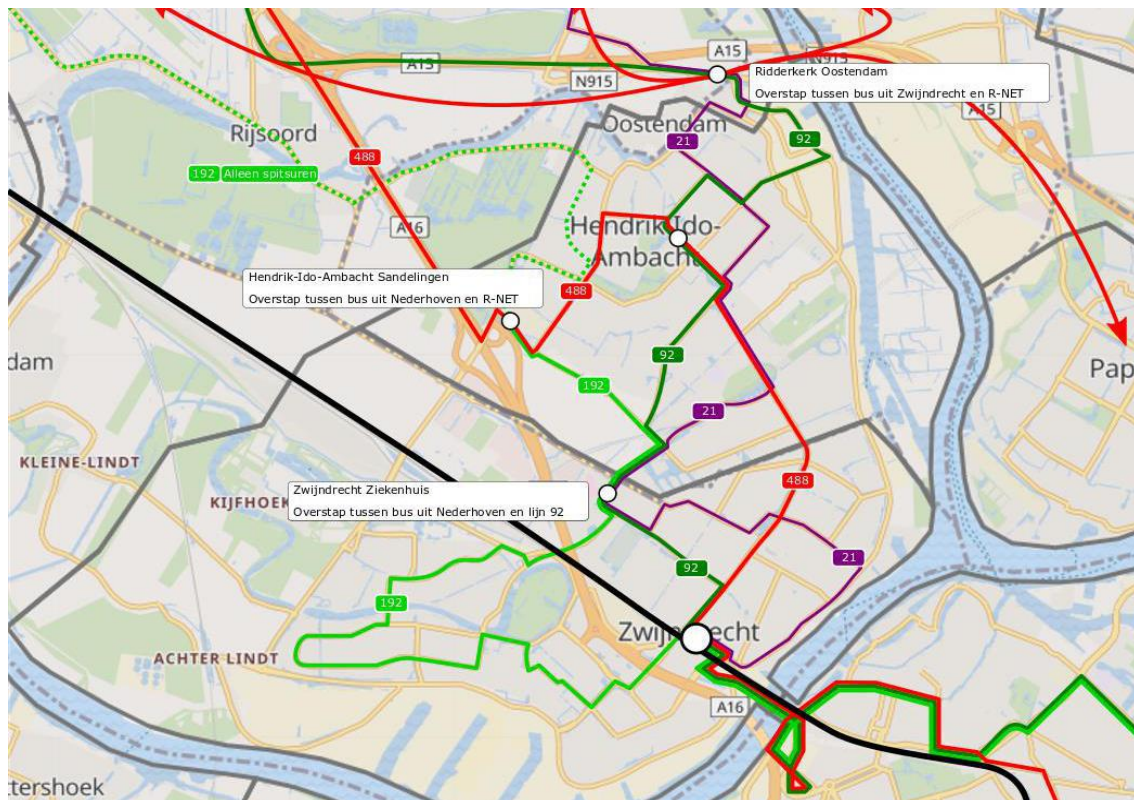
2.1.3 Integratie lijnen 2, 22 en 192 in Zwijndrecht en Hendrik-Ido-Ambacht

Lijnen 2, 92, 192 en 488 rijden allen tussen (Hendrik-Ido-Ambacht -) Zwijndrecht en Dordrecht. Hoewel alle lijnen een andere route volgen, is er toch sprake van enige paralleliteit. Door lijnen 2 en 192 aan elkaar vast te knopen,

wordt een deel van deze paralleliteit voorkomen, zonder dat veel reizigers te maken krijgen met langere reistijden. Vooral reizigers vanuit Rijsoord naar Dordrecht krijgen met deze maatregel te maken met langere reistijden. Het aantal reizigers is echter zeer beperkt. De meeste reizigers uit Rijsoord zijn gericht op Rotterdam. Voor deze reizigers blijft het vervoeraanbod ongewijzigd. Reizigers naar Dordrecht krijgen door deze maatregel een langere reistijd, echter met een overstap op lijn 488 wordt een groot deel van deze extra reistijd voorkomen. Om de lijnkoppeling mogelijk te maken, wijzigt de route van lijn 192. Voortaan wordt vanaf de Admiraal de Ruyterlaan via de Reeweg en Antoniuslaan naar de halte Sandelingen gereden en verder via de route van lijn 2 door Nederhoven naar Dordrecht.

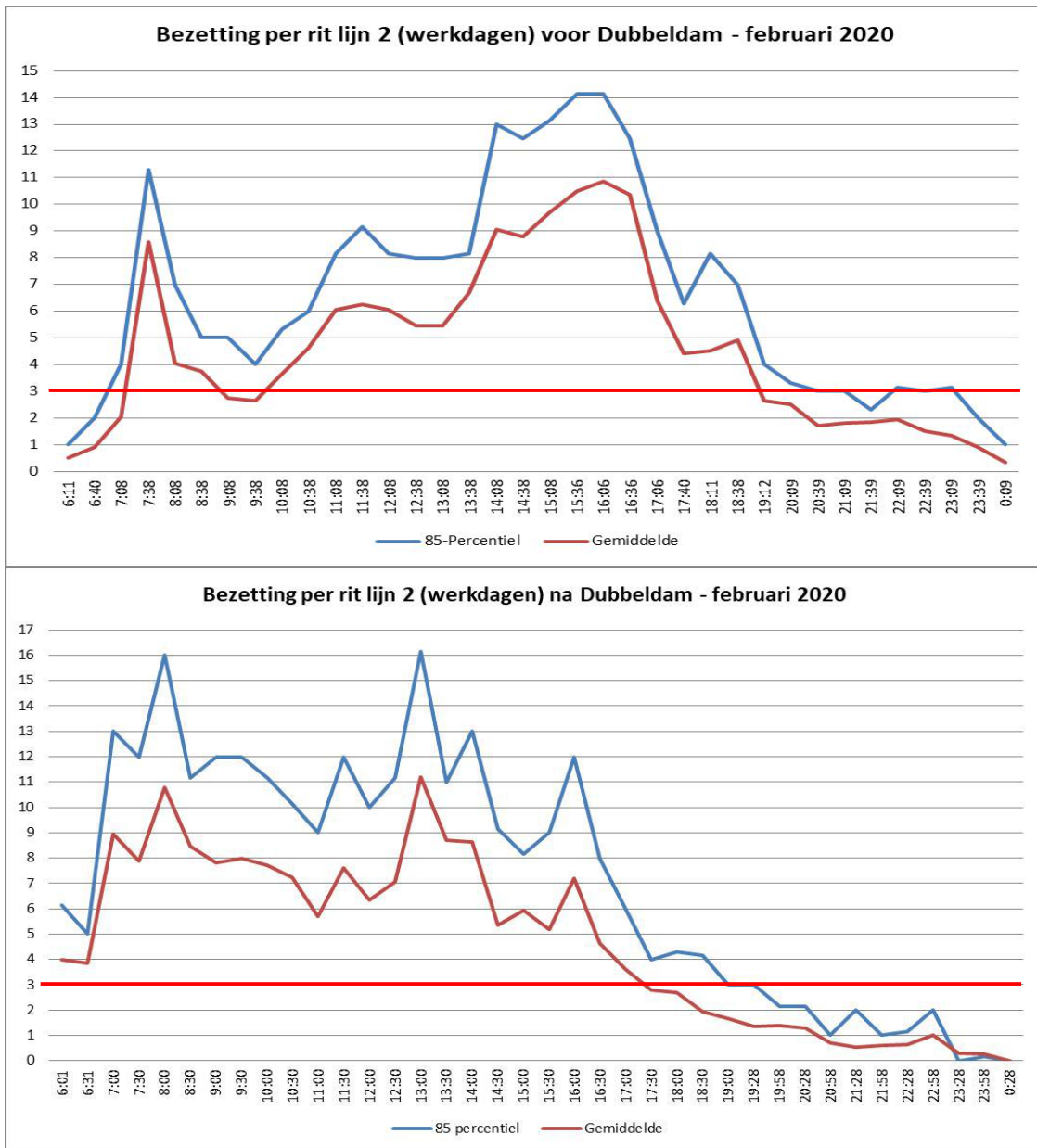
In de avonden vervangt lijn 22 in Nederhoven lijn 2. Het voorstel is om lijn 2 ook 's avonds elk uur te laten rijden tot het ziekenhuis in Zwijndrecht. Hiermee wordt het vervoeraanbod in Nederhoven eenduidiger. De gehele lijn 2 in Zwijndrecht zal rijden onder lijn 192. Tussen Zwijndrecht Station en Dordrecht worden de vertrektijden afgestemd op lijn 92 die met dezelfde frequenties rijdt. Overdag biedt lijn 192 uit Nederhoven een goede overstap op lijn 92 naar Rotterdam bij Zwijndrecht Ziekenhuis en v.v. Hierdoor ontstaan aantrekkelijke reismogelijkheden vanuit Nederhoven richting Zuidplein, maar ook (met een overstap te Oostendam) richting Alblasserdam en Papendrecht.

's Avonds na globaal 19:00 uur en op zondag rijdt lijn 92 niet meer tussen Ridderkerk Oostendam en Rotterdam Zuidplein v.v. Doorgaande reizigers kunnen gebruik maken van de snellere lijn 491. Lijn 92 wacht maximaal 10 minuten op een eventueel vertraagde lijn 491. Reizigers van en naar de haltes Reyerwaard en Molgerweg vanuit de Drechtsteden kunnen reizen via Rotterdam Zuidplein. Van en naar Lombardijen is het mogelijk te reizen via station Zwijndrecht en verder met de trein. Gemiddeld betreft dit 1 reiziger per rit (voor de haltes Reyerwaard, Molgerweg en Lombardijen gezamenlijk) Reizigers binnen Rotterdam kunnen reizen met RET lijn 76. Onderstaande afbeelding toont de nieuwe routevoering in Zwijndrecht en Hendrik-Ido-Ambacht.



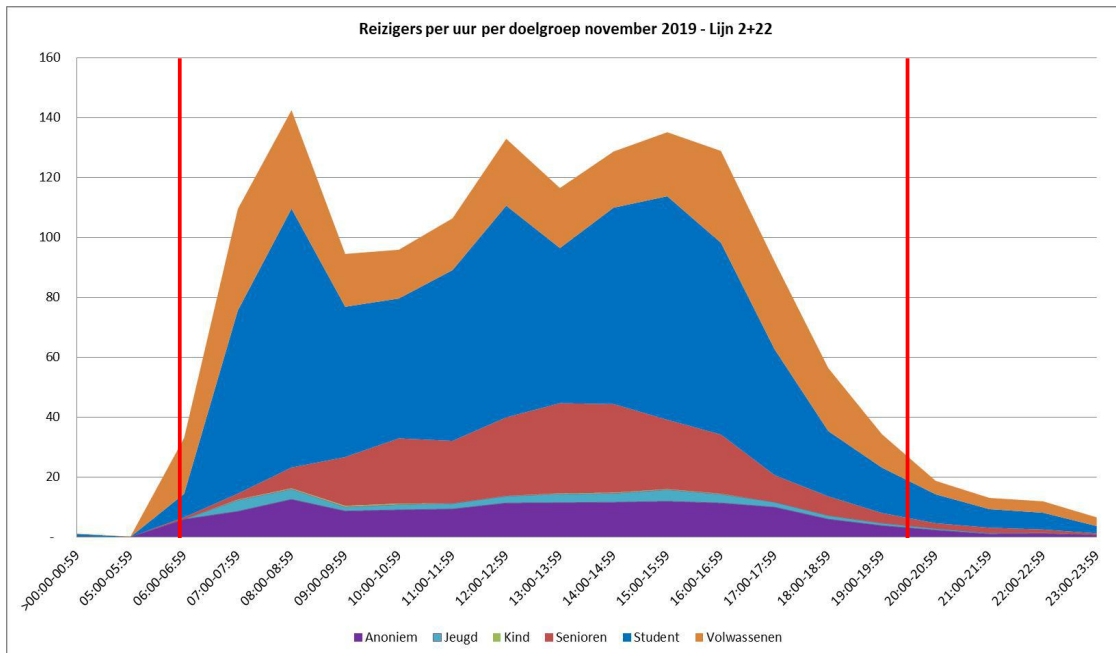
2.1.4 Beperken avondbediening Dubbeldam

Van alle wijken in Dordrecht kent Dubbeldam de minste instappers. Hoewel lijn 2 overdag nog een redelijk gebruik kent (deels ook veroorzaakt door reizigers van en naar het Leerpark en het ziekenhuis), is het gebruik 's avonds minimaal. Onderstaande overzichten tonen de maximale bezettingen per rit pre-COVID-19 tussen Dubbeldam en het ziekenhuis (en omgekeerd).



Na 19:00 uur komt het aantal reizigers gemiddeld niet boven de 3 uit. Dit is zeer weinig voor een stadsdienst. Daarom is het voorstel om 's avonds de vaste OV-bediening van Dubbeldam te beperken. Hoewel de reizigersaantallen aanleiding geven om niet meer te rijden na 19:00 uur, is het voorstel pas na globaal 21:30 te stoppen met rijden. Hiermee komen we tegemoet aan de wens van het RODAG tot deze tijd te blijven rijden.

