

Vervoerplan 2025

Voorne-Putten en Rozenburg



Datum: 1 augustus 2024

Versie: Definitief

Auteur: Frans de Kok | EBS



Inleiding

Na 3 jaar waarin we zonder een vervoerplanprocedure hebben gewerkt vanwege (na-effecten van) corona presenteren wij u weer een vervoerplan. In dit vervoerplan delen wij onze plannen voor het busvervoer binnen de concessie Voorne-Putten en Rozenburg. Dit vervoerplan staat in het teken van het uitbreiden van ons vervoeraanbod. De meest in het oog springende verandering is het aanbieden van een busverbinding via de Blankenburgverbinding.

Mede hierdoor kan ons vervoerplan worden gezien als een mooie kans voor het openbaar vervoer in Voorne-Putten en Rozenburg. Veel reizigers zijn sneller op hun eindbestemming. Op het stadsnet van Spijkenisse verbeteren we het vervoeraanbod op de zaterdagen en tijdens de vakanties. Daarnaast moeten we wel kritisch kijken naar sommige zeer slecht gebruikte ritten. In totaal ligt er een plan waar veel huidige maar ook nieuwe busreizigers blij van zullen worden.

Inhoud

Inleiding.....	2
1. Algemeen.....	4
2. Analyse.....	7
3. Blankenburgverbinding.....	9
4. R-net.....	13
5. Streeklijnen.....	14
6. Stadsnet Hellevoetsluis.....	20
7. Stadsnet Spijkenisse	21

1. Algemeen

Voordat we laten zien wat onze plannen zijn ten aanzien van het openbaar busvervoer op Voorne-Putten en Rozenburg willen we een aantal algemene punten benoemen.

Ontwikkeling dienstregelingkilometers

In de afgelopen jaren is er door corona en personeelstekorten tweemaal sprake geweest van een afschaling:

- Tijdens corona zijn er door middel van een transitieplan vervoerkundige keuzes gemaakt om met minder dienstregelingkilometers de reizigers zo goed mogelijk te bedienen. Deze afschaling heeft plaats gevonden in 2021.
- Bij de afschalingen vanwege het personeelstekort is er gekeken naar de frequenties van de verschillende lijnen. Sommige lijnen rijden minder vaak en bieden daarom minder kwaliteit aan de reiziger. Deze afschaling heeft plaats gevonden in 2023.

Per 2025 kunnen wij ons vervoeraanbod uitbreiden. Dit maakt het mogelijk om uitbreidingen te doen die in dit vervoerplan toegelicht worden.

Op dit moment is er voldoende personeel om de huidige dienstregeling uit te voeren. Voor de uitbreiding die voorzien is per 2025 worden momenteel al nieuwe medewerkers opgeleid. We hebben dan ook alle vertrouwen dat wij de dienstregeling die volgt uit dit vervoerplan uit kunnen voeren.

Doelstelling

Aan het einde van dit jaar gaat de Blankenburgverbinding open. Dit geeft aanleiding tot een significante netwerkwijziging met forse verbeteringen voor reizigers. Deze verbeteringen zullen wij in dit vervoerplan beschrijven. Soms leidt dit tot de keuze om elders waar vraag en aanbod nu niet goed op elkaar aansluiten minder middelen in te zetten.

Corona is nu echt al even verleden tijd. Inmiddels zijn de reispatronen veranderd en deze kunnen we ook analyseren. Met dit eerste vervoerplan na corona sluiten we beter aan bij de nieuwe werkelijkheid. Dit betekent meer inzetten daar waar potentie is en minder inzetten daar waar de vervoervraag gedaald is en we weinig nieuwe potentie zien.

Uiteindelijk resulteert dit vervoerplan voor EBS in een dienstregeling die voor zo veel mogelijk reizigers leidt tot een snelle reis zonder veel overstappen en met zoveel mogelijk reisopties. Dit zal leiden tot meer tevreden reizigers.

Blankenburgverbinding

Helaas is er na veel inspanning vanuit MRDH en EBS nog geen ontheffing voor de tol voor openbaar vervoer door de Blankenburgverbinding. Met het betalen van tol hebben wij geen positieve businesscase voor de busverbindingen door de Blankenburgverbinding. Voor elke passage van de Maasdeltatunnel betalen wij €8,70.

