

Vervoerplan 2021

Versie d.d. 30-11-2020

1. Inleiding

Dit document beschrijft het vervoerplan 2021. Het vervoerplan 2020 en de bijbehorende aanpassingen in de dienstregeling zijn per medio april van start gegaan. Dit als gevolg van de heropening van de Stationsbrug in Middelburg. Vanaf medio maart is in Nederland de corona crisis begonnen. Als gevolg van de genomen maatregelen door het Rijk is de dienstregeling ingrijpend aangepast tot een kleine 60% van het oorspronkelijke niveau. Daar zijn na invoering nog eens 7x wijzigingen in aangebracht. Het ov-aanbod is fors gedaald. Sinds 31 mei jl. wordt weer een opgeschaalde dienstregeling geboden, maar is deze pas na de zomer voor de volle 100% in de oorspronkelijke vorm hersteld. Het vervoerplan 2021 moet dan ook met in achtneming van bovengenoemde omstandigheden worden gelezen.

1.1. Beschikbare budget

Het budget voor 2021 is ongewijzigd t.o.v. 2020. Zoals het er nu (na de zomer 2020) naar uitziet, zullen de reizigersopbrengsten tot 40% lager zijn. Connexxion is daarop een bezuinigingsvoorstel gaan uitwerken, met als ingangsdatum 3 januari 2021.

Per brief van 29 september 2020 heeft de Provincie meegedeeld dat zij zich realiseren dat er aan voortzetting van de bestaande dienstregeling na 3 januari 2021 meerkosten verbonden zijn en bereid zijn om deze te compenseren tot een bedrag van max. € 184.000 per maand voor de periode 3 januari tot 21 februari 2021. Voor de dienstregeling voor periode tussen 21 februari en 1 juli 2021 hanteert de Provincie als uitgangspunt dat zij naast de gedeelde reizigersopbrengsten ook 50% van de niet-coronagerelateerde kosten vergoeden. Per 16 november zijn er tussen de Provincie en Connexxion financiële afspraken gemaakt over een extra bijdrage voor de periode 21 februari – 30 juni 2021.

2. Inventarisatie van de wensen van (potentiële) klantgroepen

2.1. Reeds doorgevoerde wijzigingen in de dienstregeling 2019 en 2020 en nog door te voeren wijzigingen in de lopende dienstregeling 2020.

2.1.1. Coronacrisis.

Nog voor de invoering van de dienstregeling 2020 is Nederland en daarmee ook Zeeland getroffen door de coronacrisis. Connexxion heeft daarbij vanuit de rijksoverheid de opdracht gekregen een basisvoorziening op de weg te houden, bedoeld voor werknemers in cruciale beroepen, die met $\pm 50\%$ van het personeel te rijden is. Deze opdracht kwam begin maart en moest half maart al ingevoerd worden. Connexxion heeft vanwege de korte voorbereidingstijd en de communicatie naar reizigers toe, ervoor gekozen om een lijn wel of niet te rijden. Daarom zijn alle spits- en scholierenlijnen opgeheven en zijn de kernnetlijnen volgens een schoolvakantiedienstregeling gaan rijden. Voor dit net waren fors meer chauffeurs nodig dan de opgegeven 50%. Pas met het staken van de lijnen 6, 19, 57, 58, 102, 134 en 185 en op de 395 alleen enkele spitsritten, kon het percentage bereikt worden. Daarnaast werd op zaterdag de zondagdienstregeling gereden. Aangezien de grens met België ook nog op slot ging, moest lijn 42 in een NL en een B deel worden opgeknipt. Connexxion rijdt het NL-deel, De Lijn het B-deel. In Westkapelle is een overstapmogelijkheid tussen beide delen. Deze dienstregeling is op 19 maart ingegaan. Met dit net zijn grote delen van Zeeland nog steeds 2x per uur bereikbaar (een beperkt aantal lijnen 1x per uur) en kon het percentage bereikt worden,.

In bussen moet, ter bescherming van de chauffeur, voortaan achter ingestapt worden. Dit was bij buurtbussen en de Servicebus niet mogelijk. Daarnaast vallen veel vrijwilligers zelf vaak onder de risicogroep. Om die redenen hebben de buurtbussen er zelf voor gekozen om niet meer te rijden.

Zoals te verwachten was, kwamen er na invoering verzoeken om aanpassingen. Connexxion heeft de volgende doorgevoerd:

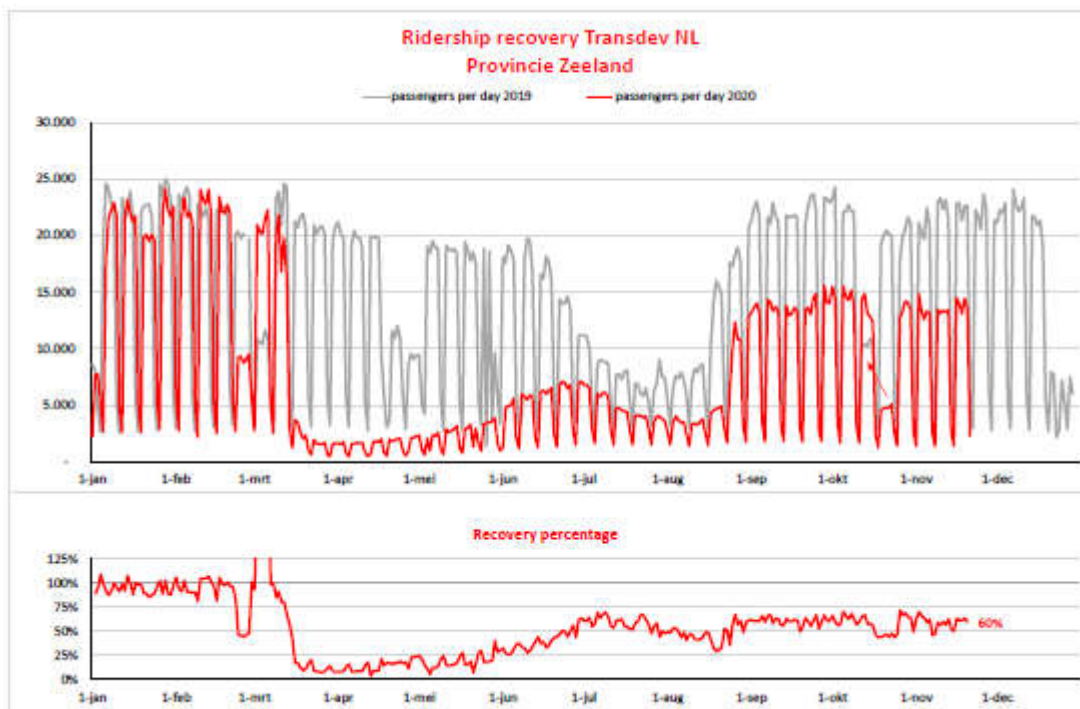
- per 25-3 rijdt lijn 185 naar het ARDZ weer;
- per 30-3 rijdt lijn 6 weer, maar lijn 1 rijdt nog maar 1x uur i.p.v. 2x;
- per 14-4 worden weer 4 ritten per dag op lijn 134 geboden;
- per 14-4 rijdt lijn 56 nog maar 1x per uur en in plaats daarvan rijdt lijn 58 nu ook 1x per uur.

Na het versoepelen van de coronamaatregelen vindt er weer een opstart plaats:

- per 11 mei starten basisscholen weer (lijnen 601 en 607 gaan weer rijden);
- per 18 mei start het middelbaar onderwijs in België weer en daarmee de schoolritten op lijn 42. De lijn blijft voorlopig geknipt in Westkapelle (Connexion rijdt Breskens-Westkapelle; De Lijn rijdt Westkapelle-Brugge);
- per 1 juni start middelbaar onderwijs in Nederland, maar het HBO en universitair onderwijs nog niet. Daarmee wordt (bijna) weer de volledige winterdienstregeling weer geboden (ook op zaterdag), maar met de volgende inperkingen:
 - ❖ de buurtbussen gaan nog niet rijden,
 - ❖ lijn 19 gaat niet rijden (studenten, grens België gesloten);
 - ❖ lijn 395 blijft huidige spitsverbinding (studenten, werkenden);
 - ❖ lijn 223 en 258 rijden niet + rit 52 op lijn 58 (IC spitsrein gaat nog niet rijden);
 - ❖ lijn 50 gaat nog niet naar Gent (grens België gesloten).
 - ❖ Lijn 133 op zaterdag rit 4032 (discorit) rijdt niet;
 - ❖ Lijn 20 op zondag (de extra studentenritten).

Na de zomervakantie zijn alle lijnen en ritten weer gaan rijden en werd feitelijk voor het eerst de beoogde dienstregeling van 12 april geboden, maar dan wel met een aantal aanpassingen i.v.m. Scalda (zie 2.1.4.).

Eind augustus lag het aantal reizigers op $\pm 50\%$ van normaal. Nadat de middelbare scholen weer waren begonnen, steeg het aantal reizigers naar 60-65%, zie onderstaande grafiek.