Voor een deel van de reizigers is lijn 5 op de Provincialeweg een goed alternatief. Nu al maken veel reizigers uit Dubbeldam gebruik van deze lijn, die sneller op het station is en frequenter rijdt. Vooral voor senioren is de afstand tot de Provincialeweg echter te groot. Uit onderstaande afbeelding blijkt echter dat deze groep reizigers 's avonds nauwelijks van lijn 2 gebruik maakt.



Om de minder valide reizigers in Dubbeldam beter van dienst te zijn, onderzoekt Qbuzz momenteel de mogelijkheid om lijn 2 uit Dubbeldam op het station te koppelen aan lijn 10 naar de binnenstad v.v. Dit kan voor deze groep reizigers een waardevolle toevoeging zijn.

2.1.5 Aanpassen aanbod aan de vraag op stadsBuzz 7 (Sterrenburg – Kil)

Net zoals op lijn 5 zal ook op de drukke lijn 7 naar Sterrenburg de frequentie worden verhoogd in de daluren en op zaterdag. Hiermee wordt voldoende capaciteit geboden naar het Leerpark en profiteren reizigers uit Sterrenburg van aantrekkelijke frequenties.

Tegenover de uitbreiding van het vervoeraanbod naar Sterrenburg, stelt Qbuzz voor het vervoeraanbod naar industriegebied Kil te versoberen. Momenteel wordt hier het volgende aanbod geboden van maandag t/m vrijdag:

- ✦ 2x per uur via Krabbepolder naar Drechtwerk (retourrit rijdt niet via Krabbepolder). In de middag is dit omgekeerd;
- ✦ In de spitsrichting 2x per uur via Drechtwerk (niet via Krabbepolder) naar Dordtse Kil III.
- ✦ 's Avonds en in het weekend wordt geen verbinding geboden met het industriegebied. Lijn 7 rijdt dan tot de Weeskinderendijk.

Hoewel Qbuzz de ontsluiting van het industriegebied zeer belangrijk vindt, is het aanbod niet in verhouding tot het aantal reizigers. Daarom wordt het aanbod aangepast als volgt:

- ✦ De bediening in de spitsrichting ('s morgens richting Dordtse Kil en 's middags omgekeerd) blijft gelijk. Dit betreft globaal de periode 6:30 – 9:30 uur en 14:30 – 18:30 uur;

- ✦ De 'tegenspitsritten' tussen Drechtwerk en Sterrenburg v.v. krijgen een snellere route en rijden via de Mijlweg. Doordat de ritten gekoppeld zijn aan de ritten tussen Drechtwerk en Sterrenburg die via Krabbepolder rijden, zijn alle bestemmingen nog steeds rechtstreeks bereikbaar;
- ✦ Doordat er af-en-toe wel reizigers van en naar Drechtwerk zijn, bespreekt Qbuzz met Drechtwerk maatwerk om deze reizigers zo goed mogelijk te bieden. Dit kan bijvoorbeeld betekenen dat er op enkele momenten in de daluren bussen rijden van en naar Drechtwerk, specifiek gericht op de werktijden aldaar. Daarbuiten is er in de daluren is er geen regulier vervoer meer op het bedrijventerrein. Reizigers kunnen gebruik maken van deur-haltetaxi en deelfietsen (vanaf halte Watersteyn).

Op momenten dat er geen verbinding is met Dordtse Kil rijden de bussen van lijn 7 momenteel via de Spuiboulevard en Dokweg van- en naar de vestiging aan de Weeskinderendijk. Op dit traject rijden ook de bussen naar Wielwijk en Zwijndrecht. Daarmee wordt er 6 tot 12 keer per uur een bus geboden. Lijn 7 heeft hier dan ook weinig meerwaarde. Daarom stelt Qbuzz voor op momenten dat lijn 7 niet rijdt naar Dordtse Kil (behoudens enkele uitzonderingen als de bus sowieso van of naar de garage gaat) alleen te rijden tussen Sterrenburg en het Centrum.

2.2 Finetuning HOV SnelBuzz en R-NET

De pijlers onder een efficiënt en aantrekkelijk netwerk in de concessie zijn de snelle en frequente R-NET en SnelBuzz verbindingen. Deze verbindingen wil Qbuzz zoveel mogelijk op een aantrekkelijk niveau houden en in de toekomst, in lijn met het ontwikkelplan, verder uitbreiden. COVID-19 maakt dat er een pas op de plaats gemaakt moet worden, maar dat wil niet zeggen dat de investeringen in het HOV-net van de baan zijn. Om verdere uitbreiding van het HOV-net in de toekomst mogelijk te maken is het van groot belang dat juist nu het netwerk aantrekkelijk blijft. Door reizigers zo snel mogelijk te verleiden weer gebruik te maken van het OV ligt een snelle uitbreiding van het netwerk, zowel in frequenties als in verbindingen, binnen handbereik.

Extra (spits)capaciteit wordt in het kader van de vereiste wendbaarheid in eerste instantie grotendeels flexibel geboden en op het moment dat er een vast patroon is vast te stellen zullen we overgaan naar een structureel vervoeraanbod. Voor deze uitbreidingen worden reserveringen opgenomen. Naast deze reserveringen worden enkele frequentieverbeteringen vast aan de dienstregeling toegevoegd. Omdat hybride werken (waarbij deels op locatie gewerkt wordt en deels thuis) blijvend een effect zal hebben op het reisgedrag, is het aannemelijk dat de vervoersvraag per dag (nog) meer verschillend gaat zijn dan voor de pandemie. Het vervoeraanbod zal in de toekomst per definitie dan ook niet iedere werkdag gelijk zijn.

2.2.1 Aanpassingen treindienst MLL

NS wijzigt in december de dienstregeling op het hoofdrailnet. Rondom Dordrecht zijn de wijzigingen omvangrijk. Op werkdagen gaan zes sprinters per uur rijden van en naar Rotterdam en ook de dienstregeling van de intercity's wijzigt. Hoewel het aantal intercity's per uur niet veranderd, wijzigen de intervallen op werkdagen wel. Waar nu een starre kwartierdienst gereden wordt, zal dit vanaf december een interval van 10 tot 20 minuten zijn. In het weekend en in de avonduren wijzigt de dienstregeling niet. De treinen blijven dan in een kwartierinterval rijden.

De gewijzigde dienstregeling tussen Dordrecht en Rotterdam zorgt voor fors slechtere aansluitingen op de Merwedelingelijn. Momenteel is de overstap altijd 4-5 minuten. In de nieuwe situatie wordt de aansluiting vanuit Rotterdam op de stoptrein naar Gorinchem 0 minuten. Het omgekeerde is het geval voor de stoptrein uit Geldermalsen op de intercity naar Rotterdam. Deze overstappen zijn niet haalbaar, waardoor er effectief slechts sprake is van 2 reismogelijkheden per uur. Dit is niet alleen een forse achteruitgang in kwaliteit voor veel van onze reizigers (ongeveer een derde van de reizigers stapt over op de treinen naar Rotterdam), ook verwachten wij dat de verdeling van reizigers over de treinen verslechtert en capaciteitsproblemen ontstaan in de ochtendspits op de treinen die wel aansluiten op de IC naar Rotterdam. Daarom stelt Qbuzz voor de vertrektijden van de Merwedelingelijn ook aan te passen. Hierdoor worden de aansluitingen als volgt:

	IC	Spr	IC	Spr	Spr	IC	Spr	IC	Spr	Spr
	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
Aank. trein in Ddr	56	58	6	10	19	26	28	36	40	49
Vertrek MLL uit Ddr		3		18			33		48	
		↓		↓			↓		↓	
		Gr		Gdm			Gr		Gdm	

	Sp	IC	Sp	Sp	IC	Sp	IC	Sp	Sp	IC
	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑	↑
Vertr. trein naar Rtd	2	4	12	21	24	32	34	42	51	54
Aank. MLL in Ddr	57			12		27			42	
	↑			↑		↑			↑	
	Gr			Gdm		Gr			Gdm	

Hoewel de aansluitingen met deze wijzigingen ook ruimer worden dan in de huidige dienstregeling, is dit alles overziend de dienstregeling die het best aansluit bij de nieuwe dienstregeling tussen Rotterdam en Dordrecht. Tegelijkertijd zijn ruimere overstaptijden voor minder valide reizigers juist gewenst. Met name de overstappen die niet cross-platform zijn (vanuit Rotterdam op de MLL) zijn krap en in voorkomende gevallen voor hen niet haalbaar. De verruimde overstappen zorgen ervoor dat deze kwetsbare groep reizigers comfortabel kan overstappen.

Om 's avonds en in het weekend zo goed mogelijk aan te sluiten op de treinen van en naar Rotterdam, wijzigt de dienstregeling op die momenten niet. Dit betekent wel dat de vanzelfsprekendheid van gelijke vertrektijden over de dag komt te vervallen. Hoewel dit indruist tegen onze wens om zoveel mogelijk vaste vertrektijden te hanteren, vinden wij dat het bieden van zo optimaal mogelijke aansluitingen zwaarder weegt.

Doordat de vertrektijden 's avonds verschuiven, is het niet mogelijk de laatste slag van de serie 7100 (Dordrecht – Gorinchem) te rijden. Door de verschuivingen in vertrektijden en de beperkingen van het enkelspoor is er geen ruimte deze treinen te rijden. Vanuit Dordrecht naar Gorinchem heeft dit nauwelijks effect. De patroonwijziging zorgt ervoor dat na de 7200 van 19:48 uur naar Geldermalsen de volgende trein al vertrekt om 20:05 uur vertrekt.

Vanzelfsprekend wijzigen de vertrektijden van de aansluitende bussen ook, zodat de overstappen op de Merwedelingelijn zo goed mogelijk blijven. Met ProRail is afgestemd dat de brugopeningen aangepast worden aan de nieuwe dienstregeling. Voor de overstappen in Geldermalsen zijn er slechts minimale gevolgen, doordat de treinen van en naar Utrecht ook in een 10/20 interval rijden.

2.2.2 Verlenging halfuurdienst in avond en uurdienst op zondag lijn 388

Lijn 388 rijdt op zondag overdag een halfuurdienst. In verhouding tot het aantal reizigers is dit een zeer royale bediening. De bezetting op het drukste punt overdag is ongeveer 3-4 reizigers per rit. Daarom is het voorstel om de frequentie te verlagen naar 1x per uur.

Van maandag t/m zaterdag wordt de periode waarin een halfuurdienst wordt geboden verruimd. Tot globaal 21:00 uur zal elk half uur een bus rijden. Momenteel is dit tot globaal 19:00 uur. Deze verruiming sluit goed aan bij de wens werk- en collegetijden meer te spreiden, waardoor reizigers ook later vanuit Utrecht en Rotterdam terug reizen. Een uurdienst is op deze voor forensen interessante verbinding dan niet passend bij de vervoerswens.

2.2.3 Vervallen trajectdeel Meerkerk – Utrecht v.v. op enkele ritten lijn 388

Momenteel rijden vrijwel alle ritten het volledige traject van en naar Utrecht. Dit resulteert in een heel vroeg vertrek uit Utrecht en hele late aankomsten in Utrecht. Deze ritten vervoeren nauwelijks tot geen reizigers (buiten Utrecht). Het voorstel is dan op deze ritten het trajectdeel Meerkerk – Utrecht te laten vervallen. De exacte uitwerking van deze maatregel volgt, maar betreft in ieder geval de eerste rit uit Utrecht en de laatste rit naar Utrecht. Daarnaast op werkdagen ook de tweede rit uit Utrecht en de laatste halfuursrit naar Utrecht. Op al deze ritten is het aantal reizigers tussen Meerkerk en Utrecht minder dan 2.

2.2.4 Uitbreiding vervoeraanbod lijn 387 in de spitsuren

Het aanbod in de spitsuren op lijn 387 wordt iets uitgebreid. Voortaan zal in zowel de ochtend- als middagspits op het drukste moment elke 10 minuten een bus rijden tussen Gorinchem Station en Utrecht CS v.v.

Op momenten dat elke 10 minuten gereden wordt tussen Gorinchem en Utrecht, rijdt lijn 387 elk kwartier tussen Dalem en Gorinchem Station. Op deze wijze wordt optimaal aangesloten op de treinen van de Merwedelingelijn en ontstaat een aantrekkelijk aanbod voor forensen en studenten vanuit oostelijk Gorinchem naar Utrecht.

2.2.5 Toewerken naar het bieden van R-NET naar Sterrenburg

Sterrenburg is de wijk in Dordrecht waar de meeste reizigers instappen en waar Qbuzz kansen ziet om toe te werken naar een sterke R-NET corridor. Daarnaast kan deze R-NET lijn ook in de toekomst een verdere impuls geven aan enkele ontwikkelplannen binnen de gemeente Dordrecht, zoals de Spoorzone.

Hoewel de route in Sterrenburg zelf logischerwijs via de Galileilaan voert, gaat het omzetten naar R-NET echter niet van de ene op de andere dag en vereist een goede samenwerking van diverse partijen. Haltes verdienen een upgrade, doorstroming moet gewaarborgd zijn en reizigers moeten het plan omarmen. Het strekken van een lijn binnen een woonwijk heeft namelijk ook gevolgen voor de fijnmazige ontsluiting in de wijk. Kwetsbare groepen reizigers moeten ook goed bediend worden en hebben lang niet altijd baat bij een snelle, gestrekte verbinding op grotere afstand van hun herkomstlocatie. Daarom wil Qbuzz een werkgroep oprichten, waarin diverse stakeholders (waaronder Provincie Zuid-Holland, Gemeente Dordrecht en het RODAG) plaatshebben. Deze werkgroep ontwikkelt gezamenlijk de wijze waarop deze HOV corridor ingevuld wordt, ook in relatie tot de meer ontsluitende routes in de wijk. Om voldoende tijd voor dit project te gunnen, wordt een netwerkaanpassing binnen Sterrenburg niet voor 2022 voorgesteld. De routes van lijnen 5 en 7 blijven daarmee in 2022 gelijk aan de huidige routes.