In dit vervoerplan bieden wij toch op werkdagen tussen 6 uur en 19 uur een busverbinding aan door de Blankenburgverbinding. Dit doen wij in het vertrouwen dat er financiële dekking gevonden wordt voor de tolheffingskosten.

Het plan om met twee buslijnen te rijden door de Blankenburgverbinding is wat ons betreft een mooi plan. Met dit plan kunnen we reizigers veel reistijdwinst geven. We hopen dat er een

definitieve ontheffing komt zodat er ook op lange termijn zekerheid is voor een goede verbinding door de Blankenburgverbinding.

Concessie en meerwerk

Dit vervoerplan gaat over al het openbaar busvervoer dat binnen de concessie Voorne-Putten en Rozenburg wordt uitgevoerd. Daarnaast is er nog sprake van meerwerk. Het meerwerk bevat vooral het witte vlekkenplan waarmee extra vervoer ingekocht wordt vanuit de gemeenten op Voorne-Putten om de zogenoemde witte vlekken (waar openbaar vervoer ontbreekt) te bedienen. Het witte vlekkenplan omvat:

- De spijkhopper
- De spitslijnen 281 en 285 ter ondersteuning van de spijkhopper
- Buslijn 205
- Belbuslijn 107.
- Twee delen van lijn 91:
 - o De bediening van Kickersbloem 3 en Oudenhoorn.
 - o De bediening van het winkelcentrum in Hellevoetsluis.

Naast dit meerwerk vanuit het witte vlekkenplan rijdt de Maasvlaktehopper die gezamenlijk ingekocht is door het Havenbedrijf Rotterdam, de MRDH en de gemeente Rotterdam.

Eventuele wijzigingen hieraan worden niet in dit vervoerplan besproken. Deze worden separaat met de gemeenten Nissewaard en Voorne aan Zee (voor de witte vlekken) en met het Havenbedrijf Rotterdam, de MRDH en de gemeente Rotterdam overlegd.

Procedure

De voorstellen in dit vervoerplan worden door de MRDH getoetst aan de financiële en beleidsmatige kaders. MRDH stelt de betrokken gemeenten en het Metrocov in de gelegenheid te reageren op het vervoerplan. Daarna neemt de bestuurscommissie Va van MRDH een definitief besluit. EBS werkt vervolgens de dienstregeling 2025 uit volgens het vastgestelde vervoerplan 2025.

De startdatum van de dienstregeling is in principe 5 januari 2025. Als echter blijkt dat de opening van de Blankenburgverbinding veel eerder is dan 5 januari overwegen we de dienstregeling eerder te wijzigen. De opening wordt nu geschat op december 2024. Als de opening van de Blankenburgverbinding na 5 januari is wijzigen we de dienstregeling ook op een later moment.

Vakantiedienstregeling en bijzondere dagen

Wij rijden de vakantiedienstregeling tijdens de volgende momenten:

Voorjaarsvakantie: 24 – 28 februari 2025

Meivakantie: 28 april – 5 mei 2025

Dag na hemelvaart: 30 mei 2025

Zomervakantie: 21 juli – 29 augustus 2025

Herfstvakantie: 20 – 24 oktober 2025

Kerstvakantie: 22 december 2025 – 2 januari 2024

Wij rijden de zondagsdienstregeling op de volgende dagen:

Tweede Paasdag: 21 april 2025

Hemelvaartsdag: 29 mei 2025

Tweede Pinksterdag: 9 juni 2025

Eerste kerstdag: 25 december 2025
Tweede kerstdag: 26 december 2025
Nieuwjaarsdag: 1 januari 2026

Koningsdag valt dit jaar op zaterdag 26 april 2025. We rijden dan geen afwijkende dienstregeling.
Bevrijdingsdag valt in de periode dat wij de vakantiedienstregeling rijden.

2. Analyse

Hieronder vindt u het gebruik van het lijnennet van Voorne-Putten en Rozenburg. De tabel geeft het gemiddeld aantal instappers per dag weer. De aantallen zijn gebaseerd op week 2 t/m 6 in 2024.