Op dat moment waren er nog geen steunmaatregelen bekend. Met dit aantal reizigers zou Connexion in 2021 zwaar in het verlies zitten. Landelijk is afgesproken dat de openbaar vervoerbedrijven 10-15% minder dru's gaan rijden maar dat de vergoeding vanuit de decentrale overheid ongewijzigd blijft. Gezien de korte tijd, is de wijzigingsdatum van december naar 3 januari verschoven. In Zeeland is die zelfs naar 21 februari doorgeschoven, met 14 november als deadline voor de dienstregeling. Lopende dit proces werd bekend dat er steun zou komen tot 1 juli 2021, maar de exacte hoogte was nog niet bekend. Reden om het besparingsproces voort te zetten. Voor de concessie Zeeland 34.000 dru's minder. Kort voor de dienstregelingsdeadline kwam er meer zicht op de steunmaatregelen. Die ontwikkeling was zodanig positief, dat de Provincie Zeeland besloot het ontbrekende deel bij te leggen, zodat er nog nauwelijks bezuinigd hoefde te worden. In plaats van 34.000 dru's op jaarbasis, is nu slechts 5.700 dru's op jaarbasis afgeschaald. In paragraaf 2.1.6. staan

de uiteindelijk getroffen maatregelen. Wel zal er voor april 2021 een "transitieplan" ingediend moeten worden, voor de periode na 1 juli 2021. Het transitieplan is een voorwaarde om na 1 juli nog in aanmerking te komen voor een eventuele voortgezette beschikbaarheidsvergoeding.

In het najaar zijn in de ov bussen beschermingsschermen ingebouwd, waardoor het weer mogelijk is voor reizigers om voorin de bus te stappen. In het najaar is ook een oplossing gevonden om de buurtbussen weer veilig voor chauffeur en reiziger op de weg te krijgen. Naar verwachting kan dat weer vanaf januari 2021. Het is aan de individuele buurtbuscomités om weer te gaan rijden.

Op 21 november 2020 is Connexxion een proef gestart met de inzet van buurtbussen op zaterdag en zondag op een aantal buslijnen, waarvan het aantal reizigers op die momenten zodanig laag was, dat de inzet van een 8 persoonsbusje mogelijk was. Hiermee wordt een goedkopere exploitatie beoogd, waardoor het verlies in 2020 enigzins wordt gecompenseerd en naar de toekomst toe, minder bezuinigd hoeft te worden.

2.1.2. Einde Servicebus.

De gemeente Middelburg heeft het contract per 1 mei 2020 voor de Servicebus 569 opgezegd. Dat betekent dat deze lijn na 1 mei niet meer rijdt. Inmiddels is bekend dat de lijn in een buurtbus wordt omgezet en alleen op dinsdag en donderdag zal rijden. De exacte startdatum is op dit moment nog niet bekend, maar gestreefd wordt naar 21 februari 2021.

2.1.3. Aanpassingen Tholen/Nieuw-Vossemeer.

Door de renovatie van de Stationsbrug, duurt de dienstregeling 2020 fors korter dan 1 jaar, namelijk slecht 8 maanden. Desondanks moeten er in de lopende dienstregeling nog 2 grotere aanpassingen worden doorgevoerd:

De Provincie Zeeland heeft begin 2020 aangegeven dat de weg tussen Oud-Vossemeer in Tholen nog voor de zomer 2020 duurzaam veiliger gemaakt gaat worden. Dit leidt tot een langere rijtijd voor de buslijnen die daar rijden, 102, 107, 108, 209, 602, 619 en 643. Aangezien de lijnen 102 en 107/108 nu al geen enkele speling meer in hun rijtijd hebben, heeft een langere rijtijd direct forse consequenties voor deze buslijnen. Het leidt bij Connexxion tot fors extra kosten, die maar voor een fractie door een hogere dru-bijdrage worden gedekt. Connexxion heeft de volgende voorstellen aan de Provincie voorgelegd:

1. route lijn 102 ongewijzigd laten en een hogere exploitatiebijdrage toekennen;
2. extra rijtijd compenseren door niet meer via Nieuw-Vossemeer te rijden (geen extra kosten voor Connexxion, maar Nieuw-Vossemeer wordt niet meer bediend; de route valt onder de extra inkoopregeling);
3. als vorige maar Nieuw-Vossemeer voortaan met een scholierenlijn bedienen (geen oplossing voor scholieren naar Middelharnis, wel voor Bergen op Zoom);
4. route lijn 107/108 ongewijzigd laten en een hogere exploitatiebijdrage toekennen (de avond/weekend bediening van Oud-Vossemeer valt onder de extra inkoopregeling);
5. route lijn 107/108 niet meer via Oud-Vossemeer ('s avonds en in het weekend) en in plaats daarvan inzet van haltetaxi;
6. route lijn 107/108 wel via Oud-Vossemeer handhaven en in plaats daarvan 's avonds en in het weekend niet meer via Stavenisse rijden en daar dan inzet van haltetaxi. Het aantal gedupeerde reizigers in Stavenisse is een stuk lager dan in Oud-Vossemeer, op jaarbasis 4.400 versus 6.300.

Er zijn nog geen aanpassingen in de dienstregeling doorgevoerd, omdat de maatregelen niet voor 1 juli 2021 zullen worden uitgevoerd.

2.1.4. aanpassingen per 23 augustus 2020 o.a. i.v.m. verhuizing opleiding Scalda

Met ingang van het nieuwe schooljaar 2020-2021 is de uniformopleiding van Scalda vanuit Middelburg naar Goes worden verplaatst. Deze heeft ±250 studenten die met het openbaar vervoer reizen en zal in het Omnium gevestigd worden. Dit maakt forse aanpassingen in de dienstregeling nodig maar ook op straat moet het e.e.a. gebeuren. Daarnaast worden nog enkele kleine wijzigingen doorgevoerd om vraag en aanbod op de scholierenlijnen beter in evenwicht te brengen. Deze wijzigingen zijn reeds positief door het OPOV geadviseerd. (zie bijlage 1).

2.1.5 Aanpassing buurtbussen 580 en 594.

2.1.5.1. Versterking van lijn 582 door lijn 580.

Het komt regelmatig voor dat de capaciteit van de buurtbus in Goes Noord richting het station te weinig is. Er is een voorstel gemaakt om de eerste 2 ritten van lijn 580 richting station Goes na halte De Horst via de route van lijn 582 in Goes Noord te laten rijden, zodat er extra capaciteit op het drukke deel van lijn 582 beschikbaar is. In de wintermaanden komt het gemiddeld 1 à 2 keer per week voor dat er in Goes Noord mensen niet mee kunnen. Op het deel van lijn 580 tussen halte De Horst en het station via Kloetinge stappen deze twee ritten zelden mensen in en de reizigers die reeds in de bus zitten, worden op tijd bij het station gebracht.

2.1.5.2. Routeverlegging lijn 594.

Met het voortschrijden van de woningbouw in het gebied bij de (oude) veerhaven van Kruiningen, komt ook de vraag naar openbaar vervoer. De buurtbus kan dit gebied met een kleine extra lus bedienen.

Beide aanpassingen gaan 23 augustus 2020 in, maar zijn op straat pas zichtbaar zodra de betrokken buurtbuslijnen weer gaan rijden..

2.1.6 Aanpassing per 21 februari 2021.

Hoewel het Rijk steunmaatregelen heeft toegezegd, heeft zij ook aangegeven dat dit geen vrijbrief is om het aanbod ongewijzigd te laten. In de brief van de Staatssecretaris staat een duidelijke opdracht het OV-aanbod aan te passen aan de (verminderde) vraag. Connexxion neemt daarin ook haar verantwoordelijkheid door met name ritten in de spits te laten vervallen, omdat het aantal reizigers daartoe aanleiding geeft. Dit is een gevolg van het spreiden van lestijden van vooral studenten en betreft dus vooral ritten waar veel studenten gebruik van maakten. Meestal rijden er op die tijdstippen meerdere bussen, dus de impact op de reismogelijkheden is beperkt. Daarnaast zal Connexxion de ritten weer gaan rijden, indien het aantal reizigers hiertoe aanleiding geeft.

De oranje gemarkeerde onderdelen zijn reeds per 26-10-2020 doorgevoerd. Daarom staat er geen bezetting voor november. In de kolom toelichting staat een inschatting van de bezettingen van de alternatieve ritten, of in geval de ritten al vervallen zijn, de bezetting in november van de alternatieve ritten. In bijlage 2 staat een uitgebreidere motivatie.

lijn	ritnummers	voorstel	bezetting nov 2020	alternatief	toelichting
9	2	vervallen	0	geen	
20	12+15	vervallen	1+5	rit 13+17	bezetting is 30/28
65	1+3+7+9	vervallen	n.v.t.	rit 5+11	bezetting is 20 in 2 ritten
58	48+52	vervallen	3+3	lijn 56 rit 52+54	bezetting lijn 56 is 2+2
65	2+4	vervallen	n.v.t.	rit 6	bezetting is 0 in 1 rit
132	8	vervallen	n.v.t.	rit 6 of 10	bezetting is 5 en 14
133	44+48	vervallen	1+1	rit 42+46+50	bezetting is 3/2/1 (de ritten vervallen alleen tussen Westenschouwen en Middelburg)
223	alle	vervallen	8	lijn 20 1+3+5+7	bezetting 2/4+7/25
223	alle	vervallen	7	lijn 20 78+80+82+84	bezetting 5/5+3/3
258	alle	vervallen	2	lijn 58 rit 49+51	bezetting 2/1
395	5+7	vervallen	n.v.t.	rit 3 of 9	bezetting is 13 en 19
395	6	vervallen	n.v.t.	rit 8	bezetting is 1
395	35+34	vervallen	n.v.t.	rit 33+37 en 32+36	bezetting is 4/3 en 12/13
628	5	vervallen	n.v.t.	rit 1 of 3	bezetting is 51 in 2 ritten
628	7	vervallen	n.v.t.	rit 1 of 3	bezetting is 51 in 2 ritten
628	28	vervallen	1	rit 30	bezetting is 12
631	5	vervallen	n.v.t.	rit 1 of 3	bezetting is 76 in 2 ritten
633	15+17	vervallen	2+0	lijn 133 rit 55+57	bezetting wordt 4 per rit
638	3+5	vervallen	8	rit 1	totale bezetting rit 1 wordt 12

641	7	vervallen	7	lijn 31 rit 5 of 641 rit 11	bezetting 12 (31) en 32 (641)
645	7	vervallen	6	rit 5	bezetting wordt 26+6
645	10	vervallen	3	lijn 20 rit 72	bezetting wordt 6
650	10	vervallen	8	lijn 50 rit 6	alternatief is lijn 50 (bezetting 50+650 = 16)
660	5	vervallen	n.v.t.	rit 1 of 3	bezetting is 45 in 2 ritten
660	7	vervallen	11	rit 9	bezetting is 18 in 2 ritten
660	15	vervallen	1	lijn 20 rit 19/21	bezetting 22/19
660	6+10	vervallen	3+4	lijn 20+507	betreft traject Terneuzen-Hulst

2.4 De Concessiehouder betreft concessieverlenende vervoerautoriteiten van aangrenzende concessiegebieden en de Wegbeheerders binnen het Concessiegebied bij het opstellen van het Vervoerplan.