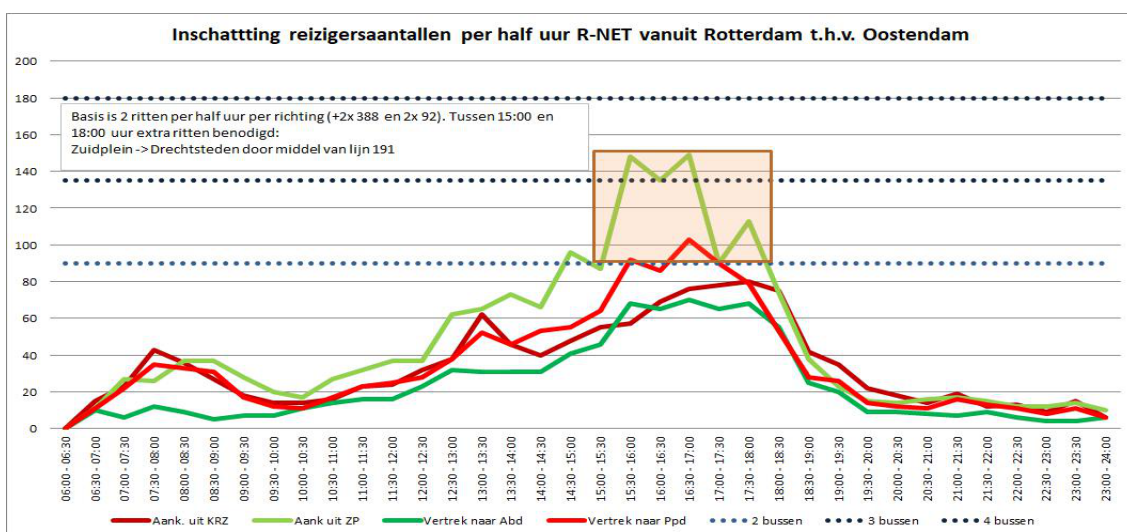
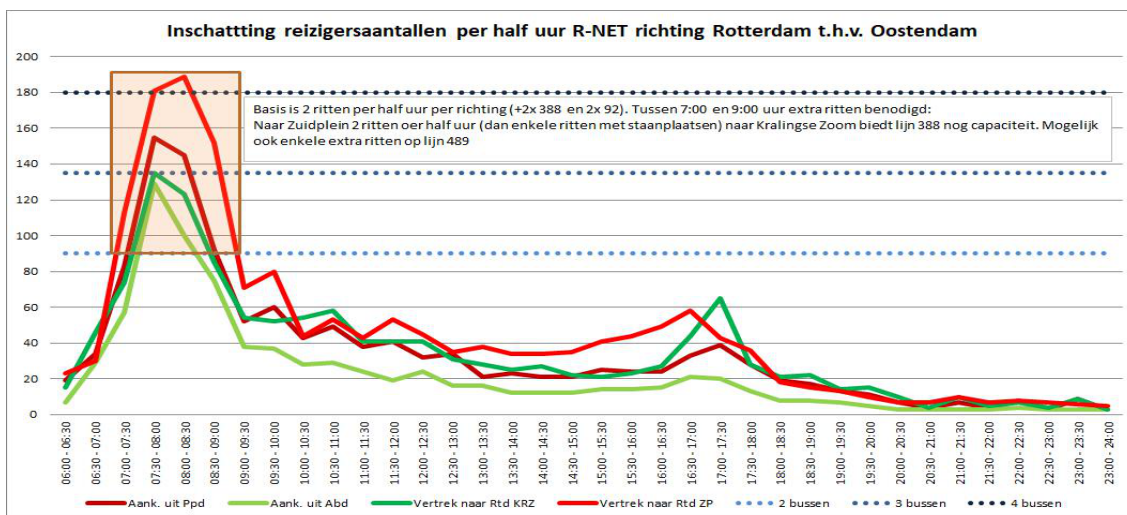
2.2.6 Behoud huidige frequenties op R-NET lijnen

Als gevolg van COVID-19 en de bijbehorende noodzakelijke besparingen zijn de spitsfrequenties op de R-NET lijnen begin 2021 teruggebracht van 6x per uur naar elk kwartier. Ook in 2022 behouden deze lijnen haar kwartierdiensten, in plaats van deels hogere frequenties. Daarbovenop wordt door middel van gerichte inzet additioneel capaciteit geboden, welke in het najaar definitief wordt bepaald. Deze ritten vormen een wezenlijk onderdeel van de te bieden wendbaarheid: de ritten rijden waar en wanneer ze nodig zijn. Voor deze ritten worden in eerste instantie reserveringen opgenomen. Onze verwachting is dat het aantal extra ritten niet voor alle werkdagen gelijk zal zijn als gevolg van grote verschillen in het reizigersaanbod. Qbuzz gaat uit van de volgende opzet van het netwerk:

- ◆ **Basis:** R-NET lijnen 416, 488, 489 en 491 rijden van maandag t/m vrijdag tot globaal 19:00 uur elk kwartier. Op overige momenten elk half uur. Net zoals nu zijn lijnen 416 en 488 aan elkaar gekoppeld. In Alblasserdam is er een aansluiting tussen lijn 416 uit Dordrecht en lijn 489 naar Nieuw Lekkerland v.v. Lijnen 489 en 491 bieden bij de aansluitknoop in Oostendam altijd aansluiting op elkaar. Ook lijn 92 biedt hier een optimale aansluiting. Waar voorheen de bussen soms na elkaar vertrokken, is dat voortaan altijd tegelijkertijd. Doordat alle R-NET lijnen elk kwartier rijden is er altijd een goede aansluiting onderling, op de stadsBuzz lijnen en op de treinen van de Merwedelingelijn. Ook lijn 387 rijdt elk kwartier op werkdagen overdag en daarbuiten vrijwel altijd elk half uur. Ook deze lijn sluit naadloos aan op de MLL;
- ◆ **Flexibiliteit:** Extra capaciteit uit Sliedrecht naar Rotterdam wordt geboden door lijn 191: deze is in de basis elk kwartier ingepland gedurende de drukste 2 uren 's morgens en drukste 3

uren 's middags. Mogelijk dat een deel van de ritten niet het gehele traject vanaf Stormrand rijdt, maar vanaf station Baanhoek v.v. Extra capaciteit uit Alblasserdam naar Rotterdam wordt geboden door extra ritten op lijn 489, aansluitend op lijn 191. Op lijnen 387 en 416 worden extra ritten ingelegd op drukke momenten. Vooralsnog gaat Qbuzz uit van 3 extra ritten in de ochtend uit Gorinchem op lijn 387 en 2 extra ritten op lijn 416;

Onderstaande grafieken geven een weergave van de verwachte reizigersbehoefte per half uur op de R-NET lijnen 489 en 491. Daaruit blijkt de behoefte aan extra ritten. Op basis van het exacte herstel en potentie in het najaar worden deze ritten opgenomen in de dienstregeling.



Door de spitsritten bovenop de basisdienstregeling te leggen, blijft het 'raamwerk' van heldere en goed op elkaar aansluitende kwartierdiensten bestaan. Daarnaast is er nog een significant voordeel van het 'apart' houden van de extra capaciteitsritten ten opzichte van de basisdienstregeling: de dienstenpakketten voor chauffeurs hoeven bij wijzigingen alleen voor de extra ritten aangepast te worden. De basisdienstregeling blijft intact. Het diensten- en roosterproces vergt veel tijd, waardoor het normaliter lastig is om snel wijzigingen door te voeren die passen bij de daadwerkelijke vervoersvraag. Door de gekozen opzet hoeven alleen de chauffeursdiensten voor de flexibele ritten aangepast te worden. Dat beperkt doorlooptijden en biedt daarmee bij uitstek mogelijkheden wijzigingen snel en frequent door te voeren.



2.3 Wijzigingen op de streeklijnen in de Molenlanden

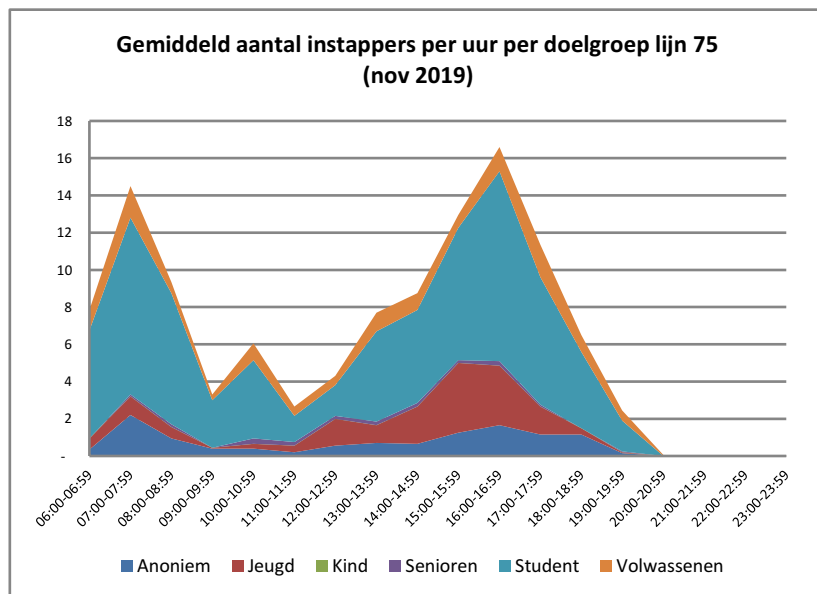
Het landelijke gebied van de Molenlanden kenmerkt zich door dunnere vervoerstromen dan in de Drechtsteden. Het gebruik in dit gebied is primair geïënteerd op de onderwijs- en werkgelegenheidslocaties in Gorinchem, Dordrecht, Rotterdam en Utrecht. Deels zijn deze bestemmingen rechtstreeks bereikbaar en deels moeten reizigers overstappen op de knooppunten Sliedrecht en Meerkerk.

Het grootste deel van de reizigers in dit gebied maakt gebruik van de hoofdlijnen 90, 387 en 388. Daarnaast was pre-corona ook lijn 81 in de spits goed bezet. Doordat echter sinds dit jaar ook lijn 388 via Lexmond rijdt, is de verwachting dat veel reizigers uit Lexmond voortaan met deze lijn meereizen.

Ondanks dat het gebruik van de overige lijnen in het gebied beperkt is, vervullen zij wel degelijk een belangrijke functie. Daar komt bij dat het afschalen van frequenties hier geen soelaas biedt om de noodzakelijke besparingen te realiseren; veel lijnen rijden immers maar 1x per uur. De gekozen maatregelen zijn dan ook zo opgesteld dat vrijwel alle reizigers nog een goede verbinding houden.

2.3.1 Lijn 75 langs de Graafstroom wordt beperkt tot spitslijn

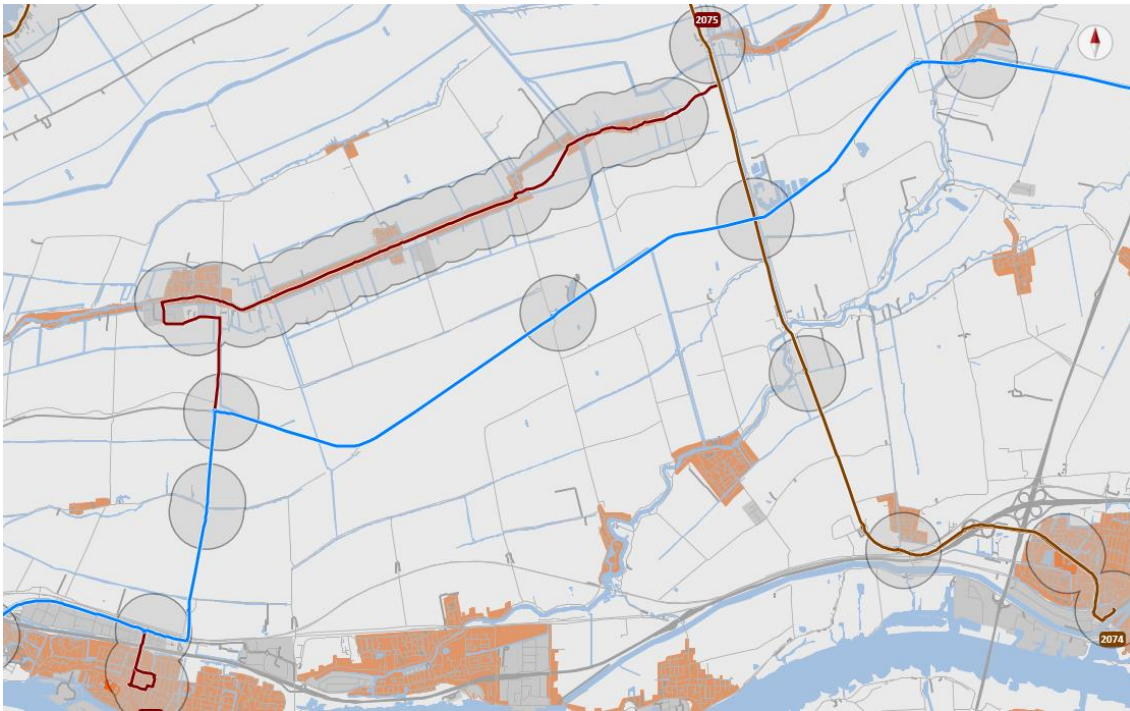
Bleskensgraaf, Molenaarsgraaf, Ottoland en Noordeloos worden ontsloten door de succesvolle en goed gewaardeerde SnelBuzz lijn 388, echter zijn de haltes 1,5 tot 3,5km fietsen gelegen van de kernen. Daarom rijdt door de kernen aan de Graafstroom zelf de ontsluitende buslijn 75, gezamenlijk met buurtbuslijnen 701 en 702. Het gebruik is in de meeste uren marginaal, zoals in onderstaande grafiek te zien is. In de daluren komt het aantal instappers op de hele lijn niet boven de 6 uit, in beide richtingen opgeteld. Dat is te weinig om een vaste oververbinding te verantwoorden. Gezien de aanwezigheid van lijn 388, die aantrekkelijk is voor reizigers die snel- en rechtstreeks naar Utrecht en Rotterdam willen reizen, is er ook weinig potentie op groei voor deze lijn. In de spitsuren is het gebruik ook beperkt, maar voorziet deze lijn wel in een behoefte. Daarom is het voorstel lijn 75 alleen nog te bieden in de spitsuren. In relatie tot het ontwikkelplan is dit een minder ingrijpende aanpassing. In het ontwikkelplan is geen vaste bediening met lijn 75 opgenomen.