Lijnnummer	Werkdag	Zaterdag	Zondag
84	1530	577	321
87	2110	814	532
91	79	52	25
105	1778	393	294
106	540	216	122
115	738	334	255
192	8		
204	177		
205	52		
281	18		
285	69		
403	3452	1235	784
404	3194	1120	915
825	13		

De bovenstaande cijfers geven een beeld van het aantal reizigers wat door een lijn vervoerd wordt. Hiermee kan nog geen onderscheid gemaakt worden tussen de lijnen onderling. Daarom is hieronder de dynamische bezetting weergegeven die gerealiseerd wordt over een lijn. Deze bezetting wordt als het volgt berekent:

$$\text{dynamische bezetting} = \frac{\text{Aantal reizigerskilometers}}{\text{Aantal dienstregelingkilometers}}$$

Hiermee wordt een dynamische bezetting van de lijn berekent. Dit gemiddelde is een gemiddelde van alle lijndelen en alle tijdsvakken bij elkaar. Dit is dus ook de tegenspitsrichting en de uitlopers van een lijn. De berekening is alleen gedaan voor lijnen binnen de concessie en is gebaseerd op november 2023.

Lijnnummer	Dynamische bezetting
84	6,59
87	4,49
91	0,53
105	7,91
106	3,99
115	8,12
204	9,49
403	10,72
404	10,09
825	9,80

Uit beide tabellen kunnen een aantal conclusies worden getrokken:

- De R-net lijnen vervoeren de meeste reizigers in de concessie en hebben gemiddeld ook een hoge bezetting.
- De stadslijnen 84 en 87 hebben een relatief lage gemiddelde bezetting. Zij vervoeren echter veel reizigers. Dat betekent dat reizigers vaak voor een relatief kort stukje meereizen.
- De lijnen van en naar Rozenburg en de lijn tussen Hellevoetsluis en Brielle (lijn 105 en lijn 115) vervoeren veel reizigers en hebben een gemiddeld hoge bezetting.
- Lijn 106 Spijkenisse – Zuidland – Hellevoetsluis kan helaas niet bouwen op goed gevulde bussen en hoge reizigersaantallen.
- In Hellevoetsluis zien we dat veel reizigers van R-net gebruik maken. De overige lijnen doen het erg matig. Dit gaat om lijn 91 en 204. Voor lijn 204 geldt dat een gemiddelde bezetting van minder dan 10 slecht is voor een lijn die alleen in de spits en voornamelijk in de spitsrichting rijdt.

3. Blankenburgverbinding

Volgens de nu bekende planning gaat de Blankenburgverbinding in december 2024 open. De Blankenburgverbinding bestaat uit de A24 die aangelegd wordt tussen de A15 en de A20. Daarvoor zijn twee tunnels aangelegd: De Maasdeltatunnel en de Hollandtunnel.

Vanaf dan willen wij vanuit respectievelijk Brielle en Rozenburg een busverbinding aanbieden. Aan de keuzes die wij in dit vervoerplan maken voor wat betreft de aan te bieden verbindingen ligt een uitgebreid onderzoek ten grondslag. Dit onderzoek bestond uit een herkomst- en bestemmingsanalyse op basis van een data-aanvraag bij Translink. Naast de onderzoeksresultaten hebben wij gesprekken gevoerd met diverse stakeholders waaronder Rijkswaterstaat, Havenbedrijf Rotterdam, de gemeenten Rotterdam, Voorne aan Zee en Vlaardingen.

Twee nieuwe buslijnen naar Schiedam

Als resultaat van ons onderzoek willen wij twee buslijnen door de Blankenburgverbinding aanbieden. Beide busverbindingen rijden na de Blankenburgverbinding door naar station Schiedam Centrum. Hiervoor hebben we de volgende redenen:

- Veel reizigers vanuit Voorne-Putten willen naar Rotterdam. Door onze buslijnen naar Schiedam te rijden kunnen wij de reistijd naar het centrum van Rotterdam fors verkorten.
- Station Schiedam Centrum is een intercitystation met verbindingen naar onder andere Delft, Den Haag, Leiden en Amsterdam.

Op station Schiedam Centrum halteren wij op perron G. Dat is dezelfde bushalte als waar buslijn 456 van EBS stopt.