De inventarisatieronde bij de wegbeheerders heeft slechts één reactie opgeleverd: de gemeente Reimerswaal wil graag behoud van het voorzieningenniveau. Op de lijnen binnen de gemeente Reimerswaal zijn (m.u.v. de buurtbus 594) geen wijzigingen voorzien.

Er is afstemming met de vervoerbedrijven van de omliggende concessies geweest. Er zijn geen wijzigingen in de tijden op de aansluitpunten.

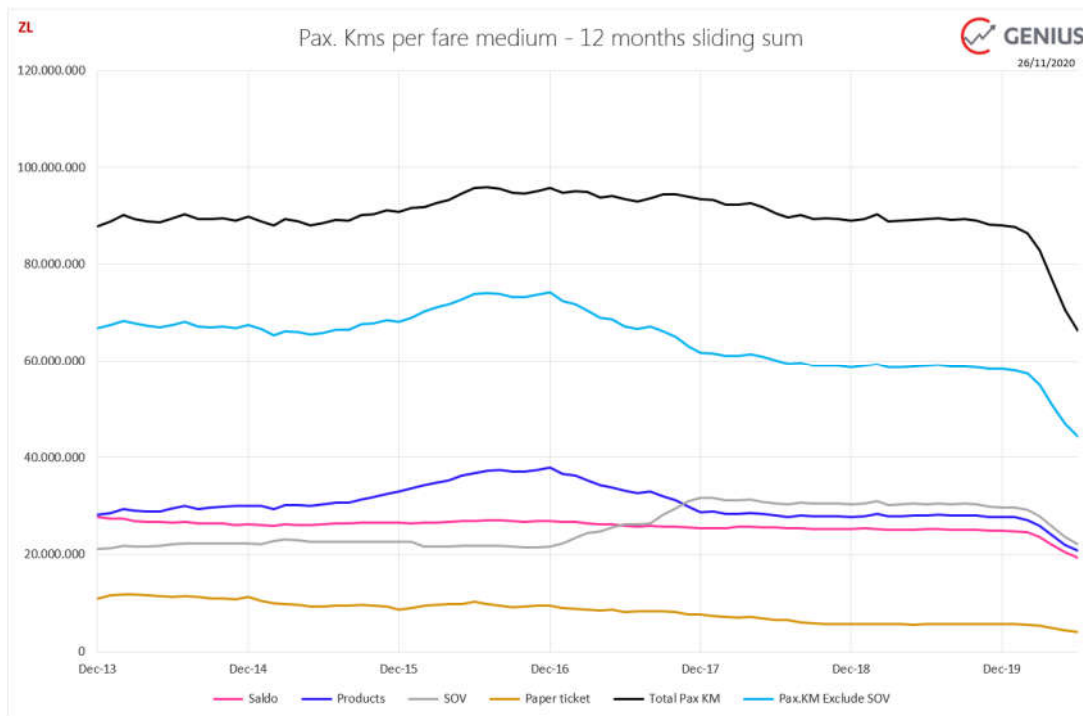
2.5 Wensen OPOV voor de dienstregeling 2021.

Het OPOV heeft voor 2021 een aantal wensen kenbaar gemaakt (zie bijlage 4). Connexxion heeft haar reactie in de bijlage verwerkt. Hier wordt volstaan met een samenvatting.

wens	korte reactie
Manifest Grensbus	ligt bij de Provincie
route lijn 185 Goes Zuid	i.v.m. coronacrisis en ongunstig gesternte, niet nader uitgewerkt
aanpassing lijn 647	per 23 augustus 2020 aangepast
extra rit op buurtbus 583	gezien het tijdstip, wordt deze door de buurtbus afgewezen
aanpassing route 583 in Westkapelle	wordt per 21-2-2021 doorgevoerd
extra haltes haltetaxi in 's Gravenpolder	wordt per 21-2-2021 doorgevoerd
route lijn 225	het voorstel is een verschuiving van het probleem en wordt niet overgenomen
extra rit op buurtbus 593	per 23 augustus 2020 ingevoerd
route lijn 102	de gevraagde verlenging wordt afgewezen i.v.m. de extra benodigde rijtijd

3. Evaluatie en Analyse dienstregeling 2019

In bijlage 3 staat een analyse per lijn/rit/dagsoort voor de maand november 2019. De conclusie hieruit is dat de dienstregeling aan de vraag voldoet. Van de ruim 7.000 ritten die per week worden gereden, rijden er 75 met gemiddeld 0 reizigers. Dat is 1% van het totaal aantal aangeboden ritten. In alle gevallen betreft het omlouppritten. Van deze ritten valt de helft onder de extra inkoop.



3.1. Buurtbussen

Buiten de twee aanpassingen die tussendoor worden doorgevoerd (zie 2.1.) zijn verder geen wijzigingen op buurtbussen voorzien. De gemeente Middelburg heeft in onderzoek om de Servicebus te vervangen door een buurtbus. Hierover is overeenstemming met het buurtbuscomité op Walcheren bereikt.

3.2. Klachten

Na de dienstregeling aanpassingen van 18-8 heeft Connexxion tot maart 2020 32 klachten over de dienstregeling ontvangen. De meeste klachten gingen over de lagere frequentie van lijn 6 (per 18-8 in de middag van halfuurdienst naar uurdienst) en de drukte in rit 20 11. Met een kleine aanpassing op lijn 10 was het mogelijk 2 bussen in te zetten.

Er waren 2 klachten over het gebrek aan zitplaatsen in de Interliner. In overleg met de Provincie is besloten de rolstoelplek op te heffen en 4 extra zitplaatsen te plaatsen (nb: er is nog nooit een rolstoeler met de Interliner mee geweest).

Ook zijn er 2 klachten ontvangen over het missen van de aansluiting in Renesse op lijn 104. Dit wordt veroorzaakt doordat de bloktijden op de Schroefbrug zo zijn gekozen, dat deze net open gaat als lijn 133 van het station vertrekt. Aanpassen van de bloktijden was niet mogelijk, via de Stationsbrug rijden niet toegestaan en er zijn onderweg onvoldoende mogelijkheden om de verloren tijd in te halen. Lijn 104 kan niet wachten, want deze sluit weer aan op lijn 436.

Ook waren er 2 klachten over de overstaptijd trein op lijn 31. Zonder dat het Connexxion bekend was, is de uitgang naar het busstation tijdelijk afgesloten met een langere looproute als gevolg. De chauffeurs zijn gevraagd voor vertrek op te letten of er nog mensen vanuit het station aan komen lopen.

Voorts waren er nog 23 onderwerpen waar 1 verzoek over ontvangen is. Hiervan berusten er 4 op verkeerde informatie, zijn er voor 6 verzoeken aanpassingen gedaan, terwijl er 13 verzoeken om diverse redenen niet zijn gehonoreerd.

3.3. Gevolgen rijtijdmetingen

- Stand van zaken versnelling lijn 133
Connexxion heeft overleg met de gemeente Veere en de dorpsraad Serooskerke gehad over de route van lijn 133 door het dorp. De huidige route vindt iedereen ongewenst; Connexxion is

voorstander van een verlegging via de Wilgenhoekweg, maar dit sluit op politieke bezwaren. Uiteindelijk hebben alle partijen zich kunnen vinden in één halte met keermogelijkheid aan de zuidzijde van Serooskerke. De gemeente maakt hiervoor een ontwerp en zoekt financiering. Als de halte gereed is, kan lijn 133 via de N57 rijden.

Met Rijkswaterstaat en de dorpsraad Ouwerkerk is gesproken over het opheffen van de bushalte Ouwerkerk langs de N59 en het verplaatsen van de halte Nieuwerkerk langs de N59, zodat de Interliner hier kan stoppen. De dorpsraad kan zich vinden in deze voorstellen. Tevens is met RWS overlegd om de halte Moriaanshoofd te verplaatsen naar de aan te leggen rotonde bij de Zwaardweg. RWS moet de financiering van deze twee zaken nog rond krijgen.

- rijtijdproblemen op lijn 42 tussen Schoondijke en Breskens. Deze is opgelost door lijn 42 1 minuut eerder uit Breskens te laten vertrekken en 1 minuut later te laten aankomen.
- mogelijke rijtijdproblemen op lijn 102, 107 en 108 tussen Oud-Vossemeer en Tholen. Connexxion heeft geadviseerd om lijn 102 ongewijzigd te laten en hiervoor een extra bijdrage te geven en om Stavenisse met de haltetaxi te bedienen i.p.v. Oud-Vossemeer.