In de ochtendspits rijdt lijn 75 in 2022 nog drie ritten naar Sliedrecht (en twee in omgekeerde richting). In de middagspits wordt vanaf 14:30 tot en met 17:30 elk uur een rit vanaf Sliedrecht geboden. Richting Sliedrecht is dit van 15:00 uur tot en met 17:00 uur. Hiermee biedt Qbuzz voor studenten en scholieren de gewenste ontsluiting. Ook voor de kleine groep forensen is een dagelijkse reis ongewijzigd mogelijk. In de daluren kunnen reizigers

gebruik maken van BuurtBuzz lijnen 701 en 702. Ook kan gebruik gemaakt worden van de deur-halte taxi en het knooppuntvervoer (zie hoofdstuk 3). Naast de beperking in het aantal ritten, vervalt ook het trajectdeel tussen Goudriaan Provincialeweg en Meerkerk.

Onderstaande afbeelding toont de routes van lijnen 74, 75 en 388. De toekomstige knooppunthalte bij het kruispunt van de N214 en N216 is hierin al opgenomen. Buurtbuzz lijnen zijn voor de overzichtelijkheid niet meegenomen.



2.3.2 Vervallen lijn 77 in Hardinxveld-Giessendam en Sliedrecht

Lijn 77 biedt een fijnmazige ontsluiting in Hardinxveld en Giessendam en zorgt voor de verbinding tussen Hardinxveld-Giessendam en Sliedrecht. Van deze lijn wordt beperkt gebruik gemaakt. Dit is ook niet raar; voor de verbinding richting Dordrecht en Rotterdam zijn de 2 stations met de fiets goed bereikbaar. Lijn 77 heeft dus uitsluitend een functie in het bieden van een verbinding voor bijvoorbeeld ouderen naar het centrum van Sliedrecht. Om toch een goed alternatief te bieden voor reizigers die slecht ter been zijn, rijdt buurtBuzz 707 sinds dit jaar een meer uitgebreide route in Hardinxveld.

2.3.3 Vervangen lijn 78 door overstapmogelijkheid tussen lijnen 74 en 388

Lijn 78 verzorgt de avondverbinding voor de kernen Nieuwpoort, Gelkenes en Groot Ammers voor reizigers van en naar Utrecht. Deze verbinding is ingelegd, omdat er geen goede overstap mogelijk is vanuit lijn 388 op lijn 74. Door het aanleggen van een overstaphalte bij de kruising van de N214 en N216, ontstaat daar een overstapmogelijkheid tussen de lijnen 74 en 388. Daarmee vervalt de noodzaak van lijn 78. Deze knooppunthalte zal pas over enkele jaren gereed zijn, daarom zal als tijdelijke maatregel lijn 74 's avonds (op momenten dat lijn 90 niet rijdt) ook stoppen bij de halte Molenaarsgraaf N214 om zo de overstap op lijn 388 te bieden.

2.3.4 Vervallen lijn 79

Lijn 79 verzorgt de busverbinding voor de kern Hoornaar. Hoewel lijn 79 op het eerste gezicht in de spitsuren nog redelijk gebruik wordt, zijn dit vrijwel uitsluitend reizigers die reizen tussen het station in Gorinchem en de scholen bij de A15. Deze reizigers kunnen gebruik maken van stadsBuzz 1. Van en naar de kern Hoornaar is het gebruik gemiddeld slechts 1 reiziger per rit. Voor hen is de BuurtBuzz voortaan het alternatief. Enkele malen per dag maakt ook een reiziger gebruik van de verbinding met Meerkerk. Deze reismogelijkheid vervalt. Voor deze reizigers is de het knooppuntvervoer, waarbij er goede aansluitingen zijn op knooppunt Meerkerk, het alternatief. In lijn met het ontwikkelplan komt lijn 79 dan ook te vervallen.

2.3.5 Herstructurering tegenspitsritten lijn 90 en toevoegen latere rit

Lijn 90 rijdt in de spitsuren een halfuurdienst. Deze is in de spitsrichting ('s morgens naar Utrecht en 's middags naar Gelkenes) hard nodig. Ook in de tegenrichting wordt elk half uur gereden. Deze ritten zijn voor de capaciteit niet vereist, maar zorgen wel voor een aantrekkelijker aanbod. Daarnaast moeten bussen na aankomst van een spitsrit ook weer terug naar de herkomstlocatie voor een volgende spitsrit. Deze tegenspitsritten wil Qbuzz graag op enkele momenten van de dag wijzigen in tijdligging. Dit voorkomt bijvoorbeeld dat een bus uit Gorinchem leeg naar Utrecht rijdt, daarna heen-en-weer als lijn 90 weer in Utrecht uitkomt en vervolgens weer leeg terug rijdt naar Gorinchem. Door de tegenspitsrit voor de spitsrit in te leggen in plaats van erna, worden minder lege kilometers gemaakt. Het totaal aantal ritten wijzigt niet en ook voor reizigers zijn er geen tot nauwelijks gevolgen.

Naast deze maatregel stelt Qbuzz voor de eerste rit vanuit Utrecht naar Gelkenes (vertrek rond 6:30u) niet meer te rijden tussen Utrecht en Lexmond. Behoudens enkele reizigers binnen Utrecht (naar Papendorp, zij kunnen reizen met lijn 388 of een van de U-OV lijnen) is er gemiddeld 1 reiziger per week tussen Vianen en Lexmond. Deze reiziger kan reizen met lijn 388 tot Lexmond en daar overstappen op lijn 90.

Als laatste stelt Qbuzz voor een extra rit toe te voegen vanuit Utrecht naar Gelkenes rond 19:30 uur. Hierdoor hebben reizigers naar de Lekdijk nog een uur later een verbinding. Vooral voor studenten wonende in het noordelijke gedeelte van de Molenlanden en voor forensen die later doorwerken wordt hiermee ingespeeld op de wens om een latere rechtstreekse verbinding vanuit Utrecht te krijgen.

2.4 Stadsdienst Gorinchem

De stadsdienst Gorinchem kent een beperkt gebruik. Het grootste deel van de reizigers betreft scholieren en studenten naar de scholen ten noorden van de A15. Qbuzz heeft het gebruik van de stadsdienst onderzocht en daarbij gekeken of een flexibele invulling van de stadsdienst meerwaarde heeft ten opzichte van de vaste lijnvoering. Mede door de forse stroom scholieren is dat niet het geval. De vaste bediening blijft dan ook gehandhaafd. Wel stelt Qbuzz voor lijnen te integreren en het netwerk eenduidiger te maken.

2.4.1 Bediening Dalem ook op zaterdag met lijn 387, eenduidige route lijn 1

Als gevolg van de noodzakelijke bezuinigingen is de bediening van Dalem met een separate stadslijn komen te vervallen. Met lijn 47 (Arriva) en lijn 387 rijden er desondanks alsnog tot 4 bussen per uur tussen het station en Dalem. Op zaterdag rijdt lijn 387 niet verder dan het station en rijdt lijn 1 elk uur (grotendeels) via de route van lijn 387 naar Dalem. Dit is verwarrend voor reizigers, daarnaast is een uurdienst voor een stadsdienst naar een grote wijk erg beperkt. Daarom wil Qbuzz graag de opzet van de stadsdienst (en lijn 387 in Dalem) vereenvoudigen:

- ✦ Lijn 1 rijdt voortaan op zaterdag niet meer naar Dalem, daarentegen wordt de frequentie in het westelijke gedeelte van Gorinchem verhoogd van 1x per uur naar 2x per uur. De huidige routevoering waarbij 1x per uur linksom en 1x per uur rechtsom gereden, blijft gehandhaafd;
- ✦ Lijn 387 gaat ook op zaterdag elk half uur doorrijden van en naar Dalem. Dit tussen globaal 8:00 en 18:00 uur;
- ✦ Lijn 5 vervalt en wordt vervangen door lijn 80 (zie paragraaf 2.4.3).

2.4.2 Vervallen lijn 6 tussen Avelingen en het station

Sinds de sociale werkplaats niet meer gevestigd is op bedrijventerrein Avelingen is het gebruik van lijn 6 tot een minimum gedaald. Het aantal reizigers is momenteel 0-1 per rit. Vanzelfsprekend heeft de pandemie hier ook effect, maar wanneer gekeken wordt naar het aantal reizigers van en naar de Dordtse Kil tijdens de pandemie dan is het beeld op deze lijn heel anders. Daarom zal deze lijn komen te vervallen.

2.4.3 Integratie lijn 5 en lijn 80, wijziging frequentie en bedieningsperiode

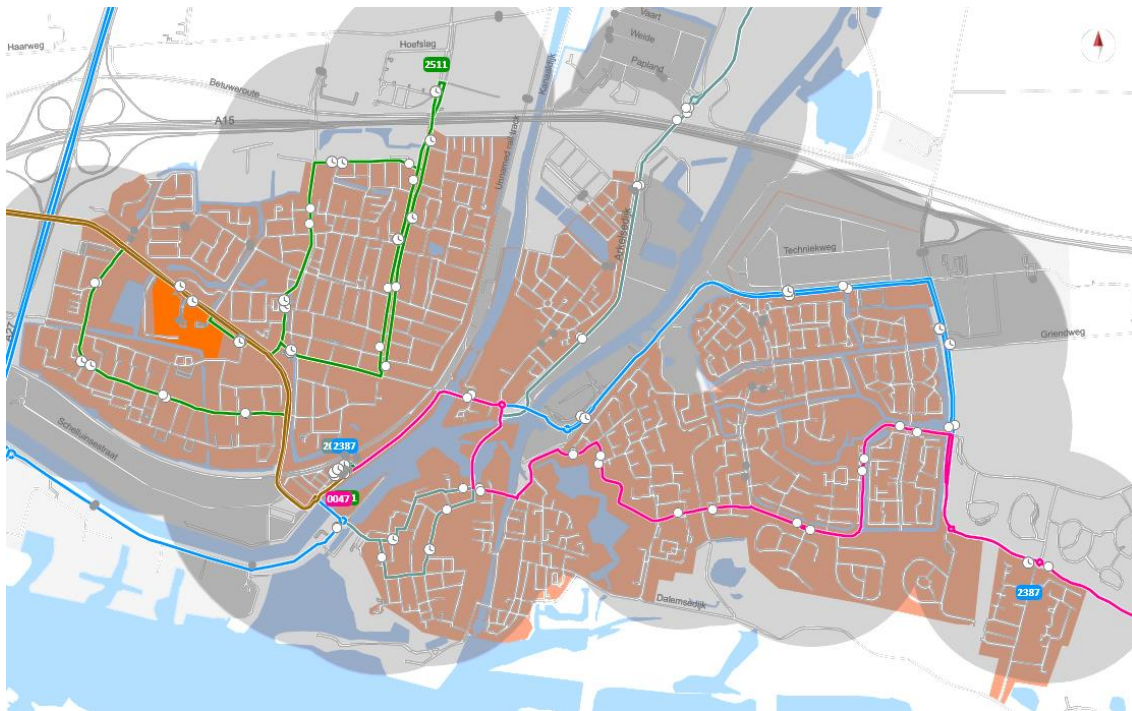
Het gebruik van lijn 80 is beperkt, maar voorziet wel in een behoefte. Mede door de routewijziging van lijn 388 (stopt ook in Lexmond) is het belang van lijn 80 afgenomen. Wel heeft lijn 80 een belangrijke functie voor Meerkerk en het lint Lakerveld. Voor veel inwoners van Meerkerk is lijn 387 en 388 vanaf het knooppunt een prima verbinding, echter is deze voor een deel van de (potentiele) reizigers te ver fietsen. Daarom blijft lijn 80 behouden tussen Vianen en Gorinchem. Wel ziet Qbuzz kansen tot integratie met stadslijn 5 in Gorinchem, zodat een deel van de paralleliteit verdwijnt. Lijn 80 zal in Gorinchem daarom voortaan door het centrum rijden. De bediening van de Lingewijk geschiedt via de Arkelsedijk. Tussen de huidige twee haltes op de Arkelsedijk van lijn 80 is de afstand vrij ruim, waardoor het gebied ten hoogte van de halte Loevesteinlaan van lijn 5 slecht bediend wordt. Qbuzz stelt voor een haltepaar toe te voegen ter hoogte van de looproute naar de Arkelse Onderweg ter hoogte van huisnummer 36. De route van lijn 5 dwars door de wijk komt te vervallen.