Hieronder behandelen we de beide buslijnen:

Lijn 102: Schiedam – Brielle (- Oostvoorne - Rockanje)

Buslijn 102 doet de volgende haltes aan:

Intercity treinstation Schiedam Centrum

Vierpolders, Seggelant

Brielle, Nieuwland

Brielle, Centrum

Brielle, Busstation Ruggie

Brielle, Prinsenstee

Oostvoorne, Kleidijk

Oostvoorne, Brielseweg

Oostvoorne, De Ruy

Oostvoorne, Voorweg

Oostvoorne, Heveringseweg

Rockanje, Berkenrode

Rockanje, Boomweg

Rockanje, Walesteyn

Rockanje, Dorpsplein

Rockanje, Alardusdreef

De hierboven *gecursiveerde* haltes worden alleen in de spitsuren aangedaan. Wij bieden buslijn 102 aan met een frequentie van 2 keer per uur en alleen op werkdagen tussen ca. 6 uur en 19

uur. Tussen Schiedam en Vierpolders wordt er non-stop gereden via de snelwegen A20, A24 en A15 en de N57. Buiten de spits zetten we ons in om een goed mogelijke overstap tussen lijn 102 en lijn 403 te realiseren.

Lijn 102 rijdt ook gedurende de vakanties door naar Oostvoorne en Rockanje in de spits. Dat betekent dat er in de vakantieuren een frequentieverhoging is tussen Brielle en Rockanje (samen met lijn 403) van 2 keer per uur naar 4 keer per uur. Verder rijdt er 1 rit meer in de ochtendspits en 1 rit minder in de middagspits op dat traject.

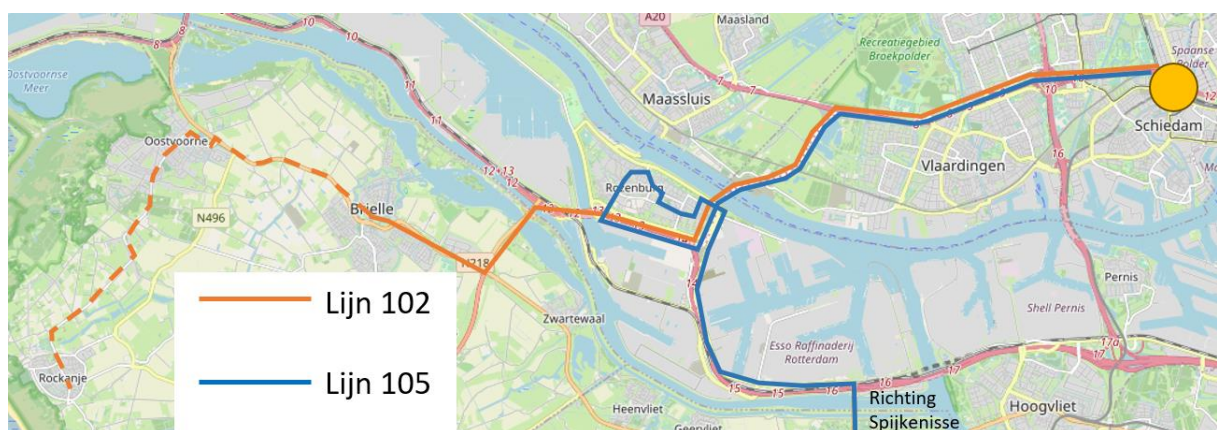
- **Lijn 105: Schiedam – Rozenburg – Botlek – Spijkenisse.**

Lijn 105 doet de volgende haltes aan:

Intercity treinstation Schiedam Centrum
 Rozenburg, Volgerweg
 Rozenburg, Meeuwensingel
 Rozenburg, Grote Stern
 Rozenburg, Raadhuisplein
 Rozenburg, Laan van Nieuw Blankenburg
 Rozenburg, Eikenlaan
 Rozenburg, Prof. Gerbrandyweg
 Botlek, Botlekstraat
 Botlek, Theemsweg
 Botlek, Chemieweg
 Botlek, Welplaatweg
 Botlek, Esso
 Spijkenisse, Halfweg 2
 Spijkenisse, Zinkseweg
 Spijkenisse, De Ritte
 Spijkenisse, Metro Centrum

Lijn 105 rijdt de hele dag tussen 6 uur en 19 uur de verbinding Schiedam – Rozenburg – Botlek – Spijkenisse. Tussen Schiedam Centrum en halte Volgerweg in Rozenburg wordt gebruik gemaakt van de snelwegen A20, A24 en A15. Tussen Schiedam en Rozenburg rijdt buslijn 105 twee keer per uur. Tussen Rozenburg en Spijkenisse rijdt deze buslijn 4 keer per uur in de spitsrichting tijdens de spits.

Hieronder is de route van de beide buslijnen zichtbaar.