Voorstel vervoerplan 2021

De renovatie van de Stationsbrug in Middelburg maakte dat de dienstregeling 2020 pas 5 maanden later, medio april is ingevoerd. Daarnaast kregen we vanaf maart 2020 te maken met de maatregelen vanwege het corona-virus. Die maatregelen hebben zelfs op dit moment nog effect op de dienstregeling en zullen naar verwachting gedurende een groot deel van de looptijd van het vervoerplan 2020 van toepassing blijven.

Als gevolg hiervan is het niet mogelijk de effecten van het vervoerplan 2020 en de oorspronkelijk bijbehorende dienstregeling te meten. Het reisgedrag is sinds begin maart ingrijpend veranderd en dit bij nog steeds wisselende overheidsmaatregelen, zowel de Nederlandse als de Vlaamse. In Zeeland was de daling van het aantal reizigers in het voorjaar zo'n 90%. Vast staat dat het openbaar vervoer op dit moment nog steeds uitsluitend voor noodzakelijke reizen gebruikt mag worden en zeker geen uitje is. Hoe lang deze maatregelen van kracht blijven en hoe de toekomst eruit gaat zien is niet duidelijk. Het aantal reizigers schommelt nu tussen de 60-65%.

Scholen en vervoerders zijn opgeroepen les- en bustijden op elkaar af te stemmen. Voor de korte termijn (tot de zomervakantie) is dat, waar mogelijk gedaan. Na de zomer kent alleen het HBO nog gespreide lestijden. In september-oktober werd duidelijk wat de effecten op de bezetting in de spitsuren was. Dit heeft geleid tot het voorlopig schrappen van een aantal extra ritten (zie 2.1.6.).

Connexxion stelt voor de dienstregeling 2020 in 2021 grotendeels ongewijzigd voortzetten. Een fors deel van de wijzigingen voor 2021 zijn al per 23-8 doorgevoerd.

Voor de dienstregeling 2021 waren de volgende wijzigingen voorzien:

1. oplossing rijtijdprobleem lijn 42 (opgelost);
2. ontsluiting de Poel in Goes; (niet verder uitgewerkt; de huidige tijd met veel thuiswerken is niet het meest geschikte moment om een bedrijventerrein te ontsluiten);
3. De Provincie en Connexxion zijn in gesprek over het verbeterplan: Doorontwikkeling concessie Provincie Zeeland. Onderdeel van dit plan is een voorstel tot optimalisatie van het vervoernetwerk. Meer specifiek gaat dit over het scholieren-net. Connexxion stelt voor het netwerk dusdanig te optimaliseren dat het, met name voor de scholieren, robuuster, betrouwbaarder en vooral hoofdfrequenter wordt. Daarvoor is het volgende nodig
 - opheffen van paralleliteit tussen bus en trein;
 - verbeterde afstemming van vraag en aanbod op scholierenlijnen en kernnetlijnen. De implementatie van deze aanpassingen zal op z'n vroegst bij de start van het nieuwe schooljaar 2021-2022 zijn; (dit wordt onderdeel van het transitieplan);
4. Daarnaast speelt nog het in het Coalitieakkoord benoemde onderzoek: 'We onderzoeken of snelbussen een goed middel zijn om scholieren en studenten vanuit Schouwen-Duiveland en Zeeuws-Vlaanderen sneller naar bijvoorbeeld Scalda, Hoornbeeck College en Hogeschool Zeeland te brengen'. Inmiddels zijn hiervoor gesprekken in gang gezet tussen Provincie Zeeland,

Connexxion en de Stichting Scholierenvervoer Zeeland. Ook hier zal de mogelijke invoering op z'n vroegst bij de start van het nieuwe schooljaar 2021 zijn; (dit wordt onderdeel van het transitieplan).

De effecten van de voorgestelde wijzigingen op het aantal DRU's, het aantal reizigers (gemiddelde bezetting) en de vervoeropbrengsten.

De dienstregeling 2021 zal tot 1 juli een vergelijkbare hoeveelheid dru's (98%) kennen als de dienstregeling 2020. Wat er daarna gebeurt, is onderdeel van het transitieplan. De gemiddelde bezetting is als gevolg van de coronamaatregelen met 35-40% gedaald en daarmee ook de opbrengsten. De verwachting is niet dat deze daling vanaf 1 juli is weggewerkt.

Connexxion werkt graag samen met Provincie Zeeland aan het Transitieplan om daarmee de bereikbaarheid van Zeeland zo optimaal mogelijk in stand te houden. Bij het wegvallen van steunmaatregelen zullen ingrijpende veranderingen noodzakelijk zijn. Hierbij moet naast herziening van het OV-netwerk ook aan Slimme Mobiliteit oplossingen gedacht moeten worden.

Haltetaxi

De haltetaxi biedt een mobiliteitsgarantie en wordt door de gebruikers gewaardeerd. Half maart vielen alle buurtbuslijnen uit. Na het weer opschalen in juni, gingen de buurtbussen niet rijden, omdat dit niet veilig genoeg kon. Vanaf 30 juni heeft de haltetaxi daarom de ritten van de buurtbus overgenomen. Vanaf 21 september mocht men gratis mee als men een OV abonnement had. Zodra de buurtbussen weer gaan rijden, komt de haltetaxi weer te vervallen.

Infrastructuur

Realisatie nieuwe halte voor de buurtbus 594 in Kruiningen Veerhaven.

Planning

Onderstaand een beknopte planning van het vervoerplan 2021:

- april 2020: bespreken uitgangspunten
- 23 juni: hoofdlijnen vervoerplan in OPOV
- september-oktober: uitwerking bezuinigingsvoorstellen
- begin november: overleg met stakeholders over de bezuinigingsvoorstellen
- 14 november definitief besluit op de dienstregeling
- 7 december: vervoerplan ter bespreking in het CBO
- 15 december: vervoerplan ter advisering naar OPOV
- januari 2021: aanleveren definitief vervoerplan (versie 1.0) aan Provincie Zeeland
- 21 februari: ingang nieuwe dienstregeling.

Overige aspecten

Het Programma van Eisen schrijft voor dat het vervoerplan tevens omvat:

- ❖ De geplande acties op het gebied van marketing, reisinformatie en communicatie, gemotiveerd op basis van een analyse van kansen in relatie tot de Vervoervraag.
- ❖ De maatregelen die worden getroffen om de sociale veiligheid te waarborgen.

Connexxion kiest er, in overleg met de Provincie Zeeland, voor deze onderwerpen separaat te behandelen en in te dienen.

Bijlage 1 Advies OPOV over wijzigingen in augustus 2020

Aan Connexxion
t.a.v. mevr. W. Koevermans
Postbus 224
1200 AE Hilversum



Middelburg, 30 april 2020

Geachte mevrouw Koevermans,

Het Overleg Platform Openbaar Vervoer heeft in haar vergadering van 21 april 2020 uw voorstel voor een wijziging van de dienstregeling per 28 augustus 2020 behandeld.

Het OPOV adviseert positief over de door u voorgestelde wijzigingen. Enkele detail-opmerkingen zullen separaat aan u worden toegezonden.

Conform afspraak zal het OPOV in haar juni vergadering adviseren over het onderdeel dat gevolgen heeft voor de dienstregeling op Schouwen-Duiveland, met name de onderdelen onder 3 over rit 11 en over de ritten 4 en 6.

Het OPOV vindt het van het grootste belang dat zorgvuldig wordt gecommuniceerd met de scholieren over de wijzigingen in de dienstregeling en stelt voor dat Connexxion dit samen met de afdeling communicatie en het opleidingsblok van Scalda doet.

Hoogachtend,

Marco van Dorst,
voorzitter OPOV.

Bijlage 2: De afschaling van de aangeboden capaciteit aan de verminderde vervoervraag als gevolg van corona per 21 februari 2021.

Aan de hand van de bezetting in de periode september-november, is gekeken wat de bezetting van ritten die op ongeveer hetzelfde moment rijden, is. Vervolgens is gekeken of er een rit minder geboden kan worden. Daarbij is rekening gehouden dat de alternatieve ritten voldoende capaciteit hebben om iedereen te vervoeren. Behalve de hieronder genoemde wijzigingen, zijn er dus geen aanpassingen.

Lijn 6 Terneuzen-Sas van Gent.

De verwachting is dat de Westkade bij Sas van Gent ergens in het 1^e kwartaal 2021 weer voor alle verkeer wordt opengesteld. Connexxion gaat na openstelling weer doorrijden naar Zelzate.

Lijn 9 Terneuzen DOW

Deze lijn rijdt speciaal naar het DOW hoofdkantoor. Hoewel de lijn nog in een opbouwfase verkeert, is de vraag niet hoog. Met de norm voor thuiswerken, is het met 80% gedaald. De speciale woensdagrit kent geen reizigers en komt daarom te vervallen.

Lijn 20 Hulst-Terneuzen-Goes

Lijn 20 is een lange lijn, die belangrijk is voor scholieren en studenten, maar ook voor de verbinding van Zeeuws-Vlaanderen met de rest van Nederland. Op ma-vr is in augustus een extra rit ingevoerd voor leerlingen van Scalda, omdat rit 17 de aantallen maar moeilijk aan kon. Het aantal reizigers in rit 17 is nu tot ±30 gedaald. In rit 15 zitten maar 5 reizigers. Samen 35 i.p.v. de 60 van november 2019. Reden om deze rit en de retourrit naar Hulst te schrappen.

