

Rijtijdproblematiek lijn 31.



Connexion 1 september 2019

1. Aanleiding.

Naar aanleiding van de rijtjidsproblematiek bij lijn 52-53 heeft Connexxion het vermoeden dat dit ook bij andere lijnen zou kunnen spelen. Chauffeurs geven aan dat dit voor lijn 31 ook speelt..

2. Beschrijving van de lijn en de functie en plaats in het netwerk.

Lijn 31 is feitelijk een ringlijn op Noord-Beveland. De ringlijn begint en eindigt in Goes. Bij aankomst en vertrek is er aansluiting op de trein. Van trein op bus en omgekeerd, is de overstaptijd 4 (naar Roosendaal) en 6 minuten (naar Vlissingen).

Als een trein bv 5 min te laat is en de bus wacht hierop, zal deze snel 3-4 minuten te laat vertrekken. De huidige rijtijden kennen door alle duurzaam veilig maatregelen geen speling meer. De aankomst wordt vervolgens ook 3-4 minuten later en daarmee wordt de overstap bus op trein onmogelijk.

De lijn rijdt 1x per uur en op schooldagen in de middag elke 30 min. Op Colijnsplaat en Kats na, worden alle kernen op Noord-Beveland bediend en met elkaar verbonden. Bij de halte Kamperland Tunneltje is een aansluiting op lijn 133 van/naar Middelburg. 's Morgens rijdt er ook nog een lijn 641 met 2 ritten, speciaal voor scholieren naar Goes.

Het aantal check in/check out (CI/CO) en aantal inwoners per kern was in 2018 als volgt:

totaal aantal CICO lijn 31+641	2018				inwoners		
	Tot. CI	Tot. CO	CI+CO	aandeel	1-1-2019	aandeel	verwacht
Kamperland, Tunnel N57	6.645	4.771	11.416	10%			
Ruiterplaat	245	402	647	1%			
Kamperland	18.955	18.128	37.083	34%	2.021	38%	40.820
Roompot	984	1480	2.464	2%			
Wissenkerke	10.671	9.880	20.551	19%	1.116	21%	22.541
Geersdijk	4.349	4.050	8.399	8%	329	6%	6.645
Kortgene	14.869	14.510	29.379	27%	1.823	34%	36.821
totaal			109.939		5.289		106.828

Wat opvalt is het hoge aandeel van Kamperland Tunnel. Dit zullen grotendeels overstappers zijn en zij vormen 10% van het totaal aantal reizigers op lijn 31. Tevens valt op dat de kleinste kern, Geersdijk, meer reizigers genereert dan je op grond van het aantal inwoners mag verwachten. Bij de grotere kernen ligt dat juist lager. De vakantieparken Roompot en Ruiterplaat leveren maar een heel kleine bijdrage. Qua uitstapper zien we het volgende beeld:

	2018			aandeel
	Tot. CI	Tot. CO	CI+CO	
intern Noord-Beveland			29.102	26%
Goes, Tiendenschuur	4.080	3.096	7.176	7%
Goes, Westwal (Centrum)	6.989	6.945	13.934	13%
Goes, Station	33.231	26.496	59.727	54%
totaal			109.939	

Hier zien we dat $\pm 25\%$ van de reizigers op Noord-Beveland blijft (een reis Kamperland Tunnel-Wissenkerke telt hier als een interne reis) en de rest naar Goes gaat. Het station is veruit de belangrijkste bestemming, gevolgd door de Westwal. Een goede treinaansluiting is dus van groot belang voor lijn 31!

3. Rijtijden.

Het vaststellen van een rijtijd is een delicaat evenwicht. Is deze te lang, dan moeten bussen onderweg stil blijven staan (te vroeg vertrekken mag immers niet). Het levert een weinig aantrekkelijk product voor de reiziger op en de exploitatiekosten nemen toe. Daarnaast kan het ook verkeersonveilige situaties opleveren, als de bus op de rijbaan staat i.p.v. in een haltekom. Andersom, als de tijd te krap is, ervaart de reiziger dat de bus vaak te laat is, dat de chauffeur mogelijk minder comfortabel rijdt en de aansluitingen niet gehaald worden.

Rijtijden worden door meerdere factoren bepaald: door de drukte op de weg, maar ook door de drukte in de bus (bij drukte vaker stoppen en meer reizigers afhandelen) en de wens om zoveel mogelijk patroontijden te hanteren. Deze factoren zorgen ervoor dat de benodigde rijtijd over de dag verschilt. De drukte op de weg en in de bus verschilt ook nog eens over het jaar (denk aan regen, sneeuw, wind en zon en 25 graden, meer/minder toeristisch verkeer). Zo beschouwd, zijn er dus heel veel factoren die invloed hebben op een rijtijd maar die niet door Connexxion beïnvloedbaar zijn.