Het aantal reizigers binnen Gorinchem is (met name op zaterdag en in de daluren) gering. Daarom wordt het aantal ritten beperkt. Voortaan wordt op werkdagen in de daluren en op zaterdag overdag een uurdienst gereden. In de spitsuren is dit elk half uur. Voor reizigers die gebruik maken van de huidige lijn 80 betekent dit dat de frequenties gelijk blijven. Reizigers uit de Lingewijk naar Utrecht kunnen 1x per uur reizen via Meerkerk en 1x per uur via station Gorinchem. In de spitsuren is dit voor beide mogelijkheden 2x per uur.

Op zaterdag rijdt lijn 80 momenteel tussen Meerkerk en Vianen en ook in Gorinchem tussen de Lingewijk en het station rijdt er op zaterdag een bus. De huidige situatie doorzetten naar de nieuwe lijn levert de rare situatie op dat de bus een dienstregelingsrit rijdt van Vianen naar Meerkerk, daarna via de route van lijn 80 leeg doorrijdt naar Gorinchem Noord om dan weer als dienstbus verder te rijden. Dit is niet alleen erg inefficiënt, ook voor de reizigers is dit niet te verkopen. Daarom zal lijn 80 ook op zaterdag de volledige route Vianen – Gorinchem rijden.

De bedieningsperiode van lijn 80 wordt verruimd. Waar nu tot globaal 19:00 uur gereden wordt, zal dit voortaan tot globaal 21:00 uur zijn. Hiermee wordt voorgesorteerd op meer gespreide werk- en lestijden.

De wijzigingen in Gorinchem zorgen voor onderstaand netwerk:



- | | |
|--|---|
| ◆ Blauwe lijn: | SnelBuzz 387 Utrecht – Gorinchem; |
| ◆ Groene lijn (aan de westkant van de stad): | StadsBuzz |
| ◆ Groene lijn naar het noorden: | StreekBuzz 80 Gorinchem – Vianen |
| ◆ Roze lijn: | Arriva lijn 47 Gorinchem – Geldermalsen |

3 Systeemkenmerken knooppuntvervoer Molenlanden

Aanvullend op het vaste lijngebonden OV en de Deur-Halte taxi biedt Qbuzz in de Molenlanden in 2022 ook vraaggestuurd knooppuntvervoer. Dit vervoer wordt geboden aanvullend op de Deur-Halte taxi, welke blijft bestaan in haar huidige vorm. De uitgangspunten voor dit vervoer worden hieronder toegelicht.

3.1.1 Aanvullend op vast openbaar vervoer

De meeste reizigersstromen in de Molenlanden zijn zeer beperkt. Concurrentie tussen verschillende OV-producten is daarom niet verstandig. Dit leidt tot een afname van het gebruik van het vaste OV-aanbod, waardoor de kostendekkingsgraad (te) ver zal dalen. Tegelijkertijd is de kans reëel dat bij een te aantrekkelijk vraaggestuurd product er (met name in de spitsuren) veel gebruik gemaakt wordt van het aanbod, waardoor het systeem overbelast raakt of er onevenredig veel capaciteit moet worden ingezet. Daarom wordt het vraaggestuurde aanbod uitsluitend geboden op momenten dat er geen vast OV door de kernen wordt geboden. De precieze uitwerking is per kern verschillend en wordt in hoofdstuk 3.2 besproken.

3.1.2 Goede gegarandeerde aansluitingen op het HOV netwerk

De HOV-lijnen 387 (Gorinchem – Utrecht), 388 (Rotterdam – Utrecht) en de Merwedelingelijn (Dordrecht – Geldermalsen) rijden overdag (minimaal) 2x per uur. Voor lijn 387 en de Merwedelingelijn geldt dit ook in de avonduren en op zondag. Lijn 388 rijdt 's avonds elk uur en zal in 2022 ook op zondag overdag deze frequentie hebben. Qbuzz is van mening dat er elk half uur een reismogelijkheid geboden moet worden, naar het dichtstbijzijnde relevante knooppunt. In de Molenlanden betekent dit bijvoorbeeld dat op momenten dat lijn 388 elk half uur rijdt er een aansluiting geboden wordt op deze lijn. Deze aansluitingen worden geboden in Bleskensgraaf en Noordeloos. Op momenten dat lijn 388 elk uur rijdt, wordt aanvullend elk uur een vraaggestuurde reismogelijkheid geboden. Deze 'rijdt' op het andere half uur van lijn 388, zodat er ook dan twee reismogelijkheden per uur zijn: 1x met lijn 388 en 1x met het vraaggestuurde aanbod. Omdat deze mogelijkheid op het andere half uur geboden wordt ten opzichte van lijn 388, is er ook geen aansluiting mogelijk op lijn 388. De overstappen worden dan geboden op de Merwedelingelijn (Sliedrecht) en lijn 387 (Meerkerk).

Op basis van de herkomst-bestemming matrices is gekozen voor goede aansluitingen in de meest relevante reisrichting. Voor de andere reisrichting is het uiteraard mogelijk een reis te reserveren, maar dit betekent ofwel:

- Een ruimere overstaptijd;
- Gebruik maken van de reguliere Deur-Halte taxi. Deze biedt echter niet de meest naadloze aansluiting.

Doordat de aansluiting geboden wordt in de meest logische reisrichting, is ook het aanbod in de westelijke Molenlanden anders georiënteerd dan in het oosten. In het westen reizen de meeste reizigers naar Dordrecht en Rotterdam. In het oostelijke gedeelte is dit primair Gorinchem (bereikbaar met vast OV) en Utrecht. Daardoor worden gebruik gemaakt van verschillende knooppunten. Het aanbod werkt met fictieve vertrektijden (met optimale aansluitingen) van en naar de knooppunten. Hierdoor is het mogelijk een reis te plannen in de reisplanners.

Door het werken met een schaduwdienstregeling vermindert in theorie het aantal reismogelijkheden. Echter een reismogelijkheid zonder aansluiting op het knooppunt heeft ook geen waarde voor de reiziger. Wij kiezen bewust voor minder mogelijkheden maar de mogelijkheden welke overblijven zijn betrouwbaar en hebben een goede aansluiting op de knooppunten, met zoals aangegeven een wachtgarantie.

3.1.3 Korte besteltijd

Bestellen wordt steeds eenvoudiger, maar kan nog steeds als een barrière gezien worden. Zeker voor reizigers die reizen met het vaste OV naar de Molenlanden. Zij kunnen niet altijd een aankomsttijd garanderen, totdat ze al in het OV zitten. Daarom wordt de besteltijd verkort tot 30 minuten, het is daarmee mogelijk om te reserveren voor het vervoer op het moment dat men al in de bus zit / bijna instapt vanuit bijvoorbeeld Utrecht of Rotterdam. Voor zowel de klant als voor Qbuzz biedt dit meer zekerheid dat de reis zonder problemen zal verlopen. Vanzelfsprekend wacht het knooppuntvervoer op een eventueel vertraagde bus of trein en omgekeerd.

3.1.4 Combinatiegraad

Wij zullen dit vervoer onderbrengen bij de vervoerder welke ook het vervoer van de Molenhopper uitvoert. Hierdoor zijn er altijd veel voertuigen op de weg en is het mogelijk om vervoer te combineren. Dit beperkt de kosten en zorgt ervoor dat korte aanmeldtijden mogelijk worden.

3.1.5 Uitbreiding halfuurdienst lijn 388

Zoals eerder vermeld wordt de periode waarin lijn 388 een halfuurdienst rijdt verlengd tot globaal 21:00 uur, waardoor het knooppuntvervoer tot dat moment ook aangesloten wordt op overstaphalte Bleskensgraaf (N214) en overstaphalte Noordeloos (N214). Na 21:00 uur en op zondag verschuift de aansluiting naar knooppunt Meerkerk en Station Sliedrecht.

3.2 Uitwerking

Het aanbod is gericht op goede aansluitingen op de knooppunten. Doordat het aanbod van vast OV per kern verschillend is, zal ook het vraaggestuurde aanbod per kern verschillen. Deze worden hieronder toegelicht.

3.2.1 Bleskensgraaf, Molenaarsgraaf en Ottoland

Bleskensgraaf, Molenaarsgraaf en Ottoland worden in de spitsuren verbonden met spitslijn 75. Deze lijn biedt voor scholieren en studenten een goede verbinding met Sliedrecht en verder richting Rotterdam en Dordrecht. Voor de richting Rotterdam kan net zoals nu gebruik gemaakt worden van lijn 388 via de N214. Hoewel lijn 75 nu ook rijdt naar Meerkerk, wordt van deze verbinding nauwelijks gebruik gemaakt. Op basis van data uit november 2019 is het gebruik maximaal 1 reiziger per dag uit deze kernen:

Vanaf Bleskensgraaf	SB388	75	BB	Naar Bleskensgraaf	SB388	75	BB
Gorinchem Station		0		Gorinchem Station		0	
Gorinchem Papland+Scholen		2		Gorinchem Papland+Scholen		2	
Oud-Alblas			1	Oud-Alblas			
Papendrecht	8			Papendrecht	4		
Rotterdam HES+KrZoom	5			Rotterdam HES+KrZoom	4		
Sliedrecht Centrum		5		Sliedrecht Centrum		7	
Sliedrecht Station	4	15		Sliedrecht Station	6	15	
Sliedrecht Baanhoek	1			Sliedrecht Baanhoek	1		
Utrecht Centraal	13			Utrecht Centraal	16		
Utrecht Overig	1			Utrecht Overig	1		
Vianen Lekbrug	4			Vianen Lekbrug	3		
Totaal instappers Bleskensgraaf	36	22	1	Totaal uitstappers Bleskensgraaf	35	24	0

Vanaf Molenaarsgraaf	SB388	75	BB	Naar Molenaarsgraaf	SB388	75	BB
Gorinchem Station				Gorinchem Station			
Gorinchem Papland+Scholen		2		Gorinchem Papland+Scholen		1	
Meerkerk A27	1	1		Meerkerk A27	1	1	
Papendrecht	2			Papendrecht	3		
Rotterdam HES+KrZoom	5			Rotterdam HES+KrZoom	5		
Sliedrecht Centrum		1		2 Sliedrecht Centrum	2		
Sliedrecht Station	6	2		2 Sliedrecht Station	6	4	
Sliedrecht Baanhoek	3			Sliedrecht Baanhoek	2		
Utrecht Centraal	23			Utrecht Centraal	26		
Utrecht Overig	4			Utrecht Overig	3		
Vianen Lekbrug	9			Vianen Lekbrug	7		
Totaal instappers Molenaarsgraaf	53	6	0	Totaal uitstappers Molenaarsgraaf	55	6	0

Vanaf Ottoland	SB388	75	Buurtbuzz	Naar Ottoland	SB388	75	Buurtbuzz
Gorinchem Station				Gorinchem Station			
Gorinchem Papland+Scholen		1		Gorinchem Papland+Scholen		1	
Meerkerk A27				Meerkerk A27			
Sliedrecht Centrum		1		Sliedrecht Centrum		1	
Sliedrecht Station		2		Sliedrecht Station		2	
Totaal instappers Ottoland	0	4	0	Totaal uitstappers Ottoland	0	4	0

Op momenten dat lijn 75 niet (meer) rijdt biedt Qbuzz een vraaggestuurde reismogelijkheid aan met aansluiting op lijn 388 bij de halte Bleskensgraaf N214. De aansluiting van en naar Sliedrecht bedraagt 4-5 minuten, wat voldoende is om over te stappen. In verband met infrastructurele beperkingen (geen keermogelijkheid ten oosten van de halte Bleskensgraaf op de N214) zal het vraaggestuurde vervoer vertrekken en aankomen op de Kiss&Ride locatie net ten noorden van de rotonde. Na circa 21:00 uur en op zondag wordt 1x per uur een reismogelijkheid geboden naar knooppunt Sliedrecht Station en knooppunt Meerkerk A27. Tezamen met lijn 388 wordt zo 2x per uur een verbinding geboden naar deze locaties. Op deze momenten wordt in Sliedrecht aangesloten op de Merwedelingelijn en in Gorinchem op lijn 387. De reismogelijkheid wordt geboden op het andere half uur dan dat lijn 388 hier rijdt.