Lijn 58 Middelburg-Vlissingen

Lijn 58 kent twee ritten die aansluiten op de aankomende Intercitytreinen in Vlissingen. Het aantal gebruikers is 2-3. Het lage gebruik en de onzekerheid of de IC-trein tot 1 juli blijft rijden, zijn reden om de ritten te laten vervallen. Het alternatief is lijn 56 die 15 minuten later vertrekt.

Lijn 65 Middelburg station-Scalda

Lijn 65 biedt op ma-vr elk half uur een verbinding tussen het ZEP en het station. Op het ZEP is Scalda gevestigd en zij zijn veruit de grootste gebruiker van de lijn. Een van de grotere openbaar vervoergebruikers was de uniformopleiding. Deze is met ingang van het nieuwe schooljaar naar Goes verplaatst. Daarnaast worden nog veel lessen digitaal gegeven. Het aantal gebruikers is per dag gedaald van 570 naar 150. Reden voor Connexxion om de extra ritten 's morgens (1,2,3,4,7 en 9) op te heffen. De vraag naar vervoer met die ritten is gedaald van 138 naar 20.

Omdat op het ZEP meer bedrijven zijn gevestigd, rijdt lijn 65 het hele jaar door. In de vakanties is het vervoer echter dramatisch laag. In juli 2020 15 per dag (voor een halfuurdienst) in juli 2019 met 18 iets meer. Reden voor Connexxion om deze lijn voortaan niet meer tijdens schoolvakanties te laten rijden.

Lijn 102 Oude-Tonge-Bergen op Zoom.

Lijn 107/108 Bergen op Zoom-Tholen

De Provincie en Connexxion zijn overeengekomen om de duurzaam veilig maatregelen bij Oud-Vossemeer niet voor 1 juli 2021 te realiseren. De aanpassingen op deze lijnen zijn daarom voorlopig niet nodig.

Lijn 132 Zierikzee-Goes

Lijn 132 rit 8 vertrek 6.43, rijdt op het busstation Zierikzee verder als lijn 395 naar Rotterdam. Deze rit op de Interliner vervalt. Daarom vervalt deze rit ook. Behalve de Interliner zijn er verder geen aansluitingen. De bezetting is gedaald van 6 naar 2. Alternatief is lijn 132 15 minuten eerder of later.

Lijn 133 Middelburg-Oude-Tonge

Lijn 133 biedt op werkdagen overdag een halfuurdienst. 's Avonds geldt een uurdienst. Er is dus enig moment dat de frequentie verspringt. Dat is nu rond 18.00 uur. Omdat lijn 133 een lange lijn is, valt dat tijdstip in Middelburg een uur later. Juist het aantal reizigers tussen Middelburg en de Westhoek, is een stuk lager dan tussen Zierikzee en de Westhoek. Connexxion stelt daarom voor de ritten 44 en 48 tot de Westhoek te rijden en het traject Westhoek-Middelburg te laten vervallen. Hierdoor kunnen ook de retourritten (die als lijn 633 rijden) vervallen. Het aantal reizigers tussen de Westhoek en Middelburg is 1-2 reizigers per rit. Het alternatief voor reiziger is lijn 133 een half uur eerder of later.

Lijn 223 Terneuzen-Goes

Lijn 223 is destijds met de komst van de Intercitytrein ingelegd met als doel Terneuzen en de gemeente Borsele een verbinding met de IC-trein te bieden. De lijn sluit 's morgens en 's avonds in Goes aan op de IC-treinen. Het gebruik is echter zeer laag. In relatie met Terneuzen 8-9 reizigers, met Borsele 3-4. De reizigers uit Terneuzen kunnen met lijn 20, die uit Borsele met lijn 23 ('s morgens) of de haltetaxi 's avonds. Het lage gebruik en de onzekerheid of de IC-trein tot 1 juli blijft rijden, zijn reden om de ritten te laten vervallen.

Lijn 258 Middelburg-Vlissingen

Lijn 258 is destijds met de komst van de Intercitytrein ingelegd. De lijn sluit in Middelburg aan op de aankomende IC-treinen. Het gebruik is echter zeer laag. In twee ritten slechts 2 reizigers. Het lage gebruik en de onzekerheid of de IC-trein tot 1 juli blijft rijden, zijn reden om de ritten te laten vervallen.

Lijn 395 Zierikzee-Rotterdam

Lijn 395 ritten 5,7,6, 35 en 34 vervallen; dit zijn de ritten die niet in de kerst- en zomervakantie rijden. Het aantal reizigers op dit moment is gehalveerd. Het alternatief is een rit 10-15 minuten eerder of later.

Lijn 628 Zierikzee-Goes

Deze drukke buslijn wordt door scholieren en door MBO/HBO studenten gebruikt. Om 7.55 vertrekken 3 ritten uit Zierikzee. Het aantal reizigers daarin is nu zo'n 50 (was 95). Daarom zijn 2 ritten vooralsnog voldoende.

Speciaal voor vestiging van Scalda aan de Zwembadweg in Goes, is in augustus 2020 nog een speciale nieuwe rit ingelegd. Het aantal studenten dat op locatie les heeft, is als gevolg van corona maar zo'n 15% van het totaal. Dat betekent 85% minder reizigers. De rit naar de Zwembadweg heeft 2-3 reizigers in plaats van de verwachte 20-25. Dit aantal past in de bestaande ritten tussen Goes en Zierikzee op de lijnen 132 en 628. Wel zal er in Goes overgestapt worden en de reis langer worden. Deze beide maatregelen zijn al eind oktober 2020 doorgevoerd.

De huidige rit die om 10.28 uur op de Joachimikade eindigt, zal naar de Zwembadweg worden verlengd.

Ook 's middags vertrekt er een rit van de Zwembadweg, ook met maar één reiziger. Deze rit vervalt per 21-2-2021.

Lijn 631 Zierikzee-Middelharnis

Deze drukke lijn kent 's morgens 4 ritten om iedereen op school te brengen. Het aantal reizigers is gedaald van 101 (november 2019) naar 75 (november 2020). Daarom heeft Connexxion per 25-10-2020 rit 5 laten vervallen.

Lijn 633 Zierikzee-Middelburg/Vlissingen

Lijn 633 kent ook 2 ritten vanaf Middelburg. Dit zijn feitelijk de retourritten van lijn 133 rit 44 en 48. Connexxion wil deze twee ritten niet verder laten rijden dan Westenschouwen (zie lijn 133). Daarmee

kunnen beide ritten op 633 vervallen. Met beide ritten reizen slechts 3 reizigers. Deze kunnen met lijn 133 die 15 minuten eerder rijdt.

Lijn 638 Goes station-Zwembadweg

Deze lijn is in augustus 2020 gaan rijden om de studenten van het station naar de uniformopleiding aan de Zwembadweg te brengen. Door de coronamaatregelen is het aantal van 150 naar zo'n 10 geslonken. Dit aantal kan in één bus. Reden om rit 3+5 te laten vervallen. 's Middags rijdt rit 8 vrijwel leeg. Navraag bij het Omnium leert dat de bus al vertrekt voordat de lessen zijn afgelopen. Veel later vertrekken maakt dat er geen aansluiting op de trein is. In overleg met Scalda is de vertrektijd op 14.40 bepaald; aansluitend op einde les, maar dus met een langere wachttijd op het station. De bus zal ook op de halte Tiendenschuur gaan stoppen, zodat overstappers naar Zeeuws-Vlaanderen en Schouwen daar nog aansluiting hebben op lijn 20 en 132.

Lijn 641 Middelburg-Wissenkerke-Goes

Lijn 641 dient twee doelen: scholieren uit Serooskerke/Vrouwenpolder met Goes verbinden en extra capaciteit op lijn 31 bieden. Het aantal gebruikers van rit 7 is gedaald van 18 (november 2019) tot 7 (november 2020). Reden om deze rit op te heffen. Het alternatief is rit 641 11 (15 minuten later) of, voor reizigers uit Kamperland, lijn 31 rit 5 (10 minuten eerder).

Lijn 650 Terneuzen-Middelburg.

Lijn 650 is ontstaan omdat de drukte op lijn 50 te hoog werd. De drukte werd vooral door studenten van Scalda veroorzaakt. Reden om hen een eigen lijn met bushalte voor de deur te geven (lijn 50 stopt op 500 m afstand). De drukte is flink verminderd, omdat de uniformopleiding naar Goes is verhuisd en studenten veel thuisonderwijs krijgen. Had lijn 650 vorig jaar nog 40 reizigers, nu zijn het er nog 8. De bezetting van lijn 50 (die tegelijkertijd rijdt) is gedaald van 18 naar 8. Reden om lijn 650 op te heffen.

Lijn 660 Hulst-Terneuzen-Vlissingen

Lijn 660 is vooral bedoeld om Zeeuws-Vlaanderen met de kenniswerf in Vlissingen (HZ en Scalda) te verbinden. Daarnaast verzorgt lijn 660 ook nog de ontsluiting van de dorpjes tussen Hulst en Axel voor studenten. Het aantal reizigers uit deze dorpjes is 's morgens gedaald van 20 naar 10 en 's middags van 6 naar 3. 's Middags kan men ook met lijn 20 en buurtbus 507 reizen, hetgeen op andere tijdstippen kennelijk ook gebeurt, gezien het grote verschil tussen de ochtend en de middag. Het aantal reizigers is ruim onder het minimum aantal van 35 voor scholierenlijnen. Aangezien er 's middags een alternatief is, komt het traject Terneuzen-Hulst 's middags te vervallen.