In het bestek staat over rijtijden: artikel 3.1.2.3. *De Dienstregeling is gebaseerd op reële rijtijden en biedt betrouwbare Aansluitingen.* Connexxion houdt voor het bepalen van de rijtijden het zogenaamde 80 percentiel aan. Dit betekent dat 80% van de ritten op tijd (of te vroeg) is en 20% te laat. De ervaring leert dat deze verhouding het beste evenwicht geeft tussen onnodig onderweg de vertrektijd afwachten en op tijd voor de aansluitingen zijn. Het betekent ook dat 20% van de ritten te laat aankomt. Dat kan 10 seconden zijn, maar ook 10 minuten. Vaak zullen ritten in de spits te laat zijn, maar buiten de spits komt incidenteel ook voor (laden/lossen vrachtwagen, vuilniswagen, landbouwverkeer enz.). Connexxion streeft ernaar de tijden zoveel mogelijk over de dag gelijk te houden, zodat de reiziger een herkenbaar product heeft. Anders kom je al snel op 5 verschillende tijden op een dag uit (voor de ochtendspits, de ochtendspits, tussen ochtend- en middagspits, de middagspits en de avond). Op een aantal lijnen is de afwijking in de spits zo groot (m.n. in Goes), dat er dan extra tijd wordt toegevoegd. Maar ook dan geldt: 80% is te vroeg of op tijd, 20% is te laat.

3.1 Invloeden op de rijtijd van lijn 31

In het kader van duurzaam veilig zijn al jaren lang snelheidsremmende maatregelen op de route van lijn 31 genomen. In alle kernen is de maximum snelheid naar 30 km/u teruggebracht en op een aantal wegen buiten de bebouwde kom is de Vmax van 80 km/u naar 60 km/u gegaan. Het terugbrengen van de Vmax in de kleine kernen heeft op zich een beperkt effect gehad. Vaak zijn de wegen toch al krap en kon de bus als groot voertuig die snelheid toch al niet halen. Echter, maatregelen om die snelheid bij personenauto's af te dwingen (versmallingen, drempels, rotondes) hebben meestal wel een extra nadelig effect op de rijtijd van de bus.

In Goes had Connexxion van de halte Tiendenschuur tot over de rotonde Tiendenplein een busbaan. Vooral 's middags leverde die veel tijdwinst op, omdat de bussen de file die er dan staat, voorbij kunnen rijden. Helaas is deze busbaan in 2017 door de gemeente Goes opgeofferd om het autoverkeer te bevoordelen. Het gevolg is dat bussen nu 's middags in de file moeten aanschuiven. Waar elders in het land miljoenen wordt geïnvesteerd om bussen een paar minuten rijtijdwinst te geven, gebeurt in Zeeland het omgekeerde.

Ook de toename van het verkeer op de Deltaweg levert vertraging op. Vaak staat wat later in de middag het gehele wegvak Goes-Wilhelminadorp vol. Feitelijk dus een lange wachtrij voor het verkeerslicht bij Wilhelminadorp. Positief was de opheffing van de bushalte Kats Sluis in 2018. Door de drukte op de Deltaweg was het voor een bus moeilijk (lees:

duurt lang) om de halte af te rijden. Het effect voor de halterende bus is groot, maar het aantal keren dat er op een dag gestopt werd, was beperkt. Het effect op de rijtijd was derhalve gemiddeld ook maar beperkt.

Lijn 31 heeft op Noord-Beveland richting Goes van de Oudedijk een eigen doorsteek naar de Deltaweg. Dit levert 3 minuten tijdswinst op t.o.v. de reguliere aansluiting. De doosteek heeft geen reguliere invoegstrook, maar een korte van 70 m lengte. Dat is voor een bus te kort om met een veilige snelheid in te voegen, zeker in de ochtendspits met veel verkeer op de Deltaweg en veel reizigers in de bus (bus extra zwaar). Feitelijk moet de bus wachten tot er geen verkeer aan komt en dan optrekken. Met het toenemen van de drukte wordt dit steeds lastiger en vergt dus ook meer tijd. Reden voor Connexxion om in het vervoerplan 2019 te vragen om een volwaardige invoegstrook voor de bus.

Uit de ritgegevens van lijn 31 blijkt al dat de rijtijd naar Goes 3 minuten te kort is. De route v.v. is ook met een bus gereden, waarbij extra is gelet op de maximum snelheden. Toen bleek dat er richting Goes 4 minuten te weinig rijtijd was en richting Kamperland 2.

De conclusie van Connexxion is dat de dienstregelingtijden in 2018 van lijn 31 niet langer realistisch en haalbaar zijn. Als de treinaansluiting bij vertrek en aankomst geboden moet blijven worden, dan zal ergens op de route rijtijdswinst geboekt moeten worden, hetzij door de route in te korten, hetzij door infrastructuurmaatregelen om rijtijdswinst te boeken, zodat er een route met een realistische rijtijd ontstaat. Deze kan dan op een betrouwbare en veilige wijze uitgevoerd worden en biedt de reiziger de aansluitingen die hij graag wil. Er kan aanvullend gekeken worden hoe bijvoorbeeld de haltetaxi, als compensatie voor de haltes die niet meer aangedaan worden, ingezet kan worden zodat reizigers hier niet door benadeeld worden.