Voordelen voor de reiziger

Buslijnen 102 en 105 zorgen dat reizigers uit Rozenburg, Brielle, Oostvoorne en Rockanje direct verbonden zijn met Schiedam Centrum. In Schiedam kan er op metro A,B of C overgestapt worden. Daarnaast is het mogelijk om over te stappen op de trein in de richting van Delft, Den Haag, Leiden of Amsterdam. Als laatste zijn er nog overstapmogelijkheden op diverse tram- en buslijnen waaronder R-net buslijn 456 richting het Westland en Den Haag Zuid.

Reizigers richting Schiedam Centrum en verder krijgen met de komst van de buslijnen door de Blankenburgverbinding een forse reistijdwinst:

	Reistijdwinst
Rozenburg	ca. 20 minuten
Brielle	ca. 10 minuten
Oostvoorne	ca. 10 minuten (buiten de spits afhankelijk van overstap)
Rockanje	ca. 10 minuten (buiten de spits afhankelijk van overstap)

De exacte reistijdwinst is nog afhankelijk van de rijtijdmetingen die nog plaats moeten vinden. Wat we wel zien is grote reistijdwinsten die zelden gerealiseerd kunnen worden. Deze reistijdwinst geldt voor reizen naar Schiedam, veel plekken in Rotterdam

De Blankenburgverbinding heeft effect op de rest van het netwerk. Dat zal in de rest van dit vervoerplan verder worden besproken. De lijnen zijn onderdeel van het streeknet dat verder in hoofdstuk 5 wordt besproken.

Twee bouwstenen

Het aanbieden van busverbindingen door de Blankenburgverbinding geeft echt een boost aan het openbaar vervoer. Toch zijn er nog twee punten die wij belangrijke bouwstenen zien voor een goede OV-verbinding: Betrouwbare reistijd door vluchtstrookgebruik en een overstaplocatie richting het Westland.

Als eerste is het van groot belang dat wij gebruik mogen maken van de **vluchtstrook** in het geval er sprake is van files. Dit zal niet gelden voor locaties waar dat niet veilig is zoals de tunnels zelf. Tot nu toe is hier helaas nog geen toestemming voor. Wij willen graag benadrukken dat het gebruik maken van de vluchtstrook voor OV van cruciaal belang is voor een betrouwbare dienstverlening. Een betrouwbare dienstverlening leidt tot meer reizigers in de bus en minder in de auto en zo minder files. Lijn 102 en 105 maken voor een groot deel van hun route gebruik van de snelweg en daarom is de ontheffing voor het gebruik van de vluchtstrook van groot belang.

Het is de wens van Rijkswaterstaat om hier niet met EBS over in gesprek te gaan maar alleen met overheden als de MRDH. Wij hopen dan ook dat het resultaat van de gesprekken tussen de MRDH leiden tot een positief resultaat.

Als tweede willen wij graag een **extra halte** tussen Rozenburg/Brielle en Schiedam. Deze halte is gepland ter hoogte van Afrit 8 – Vlaardingen West. Deze halte dient aangelegd te worden op de afrit van de snelweg zodat de bus, na prioriteit bij de betreffende verkeerslichten, snel door kan rijden. Op deze halte kan ook lijn 456 Den Haag Zuid – Naaldwijk – Maastrand – Schiedam stoppen. Met het realiseren van goede en veilige looproutes kan er zo overgestapt worden tussen Voorne-Putten en het Westland. In de situatie zonder halte moet voor een reis tussen Westland en Voorne-Putten helemaal naar Schiedam en weer terug worden gereisd.

Daarnaast biedt deze halte Vlaardingen nieuwe verbindingen naar Voorne-Putten, de haven, het Westland en Den Haag Zuid. De reistijd vanuit Vlaardingen naar de 4 genoemde locaties zal fors afnemen. Graag gaan we hiermee in overleg met de gemeente Vlaardingen.

4. R-net

We bespreken beide R-net lijnen afzonderlijk.

Lijn 403

De route van lijn 403 blijft gelijk aan de huidige route. Wel verwachten we in 2025 minder reizigers op lijn 403. Een deel van de reizigers van/naar Brielle, Oostvoorne en Rockanje zal gebruik maken van lijn 102 naar Schiedam. Dit maakt dat wij de frequenties van lijn 403 op een aantal tijdsblokken zullen aanpassen. De aanpassingen gelden alleen voor werkdagen. In het weekend blijft de frequentie gelijk.