Het aantal reizigers naar Vlissingen is fors gedaald als gevolg van het thuis lesgeven. Om 7.30 vertrekken 3 bussen naar Vlissingen. In 2019 zaten er 90 man in die 3 ritten, in november nog maar 45. Reden voor Connexxion om 660 rit 5 m.i.v. 25-10-2020 te laten vervallen. Er blijven nog 2 ritten beschikbaar. Een half uur later rijden er twee ritten. In 2019 met 58, nu nog met 11. Daarom vervalt rit 7 en blijft rit 9.

Rit 15 was ooit bedoeld voor scholieren. Er maken bijna geen reizigers gebruik van de rit (2019:2, 2020:1). Reden om de rit te laten vervallen.

Bijlage 3 Analyse per lijn/rit/dagsoort voor de maand november 2019 van ritten zonder reizigers.

lijn	aantal ritten op dagsoort			aantal ritten bezetting = 0			toelichting
	ma-v	za	zo	ma-v	za	zo	
1	290	32	28				
6	160	22	20	1			omlooprit
9	40						
10	195	20					
19	60	10	18			1	omlooprit
20	455	51	36	1			omlooprit
23	225	24		2	1		omloopritten+extra inkoop
27	145	24					
31	185	24		1			omloopritten+extra inkoop
42	205	36	32		1	1	omloopritten
50	260	26	14				
52	155	25	14				
53	160	24	14				
56	300	48	28				
57	110	18					
58	285	47	29				
65	215			2			omloopritten
102	135						
107	165	20	8				
108	135	18	9	1			omlooprit
132	410	45	28				
133	330	35	30	1	1		omloopritten
134	120						
185	195						
209	35						
220	10						
223	30						
225	40						
258	10						
395	205						
601	25						
602	42						
603	40						
604	23						
606	18						
607	10						
608	10						
612	70			2			omloopritten+extra inkoop
618	15						
619	5						
628	80						
629	58						
631	64						
633	65						
634	20			2			omloopritten+extra inkoop
639	45						

	aantal ritten op dagsoort			aantal ritten bezetting = 0			toelichting
641	10						
643	54			1			omloopritten+extra inkoop
644	46						
645	34						
646	39						
647	44						
650	10						
660	75						
totaal	6.167	549	308	14	3	2	

totalen

ma-vr	6.167	70	1,1%
za	549	3	0,5%
zo	308	2	0,6%
totaal	7.024	75	1,1%

Wensen voor de dienstregeling 2021 OPOV Zeeland



Versie 10 mei 2020

Algemeen

Op het moment dat dit wordt geschreven, zitten we midden in de Corona-periode. Een voor iedereen moeilijke periode, niet in de laatste plaats voor het OV. De toekomst is onzeker. Wat niet wil zeggen dat OPOV niet naar de toekomst kijkt.

Binnenkort start de voorbereiding van de dienstregeling 2021. Dit wordt, hopelijk, weer een "gewone" dienstregeling van december tot december en zonder bijzondere ingrijpende dingen als de Coronadienstregeling en Stationsbrug.

OPOV hoopt ook dat de negatieve beeldvorming van het busvervoer in Zeeland niet verder doorzet en kan worden gekeerd. Wat vooral heeft bijgedragen aan de negatieve beeldvorming zijn de maatregelen vanwege rijtijdproblemen in Westkapelle-Aagtekerke-Domburg (lijn 52/53) en Kamperland (lijn 31) en het opheffen van de Servicebus in Middelburg. Hoewel de Servicebus formeel niet onder de OV-concessie viel, straalt dit toch uit op het OV omdat de ingezette bussen dezelfde "look" hadden als die van het OV en het OV-tarief gold. OPOV vindt dat er een goed alternatief moet komen voor de Servicebus dat aansluit op de behoeften van de gebruikers.

OPOV heeft als altijd een aantal wensen. Deze staan in deze wensenlijst. Uiteraard zijn er op het moment van schrijven van de wensenlijst nog veel dingen onzeker, bijvoorbeeld de (financiële) gevolgen van de Corona-situatie, wat NS gaat veranderen en wat de (eerste) ervaringen zijn met de dienstregeling 2020. Dit kan leiden tot aanvulling of aanpassing van het wensenlijstje.

(1) Manifest Grensbus

OPOV heeft in haar eerdere wensenlijstjes gepleit voor een volwaardige snelle busverbinding naar Gent. De aanleiding hiervoor was het Manifest Grensbus. OPOV blijft pleiten voor het realiseren van deze verbinding. Gewoon omdat deze verbinding naar de overtuiging van OPOV niet alleen bijdraagt aan een beter OV in Zeeland, maar ook aan een betere Zeeuwse economie en mogelijk ook aan de krimpproblematiek van Zeeuws-Vlaanderen.

In 2019 heeft OPOV de provincie opgeroepen om haast te maken met het realiseren van deze verbinding en niet te wachten op een studie naar de kansen van een treinverbinding. Nu, in 2020, doet zich mogelijk een buitenkans voor om de start van de snelle busverbinding naar Gent te financieren. Die buitenkans is de compensatie voor het niet doorgaan van de marinierskazerne. OPOV pleit er voor om een deel van de compensatie in te zetten voor het OV. Niet structureel, maar bijvoorbeeld om de start van kansrijke nieuwe dingen mogelijk te maken en deze de mogelijkheid te geven om zich te bewijzen. Tussen de ingangsdatum van de dienstregeling 2021 in december 2020 tot de start van de nieuwe Zeeuwse OV-concessie ligt ongeveer 3 jaar. Dit is een mooie periode waarin de snelle bus zich kan bewijzen.

OPOV stelt voor om lijn 50 van maandag t/m vrijdag vanuit Terneuzen elk uur tussen 6.00 en 20.00 door te trekken naar Gent (Zuid). De bus zou moeten stoppen bij een nieuwe halte aan de Tractaatweg bij Westdorpe en in Zelzate. De weekend- en zomerverbinding moet uiteraard in stand blijven en gaat natuurlijk ook stoppen bij Westdorpe en in Zelzate.

(2) Goes, route lijn 185

De tunnel in de Van Hertumweg in Goes is open. Dit gaat naar verwachting zorgen voor een betere doorstroming van het verkeer in Goes Zuid. OPOV stelt voor om te kijken of dit mogelijkheden biedt om de bedrijven in het zich steeds verder uitbreidende Goes Zuid beter met het OV te bedienen, door een routewijziging van lijn 185.

OPOV stel voor om van lijn 185 een ringlijn te maken die de bedrijven en woonwijken van Goes Zuid en het ziekenhuis bedient. De primaire focus ligt daarbij op de het bieden van de snelste verbinding van het station naar het bedrijventerrein op de drukste momenten. Dus 's-ochtends van het station naar het bedrijventerrein en 's-middags andersom.

De ochtendroute wordt: Station-Piet Heinstraat-Admiraalsplein-M.A. de Ruijterlaan-Van Hertumweg-Anthony Fokkerstraat-Nansenbaan-'sGravenpolderseweg-Ziekenhuis-'sGravenpolderseweg-Kloetingeweg-Fruitlaan-Van Hertumweg- M.A. de Ruijterlaan- Admiraalsplein- Piet Heinstraat-Station (tegen de klok in).

In de middag rijdt de bus de bovenstaande route andersom (met de klok mee).

Zie de kaartjes aan het einde van deze paragraaf.

Uiteraard moeten op de nieuwe route een aantal haltes komen. Daarnaast is te overwegen om een klein aantal extra ritten in te leggen om goed aan te sluiten op werktijden. OPOV denkt aan twee extra ritten 's-ochtends rond 7.20 en 7.50 en een extra rit 's-middags rond 17.50.

De routes van lijn 225 en buurtbus 595 veranderen niet.

Bij de voorbereiding van de routewijziging van lijn 185 zou nog wel gekeken moeten naar ongewenste effecten voor buurtbus 595. Zo zou moeten worden voorkomen dat reizigers van het station naar het ziekenhuis "massaal" gebruik gaan maken van de buurtbus omdat de reistijd met lijn 185 iets langer is.





(3) Aagtekerke

Het dorp Aagtekerke is onmiskenbaar het grootste slachtoffer van het verleggen van lijn 53 naar de Zeedijk tussen Domburg en Westkapelle. OPOV betreurt het dat het niet lukt om buurtbus 583 elk uur te laten rijden. OPOV heeft gekeken hoe en tegen geen of geringe extra kosten de OV-bediening van Aagtekerke beter kan. We doen de volgende twee voorstellen:

(a)

Rit 18 van lijn 647 vertrekt 3 minuten later uit Middelburg, om 16.35 i.p.v. 16.32. Hierdoor gaat deze rit aansluiten op de treinen die rond 16.30 in Middelburg aankomen. In de praktijk zal de aansluiting trein-bus nu al vaak gehaald worden, maar met een kleine verschuiving komt deze ook in de reisplanners.