4. Welk rendement maken de lijnen 31 en 641 op dit moment?

Connexxion heeft voor alle lijnen in de concessie Zeeland het rendement per dagsoort uitgerekend. Voor lijn 31 en 641 geeft dit op jaarbasis het volgende beeld:

	31	641	totaal	per dag
ma-vr	€-91.991	€-51.597	€-143.587	€-561
zat	€-12.097	-	€-12.097	€-233
totaal	€-104.088	€-51.597	€-155.684	

Lijn 31 levert op alle dagen van de week verlies op. Ook bij scholierenlijn 641 moet jaarlijks flink geld bij. Ruimte om kostenverhogende maatregelen op te vangen, is er dus zeker niet. Eerder andersom: om de lijnen ook toekomstvast te kunnen exploiteren, zal het verlies weggewerkt moeten worden.

5. Waar is rijtijdswinst te behalen?

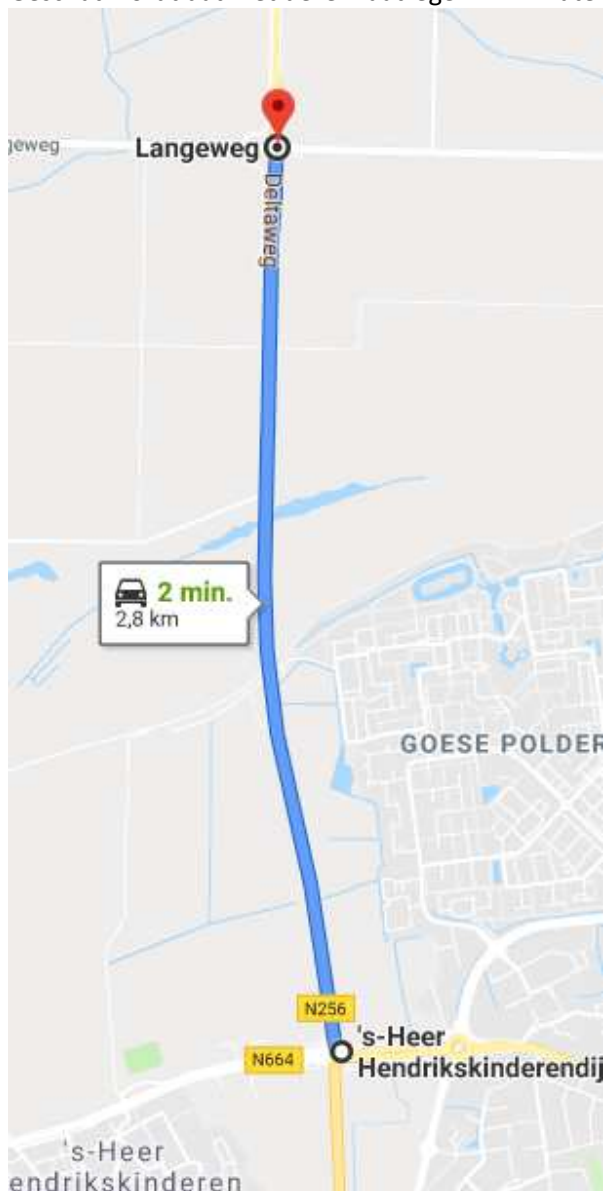
In dit hoofdstuk wordt gekeken waar op de route rijtijdswinst is te behalen. Dat kan d.m.v. doorstromingsmaatregelen of door de route fysiek korter te maken. Per maatregel wordt ingeschat hoeveel de rijtijdswinst is, wat de gevolgen voor de reizigers zijn en er wordt een inschatting van het reizigersverlies en opbrengstverlies gemaakt. Tevens wordt indicatief aangegeven waar een nieuwe halte (als vervanging van bestaande halten) wenselijk of noodzakelijk is.

5.1 Doorstroming in Goes

Zowel 's morgens als 's middags staat het verkeer op de Middelburgsestraat vaak vast. Geschat wordt dat een busbaan voor en op de rotonde Tiendenplein (zoals tot 2017 het geval was), zou o.i. 1-2 minuten rijtijdswinst op kunnen leveren.