3.2.2 Goudriaan, Hoornaar en Noordeloos

Voor Goudriaan, Hoornaar en Noordeloos (kern) is er een verbinding met de halte van lijn 388 in Noordeloos. Hiermee worden krijgen zij een frequente en dagdekkende reismogelijkheid met Meerkerk en verder naar Utrecht. Voor de richting Sliedrecht en verder kan gebruik gemaakt worden van lijn 388. Het aantal reizigers naar Sliedrecht vanuit Goudriaan is nihil, vanuit Hoornaar is deze reismogelijkheid er nu ook niet. Het aantal reizigers per dag vanuit deze kernen was in november 2019 als volgt:

Vanaf Goudriaan	74	75	BB	Naar Goudriaan	74	75	BB
Gelkenes				Gelkenes	1		
Gorinchem Station	3			Gorinchem Station	4		
Gorinchem Ziekenhuis	1			Gorinchem Ziekenhuis	1		
Meerkerk A27		2		Meerkerk A27		1	
Langerak + Nieuwpoort				Langerak + Nieuwpoort	1		
Sliedrecht Station		1		Sliedrecht Station		1	
Totaal instappers Goudriaan	4	3	0	Totaal uitstappers Goudriaan	7	2	0
Vanaf Hoornaar	79		BB	Naar Hoornaar	79		BB
Gorinchem Station	4		3	Gorinchem Station	4		3
Gorinchem Papland+Scholen	1		1	Gorinchem Papland+Scholen	1		1
Gorinchem Ziekenhuis			1	Gorinchem Ziekenhuis			
Meerkerk A27	2			Meerkerk A27	3		
Totaal instappers Hoornaar	7	0	5	Totaal uitstappers Hoornaar	8	0	4
Vanaf Noordeloos	SB388	75+79	78	Naar Noordeloos	SB388	75+79	78
Arkel		1		Arkel			
Gorinchem Station		1		Gorinchem Station		3	
Gorinchem Papland + Scholen		3		Gorinchem Papland + Scholen		1	
Groot Ammers			3	Groot Ammers			1
Langerak+Nieuwpoort			3	Langerak+Nieuwpoort			
Meerkerk A27	4			Meerkerk A27	3	1	
Papendrecht	4			Papendrecht	4		
Rotterdam HES + KrZoom	3			Rotterdam HES + KrZoom	3		
Sliedrecht Station	8			Sliedrecht Station	10		
Utrecht Centraal	36			Utrecht Centraal	42		
Utrecht Overig	3			Utrecht Overig	2		
Vianen Lekbrug	10			Vianen Lekbrug	9		
Totaal instappers Noordeloos	68	5	6	Totaal uitstappers Noordeloos	73	5	1

Door het vervallen van lijn 79 verliest Hoornaar haar vaste verbinding met Meerkerk. Met het vraaggestuurde, knooppuntgerichte aanbod van twee reismogelijkheden per uur wordt dit opgevangen. Reizigers naar Gorinchem kunnen reizen met de buurtBuzz. Reizigers vanaf Noordeloos kunnen reizen via knooppunt Meerkerk. Ook hier geldt dat 's avonds na 21:00 uur en op zondag de aansluiting geboden wordt op knooppunt Meerkerk.

3.2.3 Arkel, Hoogblokland en Meerkerk dorp

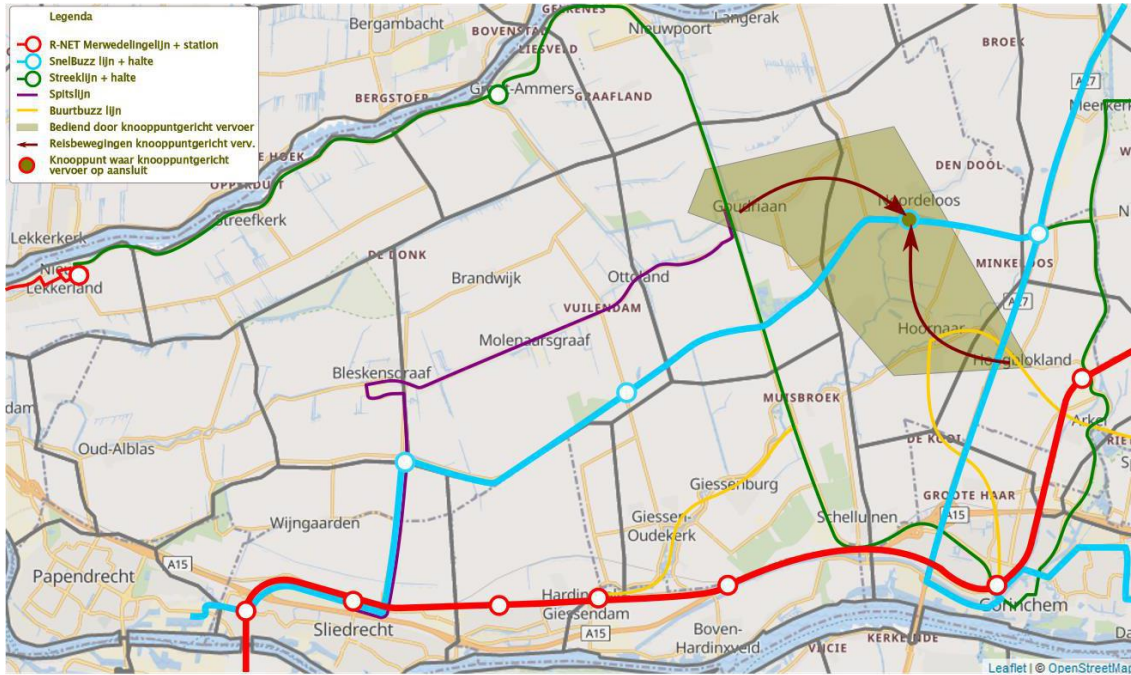
Van maandag tot en met zaterdag biedt lijn 80 tot globaal 21:00 uur een vaste OV-verbinding tussen Gorinchem en Vianen via Arkel en Meerkerk. Lijn 80 biedt ook aansluiting op SnelBuzz lijnen 387 en 388 te Meerkerk A27. De bedieningsperiode van lijn 80 wordt daarmee iets uitgebreid ten opzichte van de huidige situatie. Na 21:00 uur worden ook deze kernen opgenomen in het knooppunt gerichte vervoer, waarbij er goede aansluitingen geboden worden op knooppunt Meerkerk A27 op lijn 387.

3.2.4 Overige kernen in het gebied

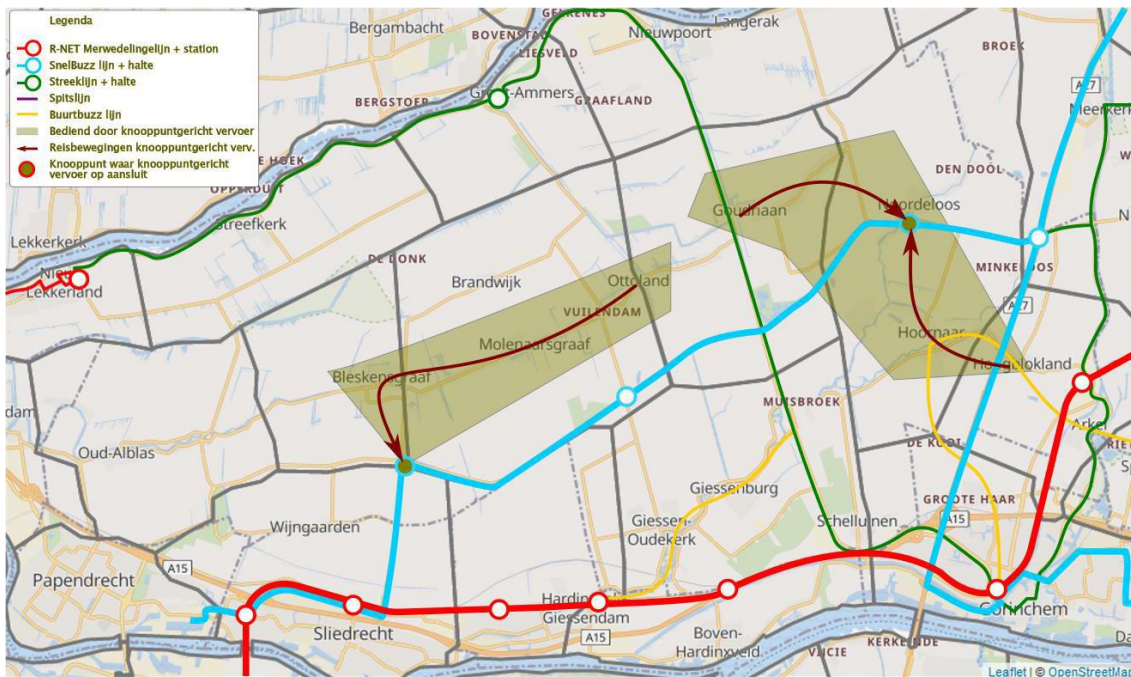
Naast de genoemde kernen is er 's avonds ook geen vaste OV-verbinding over de Lekdijk. Ook hier wordt het vraaggestuurd vervoer geboden, waarbij aangesloten wordt in Nieuw-Lekkerland (lijn 489) en Groot-Amers (lijn 74). Buiten de bedieningsperiode van de buurtBuzz worden Giessen-Oudekerk en Giessenburg elk half uur middels het knooppuntvervoer verbonden met station Hardinxveld-Giessendam.

3.2.5 Reismogelijkheden per dagdeel

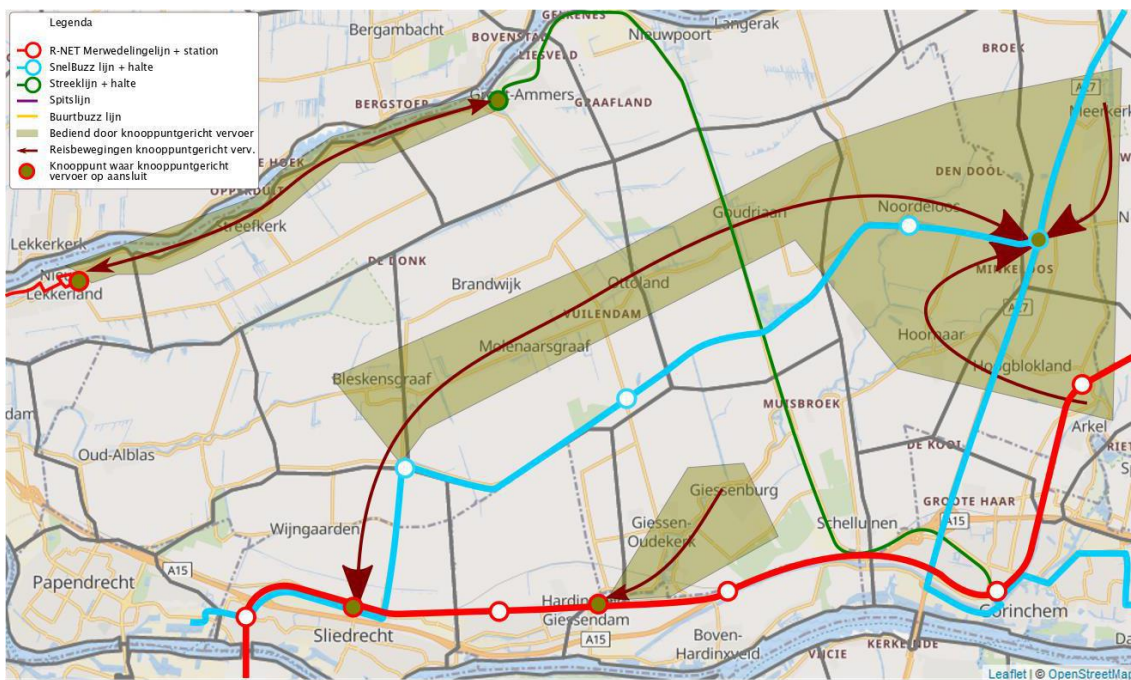
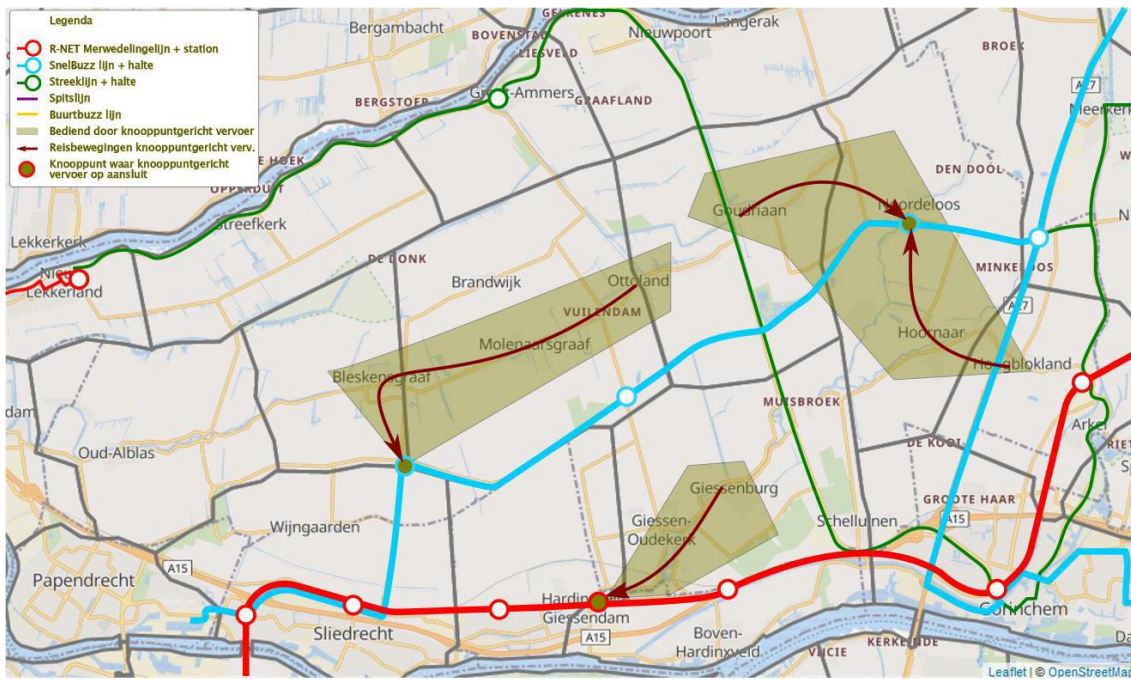
Onderstaande afbeeldingen tonen schematisch de reismogelijkheden per dagdeel in de Molenlanden.