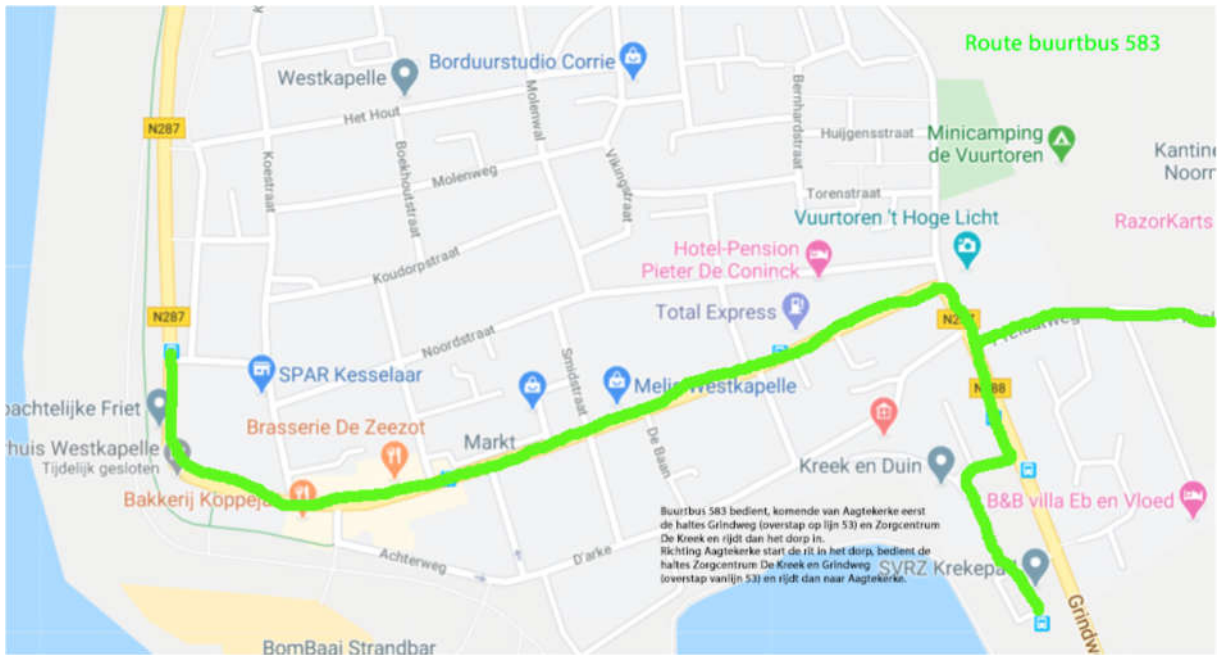
Goed voorstel. Wij nemen dit over en voeren het met het nieuwe schooljaar per 23-8 al in.

(b)

Een extra rit Westkapelle-Domburg op buurtbus 583 om 18.11 in aansluiting op lijn 53 uit Middelburg. Hierdoor is er vanuit Middelburg om 17.35 nog een OV-verbinding met Aagtekerke tegen het reguliere OV-tarief en zonder het moeten reserveren van de haltetaxi.

(4) Buurtbus 583, bediening Westkapelle

Nu de buurtbus niet meer over de Zeedijk rijdt, wordt het dorp Westkapelle veel minder goed bedient door de buurtbus. De buurtbus komt niet verder dan de rand van het dorp. Zonde. Zeker omdat er genoeg tijd lijkt te zijn voor een betere bediening. Tussen aankomst en vertrek bij de halte Zorgcentrum De Kreek zit immers 22 minuten. OPOV stelt voor om de route in Westkapelle uit te breiden. Van de halte Zorgcentrum De Kreek rijdt de buurtbus door naar de halte Zuidstraat en bedient onderweg de haltes van lijn 53. Zie het kaartje hierna.



Wij hebben deze vragen aan de buurtbus voorgelegd. Dit is hun reactie:

Beide voorstellen heb ik aan de chauffeurs voorgelegd.

- . De extra rit rond 18:00 willen de meeste chauffeurs niet rijden dus dit voorstel wordt afgewezen.
- . De route verlengen door Westkapelle is geen probleem, dit hebben de chauffeurs zelf ook al meerdere keren aangegeven sinds de huidige dienstregeling in gegaan is.

(5) 's-Gravenpolder

OPOV heeft in 2019 in haar reactie op de voorgenomen en inmiddels gerealiseerde wijziging van de route van buurtbus 595 in 's-Gravenpolder twee ongevraagde adviezen opgenomen. Deze betreffen de haltetaxi en lijn 225. OPOV heeft geen reactie gekregen op deze ongevraagde adviezen en ze zijn niet overgenomen. Daarom zijn ze in de wensenlijst voor 2021 opnieuw opgenomen. M.b.t. de voorgestelde route van lijn 225 is in deze wensenlijst een kaartje opgenomen.

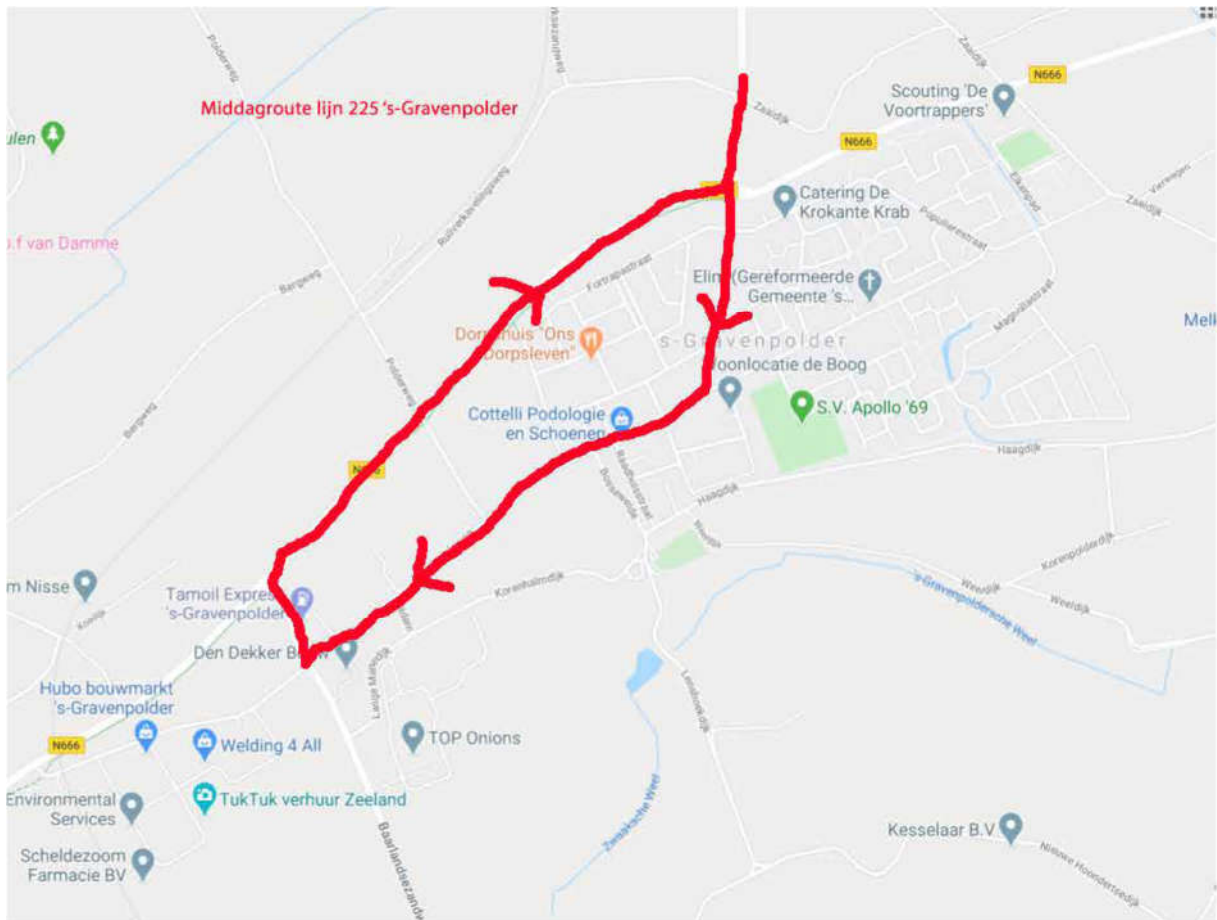
(1) OPOV adviseert om de haltetaxi eveneens bij de nieuwe buurtbushaltes Populierestraat en Wilgestraat/Langeweg te laten stoppen. Reizigers kunnen zo bij dezelfde haltes in- en uit de haltetaxi stappen als ze in- en uit de buurtbus stappen. De halte Goesestraatweg vervalt hiermee niet alleen als buurtbushalte, maar ook als haltetaxihalte.

(2) OPOV adviseert om in de middaguren de route van lijn 225 in 's-Gravenpolder om te draaien. De bus rijdt komende uit Goes direct het dorp in en bedient achtereenvolgens de haltes Goesestraatweg, Schuitweg en Korte Koedijk. OPOV adviseert dit om de volgende twee redenen:

- de meeste reizigers, en met name die naar de halte Goesestraatweg, zijn 's-middags enkele minuten korter onderweg. De bus wordt daarmee aantrekkelijker;
- saldoreizigers betalen de langere reisweg op ringlijnen als lijn 225. OPOV vindt dit op zich geen bezwaar, mits het prijsverschil tussen de heen- en terugroute binnen de perken blijft. Voor reizigers van en naar de halte Goesestraatweg is dit niet het geval. Op ritten waarbij lijn 225 niet via het ziekenhuis rijdt, betaalt een reiziger die 's-ochtends van de halte Goesestraatweg naar Goes Station reist € 1,92. 's-Middags terug betaalt deze reiziger € 2,39 (vol tarief, prijspeil 2019). Dit is bijna 25% meer. OPOV vindt het verschil te groot. Het nadeel voor reizigers naar de haltes Schuitweg en Korte Koedijk is zeer beperkt, zowel in reistijd als in tarief.