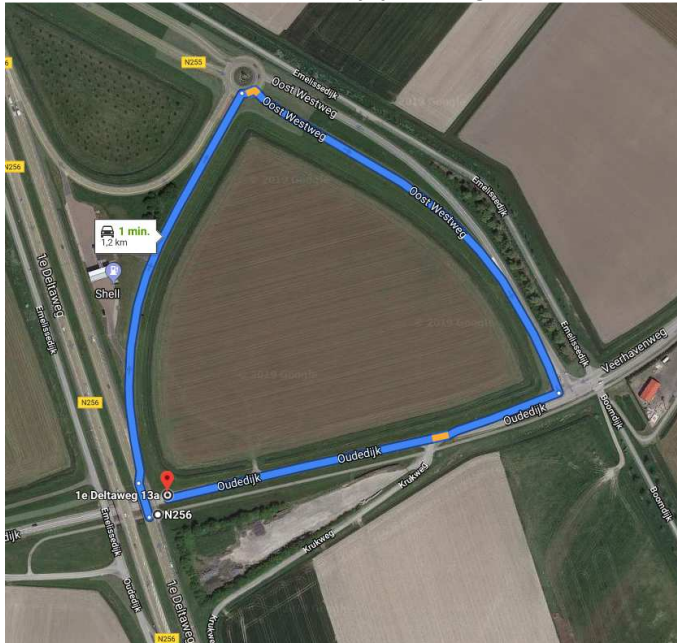
5.2 Deltaweg

Los van de zomer met de toeristendrukke, loopt de Deltaweg richting Zierikzee 's middags meestal vol tussen de VRI Wilhelminadorp en Goes. Dit wordt veroorzaakt door het grote verkeersaanbod vanaf de A-58 en de VRI die die hoeveelheid verkeer niet kan verwerken. Als de Deltaweg vol staat, nemen bussen vaak de parallelweg. Ze passeren daarmee wel de file, maar hoeveel van de "winst" overblijft, hangt van af hoe snel zij de VRI kunnen passeren. Wellicht dat een doseersysteem hier verbetering kan brengen. Er zou niet meer verkeer toegelaten moeten worden dan de VRI bij de Langeweg kan verwerken. Van deze maatregel profiteert niet alleen lijn 31, maar ook de drukke lijn 132 naar Zierikzee en de scholierenlijnen 628 en 629. De rijtijd van lijn 31 is in de middagspits 3 minuten langer dan overdag. Geschat wordt dat met deze maatregel 1-2 minuten besparing op kan leveren.



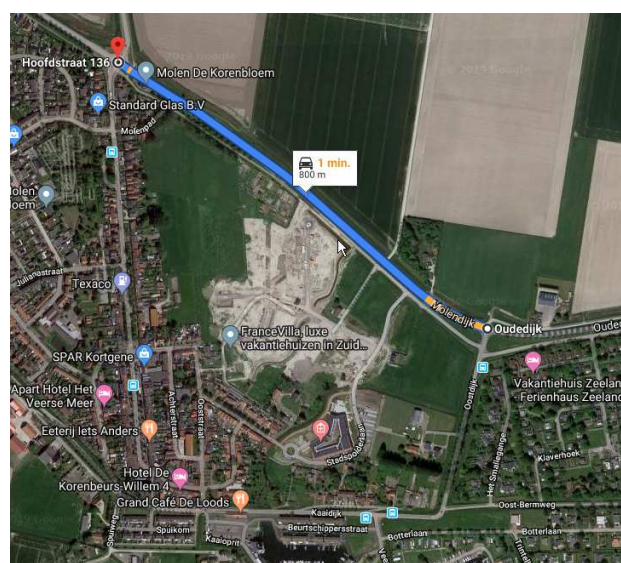
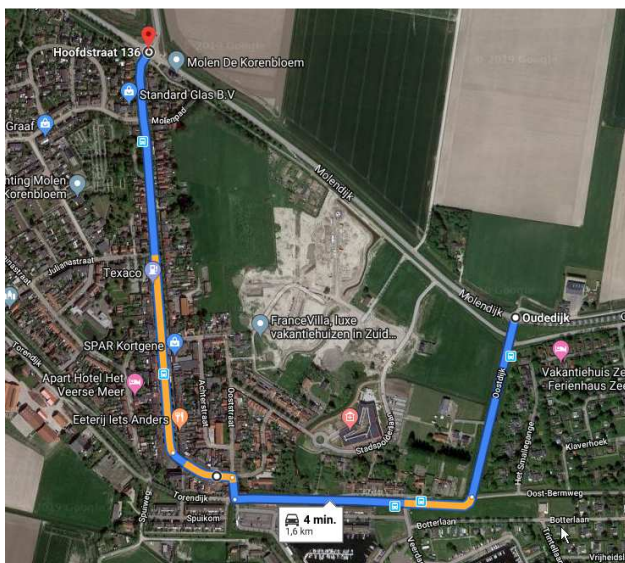
5.3 Doorsteek naar Oudedijk

Indien lijn 31 een eigen afrit naar de Oudendijk krijgt (vergelijkbaar met de andere kant op), wordt de route ruim 1 km korter en wordt er 1 minuut rijtijdwinst geboekt.