Reismogelijkheden Molenlanden in de spitsuren op werkdagen



Reismogelijkheden Molenlanden in de daluren op werkdagen



3.3 Verbeteringen voor de reiziger

Het knooppuntgericht, vraaggestuurd openbaar vervoer combineert een aantal aspecten van de voormalige bestelBuzz, maar kent tegelijkertijd wel aanpassingen om het aanbod beheersbaar te houden en niet te veel laten concurreren met het vaste OV. Ten opzichte van de Deur-Halte taxi worden veel voordelen geboden, zoals een kortere aanmeldtijd en een vaste vertrektijd. Dit laatste biedt de reiziger zekerheid van een betrouwbare aankomsttijd. Ook ten opzichte van het beperkte vaste OV-aanbod (in de daluren) wordt meer vervoer geboden. Waar bijvoorbeeld langs de Graafstroom slechts 1x per twee uur een bus rijdt, wordt voortaan elk half uur een vertrek mogelijk.

Voor de reiziger biedt het aanbod de volgende wijzigingen ten opzichte van de huidige situatie:

- ◆ Op lijn 388 wordt voortaan op maandag t/m zaterdag tot circa 21:00 uur elk half uur een verbinding geboden. In de huidige dienstregeling is dit tot 19:00 uur. Hiermee wordt een het aanbod voor reizigers die bijvoorbeeld 's avonds studeren of gaan winkelen fors aantrekkelijker;
- ◆ Lijn 75 rijdt niet meer in de daluren. Thans wordt nog elke twee uur gereden;
- ◆ Lijn 79 vervalt in het geheel. Tussen Hoornaar en Gorinchem blijft elk uur een buurtbus rijden;
- ◆ Lijn 80 tussen Gorinchem en Vianen rijdt voortaan de hele route, ook op zaterdag. Daarnaast wordt de bedieningsperiode verruimd tot circa 21:00 uur.
- ◆ Reizigers krijgen op momenten dat er geen vast OV geboden wordt twee (vraagafhankelijke) reismogelijkheden per uur. Hoewel dit in theorie minder is dan met de Deur-Halte taxi, is door de aansluiting op ander openbaar vervoer vaker rijden niet effectief. De twee reismogelijkheden per uur maken dat er altijd binnen korte tijd een aantrekkelijke reismogelijkheid geboden wordt;
- ◆ Het vervoer kent een wachtgarantie op het vaste openbaar vervoer, waardoor de ketenreis gegarandeerd wordt. Omgekeerd wacht bijvoorbeeld lijn 388 op een eventueel vertraagd busje van het vraaggestuurde OV;
- ◆ Doordat het vraaggestuurde OV werkt met een schaduwdienstregeling, kan de reiziger een rit met een gerichte aankomst- of vertrektijd boeken, optimaal aansluitend op het (H)OV;
- ◆ De besteltijd is een half uur korter dan de Deur-Halte taxi. Daardoor wordt het voor veel reizen mogelijk pas te bestellen, op het moment dat de reiziger al in de bus naar het knooppunt zit (last mile);
- ◆ De prijs zal in lijn liggen met het reguliere OV of goedkoper zijn. De insteek is om het vervoer in de pilotfase gratis te bieden.

4 Mogelijk aanvullende maatregelen na september 2022

Als onderdeel van het transitieplan voor de concessie DMG zijn maatregelen bedacht die geëffectueerd kunnen worden, wanneer de BVOV afloopt. Dit maatregelenpakket is onderdeel van het vervoerplan wat ter consultatie is aangeboden aan het RODAG en bevat een forse besparing op het vervoeraanbod in vergelijking met de huidige dienstregeling. De maatregelen worden in dit hoofdstuk kort toegelicht. In het voorjaar van 2022 zal meer duidelijk worden over hoe de periode na 1 september 2022 er uit gaat zien. Het is hierbij niet ondenkbaar dat de maatregelen vanuit dit hoofdstuk alsnog noodzakelijk zullen zijn.

4.1 Maatregelen in de Drechtsteden

In de Drechtsteden blijven de frequentieverhogingen op lijnen 5 en 7 bestaan. Deze extra capaciteit op deze lijnen blijft noodzakelijk. De reserveringen voor de kwartierdienst in de daluren en op zaterdag tussen het station en Oudelandshoek komt te vervallen. De aanvullende maatregelen worden gevonden in Dubbeldam en in Zwijndrecht.

4.1.1 Verdere beperking avondbediening Dubbeldam

Zoals in paragraaf 2.1.4 is aangegeven is de vervoersvraag van- en naar Dubbeldam in de avonduren zeer beperkt. Wanneer de BVOV eindigt en de reizigersaantallen nog niet afdoende hersteld zijn, wordt de avondbediening in Dubbeldam verder beperkt. Na 19:00 uur is er dan geen vast OV meer in Dubbeldam. Reizigers kunnen reizen met lijn 5 vanaf de Provinciale weg, of gebruik maken van de Deur-Halte taxi.

4.1.2 Verdere integratie lijnen 2, 22, 92 en 192 in Zwijndrecht

Indien noodzakelijk zal het vervoeraanbod in Zwijndrecht en Hendrik-Ido-Ambacht verder worden versoepeld. In dit scenario worden lijnen 2 en 92 aan elkaar gekoppeld bij het ziekenhuis. De doorgaande bus vanuit Dordrecht naar Rotterdam rijdt dan via Nederhoven. In de spitsuren blijft lijn 192 rijden. In dit scenario wordt de koppeling tussen lijnen 2 en 192 vervangen door een koppeling van lijnen 2 en 92. Als gevolg hiervan neemt de reistijd tussen Dordrecht en het ziekenhuis in Zwijndrecht buiten de spitsuren toe met ongeveer 15 minuten. In de spitsuren blijft lijn 192 de snelle verbinding verzorgen. Voor de meeste reizigers betekent dit dat de reistijd niet toeneemt. Op de Burgemeester Jansenlaan rijdt alleen in de spitsuren nog een bus. Voor de helft van de reizigers is daarmee de reis nog steeds mogelijk, voor de andere reizigers is een R-NET halte op 700m afstand het alternatief. Reizigers vanaf de halte Brandweerkazerne in Hendrik-Ido-Ambacht kunnen ook reizen met lijn 488 vanaf de halte Appelgaarde.

4.1.3 Vervallen lijn 21

Lijn 21 verzorgt in Zwijndrecht een fijnmazige oppervlakte ontsluiting, waardoor de loopafstanden in heel Zwijndrecht klein zijn. Daarnaast biedt deze lijn een verbinding met Ridderkerk. Lijn 21 kent een beperkt gebruik, mede veroorzaakt door de grote mate van paralleliteit met de lijnen 92 en 488. Hoewel met het opheffen van deze lijn de loopafstanden in Zwijndrecht toenemen, blijft de kern goed bediend door de andere lijnen. Ook de verbinding met Ridderkerk blijft bestaan, echter zal voortaan op deze reis overgestapt moeten worden.

4.2 Maatregelen op R-NET en SnelBuzz lijnen

Om een goed herstel van reizigersaantallen en -inkomsten ook in een scenario waarin de BVOV vervalt mogelijk te maken, blijven de maatregelen op HOV lijnen beperkt. De eventuele extra maatregelen zijn primair gericht op het verminderen van paralleliteit (lijnen gaan op elkaar aansluiten, in plaats van parallel rijden) en het beperken van het vervoersaanbod in de rustige uren.

4.2.1 Beperken aanbod tussen Sliedrecht en Rotterdam op lijn 388

SnelBuzz lijn 388 rijdt tussen Sliedrecht en Rotterdam parallel aan lijn 491 (en 489). In de spitsuren zijn deze ritten hard nodig, maar op de overige momenten is het gebruik beperkt. Op de meeste ritten is het aantal reizigers (ruim) minder dan 10. Deze reizigers hebben een alternatieve reismogelijkheid met lijn 491, in combinatie met een overstap op lijn 489. Wanneer additionele maatregelen noodzakelijk zijn, zal lijn 388 in de avonduren en in het weekend ingekort worden tot het traject Sliedrecht Baanhoek – Utrecht CS v.v. Mogelijk geldt dit ook voor de daluren (tussen 10:00 en 15:00 uur). Forensen en studenten uit de Molenlanden behouden zo wel een rechtstreekse verbinding met Rotterdam. De dienstregeling van lijn 388 wordt zo opgezet dat er altijd een aansluiting is op lijn 491. Op momenten dat lijn 388 elk uur rijdt en lijn 491 elk half uur geldt een wachtgarantie tot 10 minuten en aan het einde van de avond een thuisbrenggarantie zodat reizigers nooit “vast” komen te staan op Sliedrecht Baanhoek.

Als gevolg van deze inkorting hebben reizigers vanuit de Molenlanden naar Rotterdam in de avonduren en in het weekend geen rechtstreekse verbinding meer. Op basis van de herkomst-bestemmingsmatrices betreft dit 1 tot 2 reizigers per rit. In het zware scenario geldt dit ook voor de daluren en betreft het 2-3 reizigers per rit.

Door deze maatregel worden de haltes Rosmolenweg en Kooihaven in Papendrecht in de avonduren niet bediend. Dit heeft gevolgen voor circa 8 reizigers per dag. Voor de overige circa 30 reizigers zijn er geen gevolgen.

4.2.2 Uurdienst in plaats van halfuurdienst op zaterdag op lijn 388

Naast de versoering van het vervoeraanbod op zondag, zal ook op zaterdag de halfuurdienst op lijn 388 komen te vervallen. In dit scenario rijdt er nog slechts 1 bus per uur. Ook de verlenging van de halfuurdienst tot 21:00 uur komt te vervallen.

4.2.3 Uitdunning aan de dagranden op lijn 387

Lijn 387 rijdt van 's morgens vroeg tot 's avonds laat minimaal elk half uur. Op sommige momenten is er echter maar zeer beperkt vraag naar vervoer. Dit betreft onder meer de hele late avond en in de weekenden in de vroege ochtend. Daarom wordt het aanbod iets uitgedund:

- ✦ Op alle dagen van de week wordt het aanbod na 22:00 uur vanuit Gorinchem en 23:00 uur vanuit Utrecht terug gebracht tot een uurdienst;
- ✦ Op zaterdag vervalt de tweede rit in beide richtingen. De vroegste reismogelijkheid blijft bestaan;
- ✦ Op zondagochtend vervalt de tweede en vierde rit in beide richtingen. De vroegste reismogelijkheid blijft bestaan.

4.3 Overige wijzigingen

Naast de wijzigingen in de Drechtsteden en op (primair) SnelBuzz lijn 388, wordt ook het vervoeraanbod aangepast op lijnen 80 en 93.

4.3.1 Beperken bedieningsperiode en frequentie lijn 80

De voorgestelde koppeling tussen lijnen 5 en 80 blijft intact, wel vervalt de halfuurdienst in de spitsuren. Ook de verruiming van de bedieningsperiode tot 21:00 uur komt te vervallen. Er blijft 1x per uur een bus rijden tussen Vianen en Gorinchem.

4.3.2 Vervallen dalbediening lijn 93

Lijn 93 biedt een snelle- en rechtstreekse verbinding tussen Dordrecht en Nieuw-Lekkerland (en door de koppeling met lijn 489 ook met Kinderdijk). Van deze verbinding wordt in de spitsuren goed gebruik gemaakt, in de daluren is de vervoersvraag echter beperkt. In dit scenario wordt dan ook niet meer gereden in de daluren. Reizigers kunnen dan reizen met lijn 489 naar Alblasterdam en daar overstappen op lijn 416.