In de volgende tabel is de frequentie zichtbaar

	Frequentie 2024	Frequentie 2025	Opmerkingen
Vroege ochtend	4	4	
Ochtendspits	8	6	In 2024 eindigt de spitsfrequentie om 9:30. In 2025 om 9:00.
Dal	4	4	
Middagspits	6	6	In 2024 start de periode van 6x/uur om 13:00. In 2025 om 15:30.
Vroege avond	4	2	
Late avond	2	2	
Spits tijdens de vakantiedienstregeling	6	4	

Aan de hand van de data van Translink hebben wij doorgerekend dat er ongeveer 25% van de reizigers sneller is door gebruik te maken van lijn 102. Dit maakt het mogelijk om de frequentie te verlagen tot bovenstaande tabel.

Met deze frequenties op het traject Spijkenisse - Brielle sluiten we nog steeds op vrijwel elk moment aan bij de eisen die gesteld zijn in het programma van eisen. Er is echter één uitzondering. Het PVE schrijft in de kerstvakantie en zomervakantie een uitzondering op de spitsfrequentie van 6 keer per uur voor. Tijdens deze vakanties mag de spitsfrequentie 4 keer per uur zijn. Deze uitzondering is er echter niet voor de voorjaarsvakantie, meivakantie en herfstvakantie. Tijdens deze vakanties rijden wij ook de vakantiedienstregeling en willen wij dus ook maar 4 keer per uur rijden. Gezamenlijk met lijn 102 wordt er echter wel 6 keer per uur gereden in de richting van Rotterdam.

Op de R-net uitloper Brielle – Oostvoorne – Rockanje rijden we voortaan in de spitsuren 2 keer per uur in plaats van 4 keer per uur. Dit komt omdat lijn 102 deze 2 keer per uur tijdens de spitsuren overneemt. Voortaan hebben reizigers uit Rockanje en Oostvoorne 2 keer per uur een bus naar Schiedam (lijn 102) en 2 keer per uur naar Spijkenisse (lijn 403). Reizigers tussen Spijkenisse en Oostvoorne of Rockanje kunnen 4 keer per uur blijven reizen door in Brielle over te stappen op lijn 102.

Lijn 404

R-net lijn 404 blijft ongewijzigd. Lijn 404 is een lijn met een hoge frequentie die goed aansluit bij de vraag. Ook de bestaande doorkoppeling op lijn 403 blijft net als nu bestaan.

5. Streeklijnen

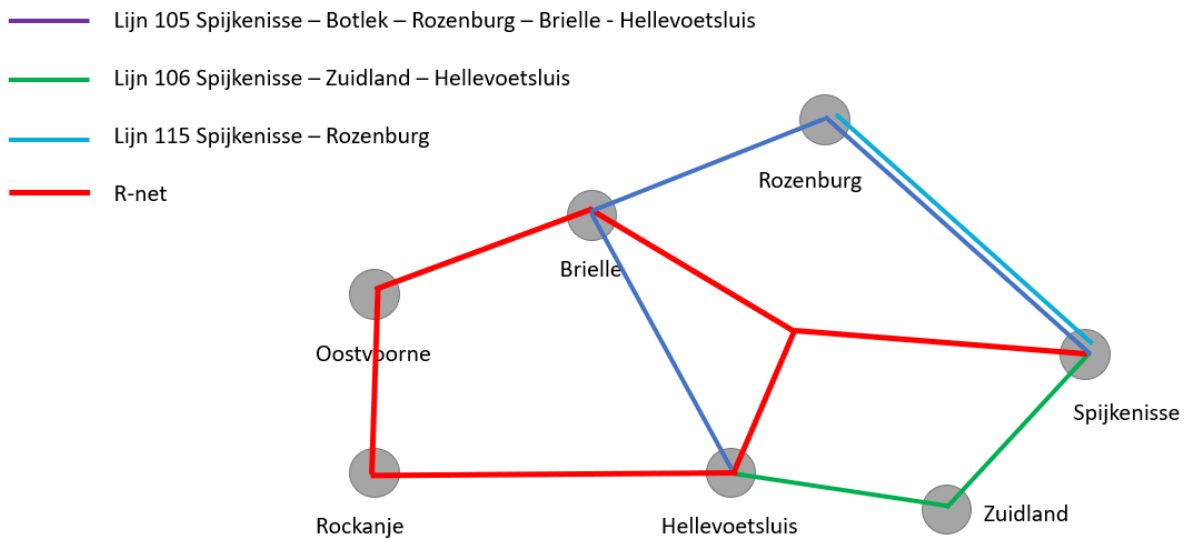
In dit hoofdstuk worden de verschillende wijzigingen in de streeklijnen behandeld. In hoofdstuk 3 zijn de twee lijnen die door de Blankenburgverbinding lopen al behandeld. In dit hoofdstuk behandelen we de overige lijnen.