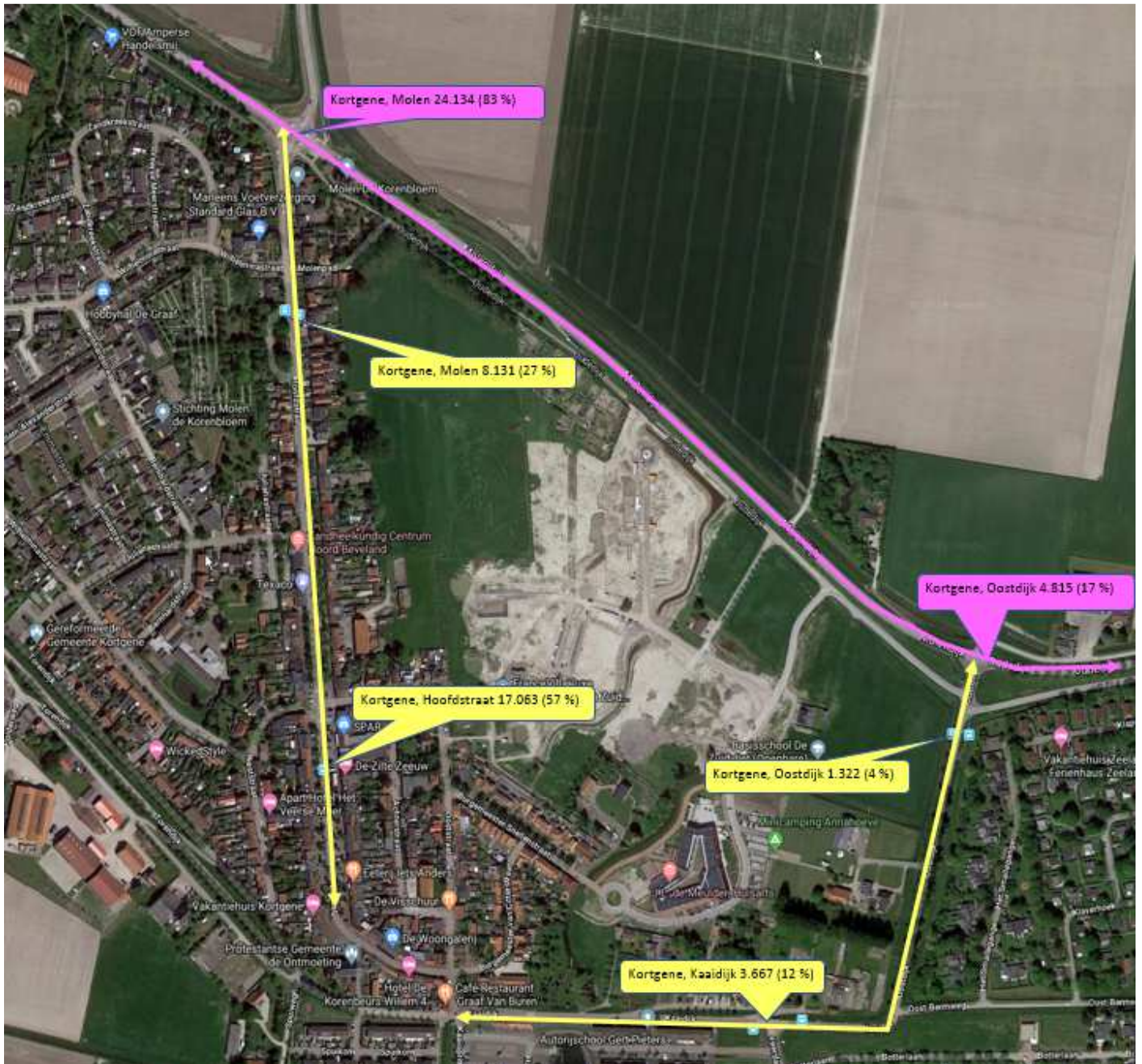
5.4 Wel of niet via Kortgene?

Lijn 31 rijdt nu via Kortgene en heeft daar 4 haltes. Daarmee heeft het hele dorp op maximaal 400 m loopafstand een bushalte. De Route is redelijk te rijden, met uitzondering van de bocht Kaaidijk/Kaaioprit. Die is erg krap door de aanwezige bebouwing. Een bus die richting Kamperland rijdt, “veegt” met z’n voorkant over het terras bij de Graaf van Buren, wat regelmatig voor problemen zorgt. De Oostdijk en de Kaaidijk zijn eigenlijk te smal voor een bus. Op basis van de chipkaart is bekend hoeveel mensen inchecken (CI) of uitchecken (CO) op de verschillende haltes. Deze aantallen zijn exclusief de reizigers die op de bus een kaartje kopen.



Route door Kortgene en de route om Kortgene heen

Voor het onderlinge vergelijking van verschillende routes worden de autoreistijden via Google gebruikt. Deze zijn veelal korter dan die van de bus, omdat er niet gestopt wordt aan haltes en omdat een auto sneller optrekt dan een bus. Ervanuit gaande dat er ter hoogte de Oostdijk en de Hoofdstraat vervangende haltes komen. Dat wordt de tijdwinst op 2 minuten geschat.



Bestaande en voorgestelde nieuwe haltes in Kortgene met de aantallen CI-CO per jaar.