OPOV geeft dit ongevraagde advies over lijn 225 nu om te voorkomen dat de haltevoorziening van de halte Goesestraatweg richting Hoedekenskerke verdwijnt. Deze haltevoorziening is na de wijziging op

buurtbus 595 en de haltetaxi niet meer nodig, omdat er aan deze zijde van de weg op dit moment geen andere lijnen stoppen dan buurtbus 595 en de haltetaxi.



Connexxion heeft ervoor gekozen om 's morgens en 's middags dezelfde route te rijden, omdat het dan voor reizigers richting Goes duidelijk is waar zij moeten instappen. Het is o.i. niet uit te leggen dat zij 's middags op een andere halte moeten instappen dan 's morgens. Dat betekent ook dat je verschillende tarieven naar Goes betaalt, afhankelijk van je reistijdstop. Het betekent een verschuiving van het probleem. Iemand die 's morgens uit Goes gat, betaalt dan 2x het langere tarief. Wij vinden deze oplossing eerlijker: voor iedereen altijd naar Goes iets goedkoper dan naar 's Gravenpolder, ongeacht het reistijdstop.

(6) Noord-Beveland: extra rit op buurtbus 593

Rit 1 van buurtbus 593 staat 17 minuten stil bij de halte Zeelandbrug. OPOV stelt voor om deze wachttijd nuttig te gebruiken en een extra rit naar en van Colijnsplaat aan te bieden. Hierdoor ontstaat tussen 7.45 en 8.45 een halfuurdienst van Colijnsplaat naar de halte Zeelandbrug met aansluiting naar Goes en Zierikzee. De dienstregeling ziet er als volgt uit:

Rit 1: rijdt direct door naar Colijnsplaat en eindigt daar

Colijnsplaat Zeelandbrug vertrek 8.06

Colijnsplaat Havelaarstraat aankomst 8.09

Nieuwe rit Colijnsplaat-Zeelandbrug

Colijnsplaat Havelaarstraat vertrek 8.17

Colijnsplaat Zeelandbrug aankomst 8.21

Nieuwe rit Zeelandbrug-Kortgene op de tijden van de huidige rit 1

Colijnsplaat Zeelandbrug vertrek 8.23

Kortgene Kaaidijk aankomst 8.36

Oude wens

OPOV heeft nog steeds de wens om met alle ritten van lijn 102 Tholen Stad te bedienen. We herhalen deze wens om de aandacht ervoor bij Connexxion en provincie niet te laten verslappen. OPOV verwacht nu geen inhoudelijke reactie. Maar ... mocht de kans zich voordoen om Tholen Stad te gaan bedienen met alle of meer ritten van lijn 102, dan zou dat ook daadwerkelijk moeten gebeuren.

Zoals in hoofdstuk 2.1.3.aanpassingen Tholen/Nieuw-Vossemeer, is aangegeven, neemt de rijtijd nog verder toe en maakt dit een verdere inkorting van lijn102 noodzakelijk. We boeren dus eerder achteruit dan dat de kans op realisatie van dit verzoek vergroot wordt.

Hoi Fred,

Over het waarom van de wens om lijn 102 altijd via Tholen Stad te laten rijden:

Natuurlijk is Bergen op Zoom het knooppunt waarop lijn 102 (en ook lijn 107/108) zich richten. Tholen Stad is echter de centrumplaats op Tholen. Het is daarom logisch dat het busvervoer op Tholen en St. Philipsland waar mogelijk ook een rechtstreekse verbinding biedt met Tholen Stad. Lijn 107 en lijn 108 vervoeren ook reizigers van bijvoorbeeld Stavenisse of St. Maartensdijk met bestemming Tholen Stad.

Minder dan naar Bergen op Zoom, maar belangrijk genoeg om de verbinding in stand te houden. De behoefte aan een goede verbinding met Tholen Stad is er ook vanuit St. Philipsland en Oud-Vossemeer. Uit Nieuw-Vossemeer wellicht wat minder omdat dit dorp niet in Zeeland ligt. Wat Tholen Stad voor St.Philipsland en Oud-Vossemeer is, zal Steenbergen voor Nieuw-Vossemeer zijn.

De oorzaak van het niet altijd bedienen van Tholen Stad met lijn 102 is het bedienen van Nieuw-Vossemeer en het daardoor ontstane gebrek aan tijd in de busomloop. De keuze is toen gevallen op het niet altijd bedienen van Tholen Stad. Niet altijd, want waar het wel kan gebeurt dit wel mede op initiatief van OPOV. Lijn 102 heeft in het verleden altijd via Tholen Stad gereden. Sterker in de beginjaren van lijn 102 (nog in de tijd van de BBA net na de opening van de Philipsdam) reed lijn 102, komende uit Oude-Tonghe, helemaal niet naar Bergen op Zoom maar eindigde in Tholen-Stad.

Heb je hiermee genoeg achtergrond m.b.t. onze wens?

Namens de werkgroep dienstregeling, Gerda

Bijlage: Uit OPOV-wensenlijst dienstregelingen 2019 en 2020 en Vervoerplan 2019

(2) Manifest Grensbus, opwaardering verbinding Middelburg-Terneuzen-Gent

Op 28 oktober 2017 hebben de reizigersorganisaties Rover en TreinTramBus (Vlaanderen) in Breda samen het manifest Grensbus gepresenteerd, in het bijzijn van o.a. de Zeeuwse gedeputeerde v.d. Maas. Het manifest pleit voor verbetering van het busvervoer in het grensgebied tussen Nederland en Vlaanderen en is als bijlage bij deze wensenlijst gevoegd. Een van de wensen is verbetering van de busverbinding tussen Zeeland en Gent.

OPOV sluit zich graag aan bij dit manifest en zou het fantastisch vinden als in de aanloop naar de dienstregeling 2019 de daad bij het woord wordt gevoegd en de busverbinding van Middelburg via Terneuzen naar Gent een stevige verbeteringsimpuls krijgt. OPOV vraagt Connexxion om in samenwerking met De Lijn Oost Vlaanderen, de provincie Zeeland, het Vlaamse Gewest en de betrokken Nederlandse en Belgische gemeenten te onderzoeken hoe een betere busverbinding kan worden gerealiseerd. Wat OPOV betreft moeten in het onderzoek de volgende aandachtspunten worden betrokken:

- de busverbinding moet comfortabel en echt snel zijn, OPOV vindt het aan elkaar koppelen van lijn 6 (Terneuzen-Zelzate) en 55a (Zelzate-Gent) in het geheel geen optie;
- de bediening van Terneuzen (de snelst mogelijke route aan de oostkant van het kanaal of via de Sluiskiltunnel met goede aansluitingen op het busstation aan de noordkant en in de buurt van de Sluiskiltunnel aan de zuidkant);
- de busverbinding zou op alle dagen van de week minimaal elk uur moeten rijden;
- het verankeren van niet-grensoverschrijdende functies in de internationale buslijn waarmee het fundament onder de buslijn steviger wordt omdat deze het niet alleen hoeft te hebben van grensoverschrijdende reizigers. Hierbij denkt OPOV aan het realiseren van een halte aan de Tractaatweg bij Westdorpe en het stoppen in Zelzate. Vergelijk lijn 42 Breskens-Brugge die zowel in Nederland als in Vlaanderen ook een lokale functie heeft;
- gezamenlijke exploitatie door Connexxion en De Lijn, er moet niet op voorhand een taboe rusten op het gevolg hiervan, n.l. dat bussen van De Lijn doorrijden tot Middelburg;
- een aantrekkelijk en simpel assortiment van kaartjes.

Connexxion onderschrijft de kansen die er in potentie aanwezig zijn voor een verbinding Gent-Terneuzen. Een uurdienst bieden op ma-vr vergt 6-7.000 dru's extra op jaarbasis. Binnen de huidige beschikbare middelen is er geen ruimte voor een dergelijke substantiële uitbreiding. Om dit moment is nog niet bekend of hiervoor extra middelen beschikbaar worden gesteld.

In het verleden is al uitgebreid overleg geweest tussen de Provincie Zeeland, destijds nog Veolia, Connexxion en De Lijn. Met name het overleg met de Lijn was moeizaam. Deze en onze ervaring met de gezamenlijke exploitatie van lijn 42, maken dat onze voorkeur sterk uitgaat naar één exploitant. In de visie van Connexxion zou lijn 50 opgewaardeerd moeten worden. De grootste markt verwachten wij tussen Terneuzen en Gent, dus het is essentieel dat deze verbinding zonder overstap geboden wordt. Lijn 50 zit in de aansluitknoop Terneuzen, dus de overstapmogelijkheden vanuit West-Zeeuws-Vlaanderen en Goes zijn gewaarborgd. Haltes bij Westdorpe en Zelzate zijn een goed idee, maar vergen de nodige tijd om te realiseren.

Op verzoek van de Provincie heeft Connexxion toch een gedetailleerd voorstel uitgewerkt. Hierbij wordt vanaf Terneuzen WST van 7.00-18.00 een uurdienst naar Gent geboden. Vanaf Gent 8.30-19.00. Er is ingeschat dat de rijtijd 5 min. per richting langer moet zijn. Dit vergt op jaarbasis 8.900 extra dru's en de inzet van 2 extra bussen. De totale kosten voor Connexxion worden op bijna 680.000 geschat. De inkomsten op een kleine 400.000, exclusief de reizigersinkomsten. Connexxion kan hiervoor geen inschatting maken en wil hiervoor ook geen risico lopen. Naast een voorstel voor de hele dag, is ook een voorstel voor een spitsverbinding uitgewerkt.