Netwerkwijziging

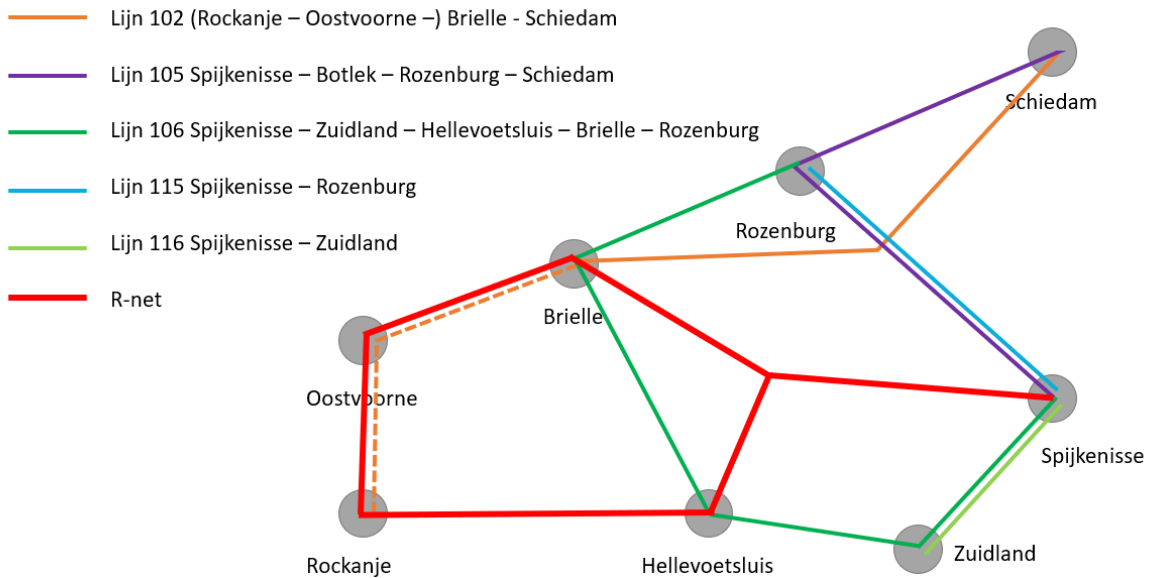
Lijn 105 rijdt in 2024 de route Spijkenisse – Botlek – Rozenburg – Brielle – Hellevoetsluis. Omdat de route van lijn 105 wijzigt in Spijkenisse – Botlek – Rozenburg – Schiedam wordt het andere deel van de huidige lijn 105 gekoppeld aan lijn 106. Lijn 106 krijgt in 2025 de route Spijkenisse – Zuidland – Hellevoetsluis – Brielle – Rozenburg.

Om de routewijzigingen inzichtelijk te maken hebben we de huidige situatie schematisch inzichtelijk gemaakt en daarna de situatie op basis van vervoerplan 2025.

Situatie in 2024:



Situatie in 2025:



In de bovenstaande figuren hebben wij voor de overzichtelijkheid spitslijn 204 niet getekend.

We zullen per corridor de streeklijnen behandelen

Spijkenisse – Rozenburg

In 2025 vereenvoudigen we het gebruik van de lijnummers tussen Spijkenisse en Rozenburg.

- Op werkdagen van de eerste rit tot ca. 19 uur bieden we deze verbinding aan als lijn 105. De meeste ritten rijden door naar station Schiedam Centrum. Tussen Spijkenisse en Rozenburg houdt lijn 105 dezelfde route.
- Vanaf ca. 19 uur op werkdagen in het weekend bieden wij deze verbinding aan met lijn 115. Lijn 115 blijft dezelfde route als nu rijden via haltes Ruysdaelstraat en Noordererf.



De frequentie van de verbinding Spijkenisse – Rozenburg wijzigt zoals hieronder genoemd.