De halte hoofdstraat ligt midden in het dorp en is veruit de drukst gebruikte halte van alle. Gevolgd door de Molen. De haltes aan de Kaaidijk en Oostdijk worden maar spaarzaam gebruikt. Vermoedelijk vooral 's zomers. De busroute op de

Molendijk houden en Kortgene niet meer ingaan, geeft voor de meeste reizigers fors langere loopafstanden, maximaal tot zo'n 750 m (gele pijlen in bovenstaand figuur). Een route tot de Hoofdstraat v.v. zou vanuit de reiziger gezien het beste zijn. Dan wordt de drukste halte nog steeds bediend. Het probleem is dat er geen keermogelijkheid is. Zo'n route zal geen merkbare rijtijdwinst opleveren. Wel vervalt de krappe bocht Kaaidijk/Kaaioprit en de smalle Kaaidijk/Oostdijk. Connexion rekent op 1% reizigersverlies per 100 m extra lopen. Dit levert het volgende beeld bij het overslaan van Kortgene:

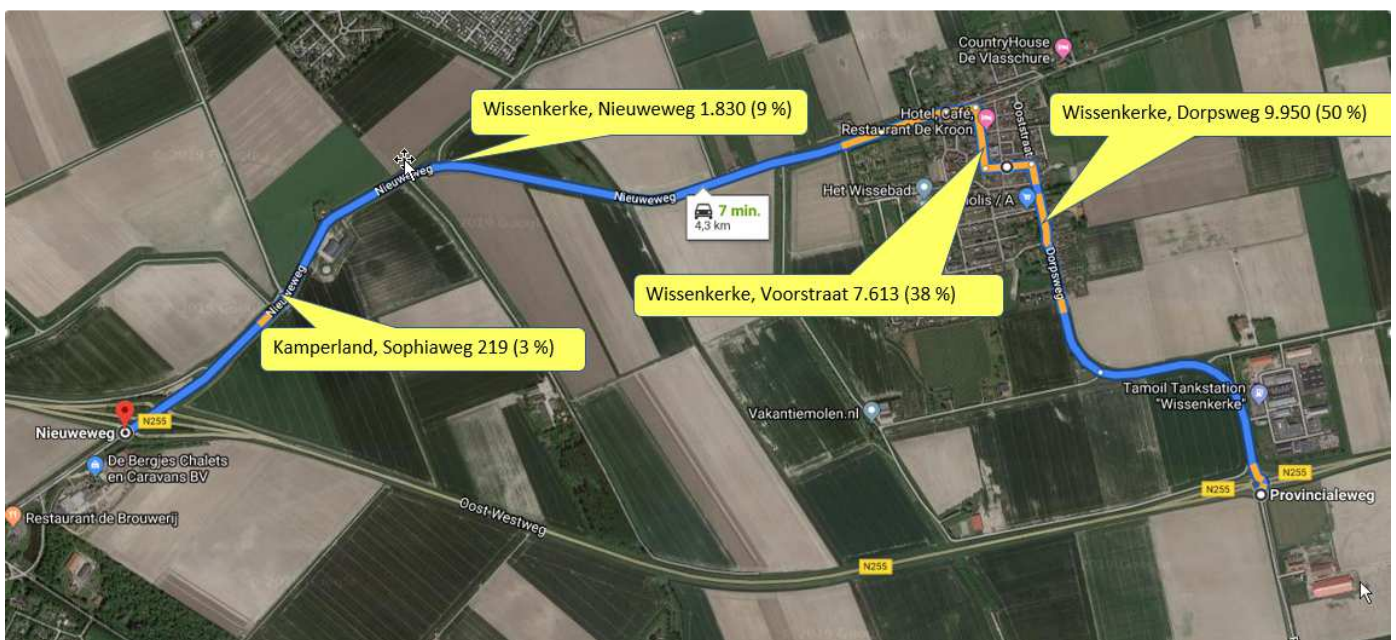
	CI+CO	toename loopafstand	reiziger verlies
Kortgene, Oostdijk	1.322	68	9
Kortgene, Kaaidijk	3.667	450	165
Kortgene, Hoofdstraat	17.063	550	938
Kortgene, Molen	8.131	150	122
totaal	30.183		1.234
rijtijdwinst		2 min	
geschat reizigersverlies/jaar		1.234	
gemiddelde opbrengst/reiziger		€ 2,44	
geschat opbrengstverlies/jaar		€ 3.009	

Het overslaan van Kortgene levert rijtijdwinst voor reizigers uit andere kernen. Dat kan tot een lichte toename van het aantal reizigers leiden.

5.5 Wel of niet via Geersdijk?

Voor de route in Geersdijk is geen alternatief. Het is de meest logische route tussen Wissenkerke en Kortgene. De aanleg van een fietspad zal de vertraging die wij nu door fietsers daar ondervinden, opheffen.

5.6 Wel of niet via Wissenkerke?



Huidige route via Wissenkerke

De huidige route door Wissenkerke voert in de kern via tamelijk smalle wegen. Vooral de Dorpsweg is smal, waarbij er ook nog een aantal snelheidsremmers (versmallingen) zijn. De treinaansluiting in Goes maakt dat bussen buiten de schoolvakanties elkaar juist hier moeten passeren en daar is het eigenlijk te smal voor. De Nieuweweg tussen Wissenkerke en Kamperland is helemaal een 60 km geworden. Dit zorgt voor een rijtijdtoename van 1 minuut. Het overslaan van Wissenkerke betekent dat de N255 wordt gevolgd. Die vergt 3 minuten. De vervangende halte voor Wissenkerke zou dan bij de rotonde bij de Cruijckelcreke komen te liggen. Wel ver uit het dorp, maar het bedrijventerrein heeft dan wel een halte.