Bijlage A: Bediening per wijk (Dordrecht en Gorinchem) en overige kernen in het concessiegebied

Wijk	Lijnsoort	Bediening 2020								Bediening 2021								Bediening 2022							
		MV Spits	MV Dal	MV 18-21u	MV 21-24u	Zat Dag	Zat 18-21u	Zat 21-24u	Zondag	MV Spits	MV Dal	MV 18-21u	MV 21-24u	Zat Dag	Zat 18-21u	Zat 21-24u	Zondag	MV Spits	MV Dal	MV 18-21u	MV 21-24u	Zat Dag	Zat 18-21u	Zat 21-24u	Zondag
Dordrecht Amstelwijk		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Dordrecht Binnenstad (niet Spuiboulevard)		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Dordrecht Centrum (halte Spuiboulevard)		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Dordrecht Crabbehof		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Dordrecht Dubbeldam		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Dordrecht Kil		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Dordrecht Krispijn		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Dordrecht Leerpark		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Dordrecht Oudelandhoek		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Dordrecht Staart		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Dordrecht Stadspolders		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Dordrecht Sterenburg Oost		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Dordrecht Sterenburg West		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Dordrecht Wielwijk		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Dordrecht Ziekenhuis		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Wijk	Lijnsoort	Bediening 2020								Bediening 2021								Bediening 2022							
		MV Spits	MV Dal	MV 18-21u	MV 21-24u	Zat Dag	Zat 18-21u	Zat 21-24u	Zondag	MV Spits	MV Dal	MV 18-21u	MV 21-24u	Zat Dag	Zat 18-21u	Zat 21-24u	Zondag	MV Spits	MV Dal	MV 18-21u	MV 21-24u	Zat Dag	Zat 18-21u	Zat 21-24u	Zondag
Gorinchem Avelingen		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Gorinchem Binnenstad		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Gorinchem Dalem Noord		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Gorinchem Dalem Zuid		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Gorinchem Evenementenhal		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Gorinchem Gildenwijk		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Gorinchem Haarwijk		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Gorinchem Lingewijk		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Gorinchem Papland		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Gorinchem Piazza Center		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Gorinchem Scholen A15		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Gorinchem Stalkaarsen		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Gorinchem Ziekenhuis		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Bijlage B: Frequenties en bedieningsperioden 2022

Dienstregeling 2022 Basisdienstregeling buiten de zomer- en kerstvakantie										
Lijn en (deel)traject	Frequenties						Globale exploitatietijden			
	Ma-vr ochtendspits	Ma-vr overdag	Ma-vr avondspits	Avond	Zaterdag overdag	Zondag overdag	Ma-vr eerste rit	Zaterdag eerste rit	Zondag eerste rit	Laatste rit
2 Dubbeldam - Station v.v.	2	2	2	0 - 2	2	2	06.30	07.30	09.30	21.30
3 Oudelandshoek - Dordrecht CS v.v.	4	2 - 4 (4)	4	2	2 - 4 (4)	2	06.30	07.30	09.00	00.00
4 Merwepolder - Staart West v.v.	2	2	2	2	2	2	06.30	07.30	09.00	00.00
4 Papendrecht - Staart West v.v.	2	2	2	-	2	-	06.45	07.45	-	18.45
4 Staart West - Wielwijk v.v.	4	4	4	2	4	2	06.30	07.30	09.00	00.00
4 Wielwijk - Amstelwijk v.v.	2	2	2	1	2	1	06.30	07.30	09.00	00.00
4 Wielwijk - Crabbehof v.v.	2	2	2	1	2	1	06.30	07.30	09.00	00.00
5 Stadspolders - Sterrenburg v.v.	4	4	4	2	4	2	06.30	07.30	09.00	00.00
7 Centrum - Sterrenburg v.v.	4	4	4	2	4	2	06.30	07.30	09.00	00.00
7 Drechtwerk - Centrum (1) v.v.	4	-	4	-	-	-	06.30	-	-	18.30
7 Kil III - Drechtweg (2) v.v.	2	-	2	-	-	-	06.45	-	-	18.00
10 Station - Binnenstad v.v.	2	2	2	-	2	2	07.30	08.30	10.30	18.30
92 Dordrecht CS - Ridderkerk Oostendam v.v.	2	2	2	1	2	1	06.00	07.00	08.00	00.00
92 Ridderkerk Oostendam - Rotterdam Zuidplein v.v.	2	2	2	-	2	-	06.30	-	-	19.00
192 Dordrecht CS - H.I. Sandelingen v.v.	2	2	2	1	2	1	06.45	08.00	08.30	23.30
192 H.I. Sandelingen - Rotterdam Zuidplein v.v.	2	-	2	-	-	-	07.00	-	-	18.00
1 Gorinchem Station - Gorinchem Scholen A16 v.v.	2	2	2	-	2	-	06.30	07.30	-	19.30
21 Zwijndrecht Station - Ridderkerk v.v.	1	1	1	-	1	-	06.30	07.30	-	19.00
74 Gorinchem - Groot Ammers v.v.	1	1	1	1	1	1	06.45	07.45	09.45	23.00
75 Goudriaan - Sliedrecht v.v.	1	-	1	-	-	-	07.00	-	-	17.30
80 Gorinchem - Meerkerk v.v.	2	1	2	0 - 1	1	-	06.45	07.45	-	20.00
80 Meerkerk - Vianen v.v.	2	1	2	0 - 1	1	-	06.45	08.45	-	20.45
90 Gelkenes - Utrecht v.v.	2	1	2	-	1	1	07.00	08.30	09.30	19.30
93 Nieuw-Lekkerland - Dordrecht v.v.	1	1	1	-	-	-	07.30	-	-	17.30
191 Sliedrecht - Rotterdam Zuidplein v.v.	2 - 4 (4)	-	2 - 4 (4)	-	-	-	08.00	-	-	17.30
387 Gorinchem Dalem - Gorinchem Station v.v.	4	2	4	0 - 2	2	-	06.15	08.15	-	20.15
387 Gorinchem Station - Utrecht CS v.v.	6 - 8 (4)	4	6	2	2	2	06.00	08.00	09.00	00.30
388 Rotterdam Kr. Zoom - Sliedrecht Baanhoek v.v.	2 (3)	2	2	1 - 2	2	1	06.30	07.30	08.30	00.30
388 Sliedrecht Baanhoek - Utrecht CS v.v.	2 (3)	2	2	1 - 2	2	1	06.15	07.15	09.15	00.15
416 Alblasserdam - Dordrecht v.v.	4 - 6 (4)	4	4	2	2	2	06.00	07.15	08.45	00.15
488 Dordrecht - Rotterdam Kr. Zoom v.v.	4	4	4	2	2	2	06.30	08.00	09.00	00.30
489 Nieuw Lekkerland - Ablasserdam v.v.	4	2	2	2	2	2	06.15	08.15	08.45	00.30
489 Alblasserdam - Rotterdam Kr. Zoom v.v.	4 - 8 (4)	4	4 - 8 (4)	2	2	2	06.15	07.45	08.45	00.15
491 Sliedrecht - Rotterdam Zuidplein v.v.	4	4	4	2	2	2	06.15	07.45	08.45	00.15
MLL Dordrecht - Gorinchem (v. Dordrecht)	4	4	4	2	4	2	05.15	05.40	07.10	00.40
MLL Gorinchem - Geldermalsen (a. Geldermalsen)	2	2	2	2	2	2	06.10	06.35	08.05	01.05
MLL Geldermalsen - Gorinchem (v. Geldermalsen)	2	2	2	2	2	2	06.15	06.40	08.10	01.10
MLL Gorinchem - Dordrecht (a. Dordrecht)	4	4	4	2	4	2	06.10	06.35	07.35	02.00

Globale bedieningsperiodes zijn gebaseerd op de belangrijkste knooppunten. Bijvoorbeeld voor de stadsdiensten Dordrecht en Gorinchem betreft dit primair het station.

- (1) Frequentie alleen in spitsrichting, in omgekeerde richting is dit 2x per uur. Helft ritten spitsrichting via Krabbepolder
- (2) Frequentie alleen in spitsrichting, in omgekeerde richting geen ritten
- (3) Drukste uur ritten in aangepast patroon, waardoor globaal elke 20 minuten gereden wordt.
- (4) Frequentie betreft respectievelijk exclusief en inclusief reservering ten behoeve van capaciteit

Dienstregeling 2022 Basisdienstregeling tijdens de zomer- en kerstvakantie										
Lijn en (deel)traject	Frequenties						Globale exploitatietijden			
	Ma- vr ochtendspits	Ma- vr overdag	Ma- vr avondspits	Avond	Zaterdag overdag	Zondag overdag	Ma- vr eerste rit	Zaterdag eerste rit	Zondag eerste rit	Laatste rit
2 Dubbeldam - Station v.v.	2	2	2	0 - 2	2	2	06.30	07.30	09.30	21.30
3 Oudelandshoek - Dordrecht CS v.v.	2	2	2	2	2	2	06.30	07.30	09.00	00.00
4 Merwepolder - Staart West v.v.	2	2	2	2	2	2	06.30	07.30	09.00	00.00
4 Papendrecht - Staart West v.v.	2	2	2	-	2	-	06.45	07.45	-	18.45
4 Staart West - Wielwijk v.v.	4	4	4	2	4	2	06.30	07.30	09.00	00.00
4 Wielwijk - Amstelwijk v.v.	2	2	2	1	2	1	06.30	07.30	09.00	00.00
4 Wielwijk - Crabbehof v.v.	2	2	2	1	2	1	06.30	07.30	09.00	00.00
5 Stadspolders - Sterrenburg v.v.	4	2	4	2	2	2	06.30	07.30	09.00	00.00
7 Centrum - Sterrenburg v.v.	4	2	4	2	2	2	06.30	07.30	09.00	00.00
7 Drechtwerk - Centrum (1) v.v.	4	-	4	-	-	-	06.30	-	-	18.30
7 Kil III - Drechtweg (2) v.v.	2	-	2	-	-	-	06.45	-	-	18.00
10 Station - Binnenstad v.v.	2	2	2	-	2	2	07.30	08.30	10.30	18.30
92 Dordrecht CS - Ridderkerk Oostendam v.v.	2	2	2	1	2	1	06.00	07.00	08.00	00.00
92 Ridderkerk Oostendam - Rotterdam Zuidplein v.v.	2	2	2	-	2	-	06.30	-	-	19.00
192 Dordrecht CS - H.I. Sandelingen v.v.	2	2	2	1	2	1	06.45	08.00	08.30	23.30
192 H.I. Sandelingen - Rotterdam Zuidplein v.v.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1 Gorinchem Station - Gorinchem Scholen A16 v.v.	2	2	2	-	2	-	06.30	07.30	-	19.30
21 Zwijndrecht Station - Ridderkerk v.v.	1	1	1	-	1	-	06.30	07.30	-	19.00
74 Gorinchem - Groot Ammers v.v.	1	1	1	1	1	1	06.45	07.45	09.45	23.00
75 Goudriaan - Sliedrecht v.v.	1	-	1	-	-	-	07.00	-	-	17.30
80 Gorinchem - Meerkerk v.v.	1	1	1	0 - 1	1	-	06.45	07.45	-	20.00
80 Meerkerk - Vianen v.v.	1	1	1	0 - 1	1	-	06.45	08.45	-	20.45
90 Gelkenes - Utrecht v.v.	2	1	2	-	1	1	07.00	08.30	09.30	19.30
93 Nieuw-Lekkerland - Dordrecht v.v.	1	1	1	-	-	-	07.30	-	-	17.30
191 Sliedrecht - Rotterdam Zuidplein (3) v.v.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
387 Gorinchem Dalem - Gorinchem Station v.v.	2	2	2	0 - 2	2	-	06.15	08.15	-	20.15
387 Gorinchem Station - Utrecht CS v.v.	2	2	2	2	2	2	06.00	08.00	09.00	00.30
388 Rotterdam Kr. Zoom - Sliedrecht Baanhoek v.v.	2 (3)	2	2	1 - 2	2	-	06.30	07.30	08.30	00.30
388 Sliedrecht Baanhoek - Utrecht CS v.v.	2 (3)	2	2	1 - 2	2	1	06.15	07.15	09.15	00.15
416 Alblasserdam - Dordrecht v.v.	4	4	4	2	2	2	06.00	07.15	08.45	00.15
488 Dordrecht - Rotterdam Kr. Zoom v.v.	4	4	4	2	2	2	06.30	08.00	09.00	00.30
489 Nieuw Lekkerland - Alblasserdam v.v.	4	2	2	2	2	2	06.15	08.15	08.45	00.30
489 Alblasserdam - Rotterdam Kr. Zoom v.v.	4	4	4	2	2	2	06.15	07.45	08.45	00.15
491 Sliedrecht - Rotterdam Zuidplein v.v.	4	4	4	2	2	2	06.15	07.45	08.45	00.15
MLL Dordrecht - Gorinchem (v. Dordrecht)	4	4	4	2	4	2	05.15	05.40	07.10	00.40
MLL Gorinchem - Geldermalsen (a. Geldermalsen)	2	2	2	2	2	2	06.10	06.35	08.05	01.05
MLL Geldermalsen - Gorinchem (v. Geldermalsen)	2	2	2	2	2	2	06.15	06.40	08.10	01.10
MLL Gorinchem - Dordrecht (a. Dordrecht)	4	4	4	2	4	2	06.10	06.35	07.35	02.00

Globale bedieningsperiodes zijn gebaseerd op de belangrijkste knooppunten. Bijvoorbeeld voor de stadsdiensten Dordrecht en Gorinchem betreft dit primair het station.

(1) Frequentie alleen in spitsrichting, in omgekeerde richting is dit 2x per uur. Helft ritten spitsrichting via Krabbepolder

(2) Frequentie alleen in spitsrichting, in omgekeerde richting geen ritten

(3) Drukste uur ritten in aangepast patroon, waardoor globaal elke 20 minuten gereden wordt.