De loopafstanden naar de nieuwe halte zijn dusdanig, dat reizigers de fiets zullen pakken i.p.v. te lopen. Voor de berekening van het reizigersverlies, wordt uitgegaan van 500 m extra lopen (de fietstijd is 3-4 min, dat komt overeen met 250-350 m lopen).

	CI+CO	toename loopafstand	reiziger verlies
Wissenkerke, Dorpsweg	9.950	1.100	498
Wissenkerke, Voorstraat	7.613	1.400	381
Wissenkerke, Nieuweweg	1.830	900	165
Kamperland, Sophiaweg	503	900	45
totaal	19.896		1.088
rijtijdwinst		4 min	
geschat reizigersverlies/jaar		1.088	
gem opbrengst/reiziger Wissenkerke.		€ 2,71	
gem opbrengst/reiziger Sophiaweg		€ 3,47	
geschat opbrengstverlies/jaar		€ 3.105	

Optie: In tegenspits Wissenkerke overslaan

5.7 Wel of niet via Kamperland?

Bij Kamperland worden momenteel een verschillende heen- en terugroute gereden. Vanaf Goes gaat de route via de haltes Molenweg en Ruiterslaanweg naar de tunnel N57. Richting Goes rijdt de bus via de Oostwestweg naar Kamperland, wederom via de Molenweg, maar vervolgens ook nog via de Dwarsstraat, Veerweg en Noordstraat. Het gebruik van de haltes in de kern Kamperland is als volgt:



De haltes Molenweg, Veerweg en Noordstraat bedienen eigenlijk allemaal het zelfde gebied. De onderlinge afstand is ± 300 m. Dat betekent eigenlijk dat 90% van de reizigers van deze drie haltes gebruik maken. Alleen de halte Dwarsweg ligt een stuk verder met 850 m, maar goed beschouwd voldoet deze halte (op straat) niet aan de huidige normen. Als de bus richting Goes na de halte Molenweg zou kunnen keren, zou dat 4 min, rijtijdwinst opleveren. Dat is richting Goes precies de tijdwinst die nodig is. De drukste halte blijft daarmee bediend en deze ligt binnen de invloedssfeer van de Veerweg en Noordstraat. De Westhavendijk hoeft niet meer gebruikt te worden. De bus gebruikt die nu één richting op, maar het is net de richting waar ook geparkeerd wordt, dus iedere auto die je tegen komt, moet voorrang verleend worden en levert vertraging op. Tot voor kort was er fysiek geen draaimogelijkheid, behalve bij de brandweer. Sinds enige tijd kan er via Het Rip gekeerd worden, zij het dat dit wel een flinke slinger is. Als lijn 31 daar gaat keren, zou een halte richting Goes aan de overzijde van de weg dringend gewenst zijn. Passagiers naar Goes hoeven dan de Ruiterslaanweg niet over te

steken en ook het rondje via het Rip niet mee te rijden. Daarnaast moet er ruimte zijn voor een wachtgelegenheid en fietsvoorzieningen. Te denken valt aan een locatie ter hoogte de winkels.

Dit levert het volgende beeld op:

	CI+CO	toename loopafstand	reiziger verlies
Kamperland, Dwarsstraat	3.808	850	324
Kamperland, Molenweg	22.956	0	0
Kamperland, Noordstraat	2.062	230	47
Kamperland, Veerweg	3.111	300	93
totaal	31.937		464
rijtijdwinst		4 min	
geschat reizigersverlies/jaar		464	
gemiddelde opbrengst/reiziger		€ 3,11	
geschat opbrengstverlies/jaar		€ 1.444	

Reizigers van de Dwarsstraat moeten een flink eind verder lopen voor de bushalte. Een alternatief zou nog kunnen zijn dat de bus doorrijdt tot de Westhavendijk en daar een vervangende halte krijgt voor de Dwarsstraat. Reizigers van de Dwarsweg moeten dan nog maar \pm 400 m extra lopen. Gevolg is dat de rijtijdwinst naar 2 minuten slinkt. Knelpunt is dat ter hoogte van de Westhavendijk momenteel geen keermogelijkheid is voor de bus. Het reizigersverlies is wel een stuk minder:

	CI+CO	toename loopafstand	reiziger verlies
Kamperland, Dwarsstraat	3.808	400	152
Kamperland, Molenweg	22.956	0	0
Kamperland, Noordstraat	2.062	230	47
Kamperland, Veerweg	3.111	300	93
totaal	31.937		293
rijtijdwinst		2 min	
geschat reizigersverlies/jaar		293	
gemiddelde opbrengst/reiziger		€ 3,11	
geschat opbrengstverlies/jaar		€ 911	

Tegenover een halvering van de tijdwinst van 4 naar 2 minuten,, staat geen halvering van het aantal gedupeerde reizigers. Dat neemt maar met ruim een derde af.

5.8 Wel of niet via Kamperland Ruiterslaan en Tunnel N57?

Een ander alternatief is om niet meer via de Ruiterslaan en de tunnel N57 te rijden. Dat zou maar liefst 13 minuten tijdwinst opleveren, maar omdat (vrijwel) alle reizigers bij de N-57 overstappers zijn en zij niet op eigen gelegenheid die afstand kunnen overbruggen, zullen die dus allemaal verloren zijn voor het openbaar vervoer als die halte niet meer wordt aangedaan. Dat geeft het volgende beeld:

	CI+CO	toename loopafstand	reiziger verlies
Kamperland, Tunnel N57	11.416	3300	11.416
geschat reizigersverlies/jaar		11.416	
gemiddelde opbrengst/reiziger		€ 3,96	
geschat opbrengstverlies/jaar		€ 45.164	
Ruiterplaat	647	2700	52
geschat reizigersverlies/jaar		52	
gemiddelde opbrengst/reiziger		€ 3,28	
geschat opbrengstverlies/jaar		€ 170	
rijtijdwinst		13 min	
totaal geschat reizigersverlies/jaar			11.468
totaal geschat opbrengstverlies/jaar			€ 45.334

Het verlies in euro's is nog hoger, omdat reizigers verder reizen met lijn 133. De gemiddelde opbrengst waar hier mee gerekend wordt, is alleen de opbrengst op lijn 31. Het vervoer naar de N-57 is aan het begin van de concessie door de Provincie Zeeland extra ingekocht. Indien er niet naar de tunnel wordt gereden, lijkt het in theorie nog wel mogelijk tot de Ruiterplaatweg te rijden, mits daar een keermogelijkheid komt.

Het is ook denkbaar om nog wel naar de Tunnel N57 te rijden, maar niet meer via de halte Ruiterplaatweg. Indien er na de halte Molenweg gekeerd wordt en via de N255 naar de Tunnel N57 gereden wordt v.v. Deze route vergt 16 minuten, omdat via de rotonde Schotsmanweg/Oostwestweg gereden moet worden. Bij de halte tunnel N57 is nu geen keermogelijkheid. Hoewel in tijd gezien weinig winst wordt geboekt, is de rijtijd wel veel beter haalbaar. Via de Ruiterplaatweg zorgen al dan niet veel fietsers voor meer of minder vertraging. Via de N255 kan altijd dezelfde tijd gereden worden. Het niet meer aandoen van de halte Ruiterplaat geeft het volgende beeld:

	CI+CO	toename loopafstand	reiziger verlies
Ruiterplaat	647	2700	52
rijtijdwinst		2 min	
geschat reizigersverlies/jaar		52	
gemiddelde opbrengst/reiziger		€ 3,28	
geschat opbrengstverlies/jaar		€ 170	

Het reizigers- en inkomstenverlies is hier verwaarloosbaar.

6. nu verder?

Het rijtijdtekort op lijn 31 is acuut. Uiterlijk in de dienstregeling van december 2019 moet dit opgelost zijn. De meest voor de hand liggende oplossing, het toevoegen van rijtijd, leidt ertoe dat bij vertrek of bij aankomst de treinaansluiting komt te vervallen. De meeste van de mogelijke oplossingen, vergen de aanleg van nieuwe haltes, dan wel een keermogelijkheid. De verwachting is dat deze niet voor de nieuwe dienstregeling in december gerealiseerd zullen zijn. Op de route Goes-Kamperland-Goes moeten 6 minuten gewonnen worden, maar liever nog 8 minuten, om ook de extra tijd tijdens de middagspits te compenseren, zodat er 's middags bij aankomst in Goes weer een haalbare treinaansluiting ontstaat.

maatregel	rijtijdwinst	reizigers verlies	opbrengst verlies
busbaan Goes	1-2	geen	
verkeersdosering Deltaweg	1-2	geen	
eigen afrit naar Oudedijk	1	geen	
niet via Tunnel N-57	13	11.416	€ 45.164
niet via Wissenkerke	2x4	1.088	€ 3.105
niet via Kortgene	2x2	1.234	€ 3.009
alleen via Molenweg Kamperland	4	464	€ 1.444
tot Westhavendijk in Kamperland	2	293	€ 911
niet via Ruitenplaatweg	2	52	€ 170

Hoewel de eerste 3 maatregelen geen reizigersverlies opleveren, zijn het ook oplossingen die niet voor december dit jaar gerealiseerd zijn. Het zijn alle drie lage termijn oplossingen.

De overige oplossingen zijn in volgorde van rijtijdwinst gezet:

1. niet meer naar de tunnel, levert meer dan voldoende tijdwinst op, maar ook het grootste reizigersverlies;
2. niet meer via Wissenkerke, levert voldoende tijdwinst op, levert een ontsluiting van de Cruijckelcreke op maar maakt nieuwe haltes noodzakelijk.
3. niet meer via de Veerweg en Ruitenplaatweg in Kamperland levert voldoende rijtijdwinst op en dupeert het minste aantal reizigers. De oplossing is bovendien in december in te voeren.
4. Niet meer via de Veerweg in Kamperland en niet meer via Kortgene, levert voldoende rijtijdwinst op, maar maakt de aanleg van 2 nieuwe haltes in Kortgene nodig.

Connexxion heeft de voorkeur voor optie 3. Het dupeert het minste aantal reizigers en is in december in te voeren.