	Frequentie 2024	Frequentie 2025
Spits (spitsrichting)	4	4
Tegenspits	4	2 ¹
Dal	4	2
Dal (vakantie)	2	2
Avond	2	2
Weekend	2	2

In de spits blijft de capaciteit gelijk en in het dal neemt de capaciteit af op deze bundel. Wij verwachten echter dat een deel (in ieder geval 25% van de reizigers op werkdagen) gebruik gaat

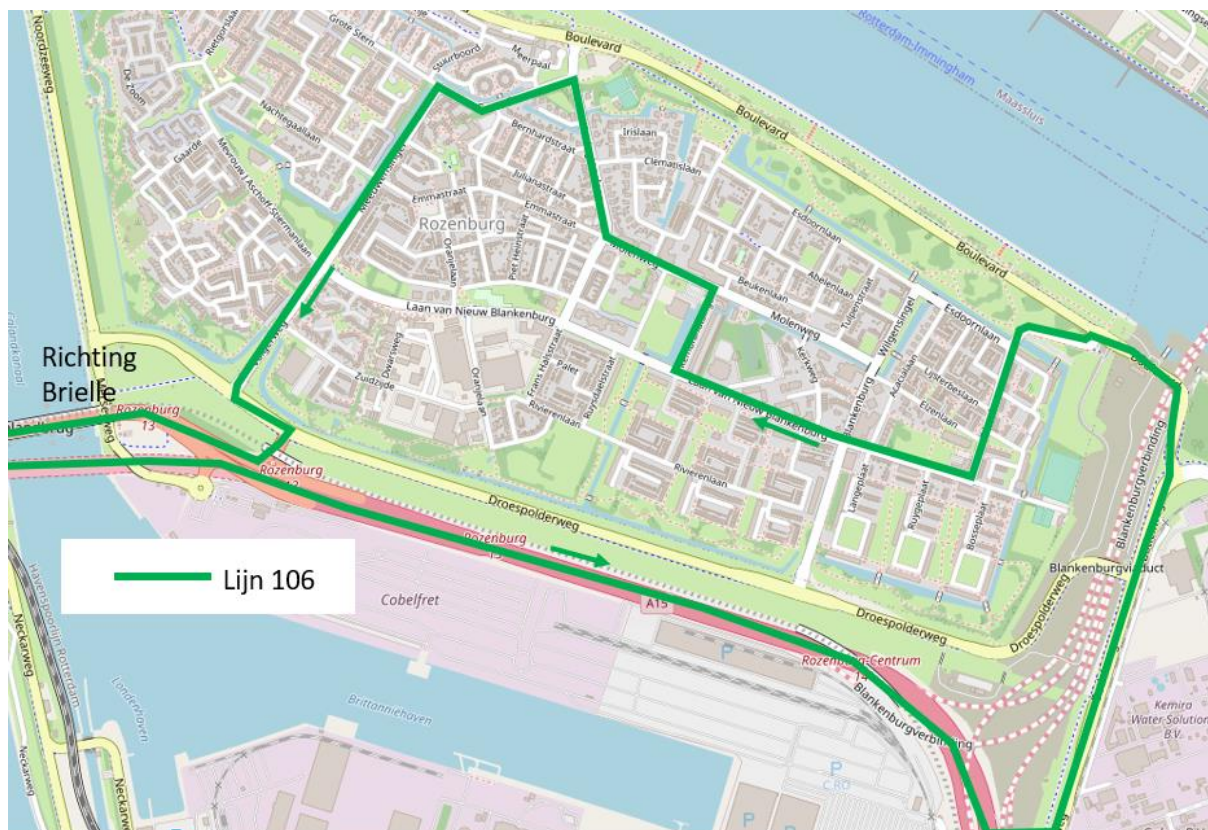
¹ In de tegenspits worden deze ritten aangevuld met ritten van lijn 205

maken van de nieuwe verbinding Rozenburg – Schiedam. Daarom voorzien we hier geen capaciteitsproblemen.

In de spitsuren krijgen reizigers uit Rozenburg voortaan 6 reisopties in de richting van Rotterdam (2 via Schiedam en 4 via Spijkenisse) en in het dal blijft dit 4 reisopties (2 via Schiedam en 2 via Spijkenisse).

Rozenburg – Brielle

Zoals in het schematisch overzicht hierboven is genoemd neemt lijn 106 de route over tussen Brielle en Rozenburg. Waar de buslijn tussen Brielle en Rozenburg eerder doorreed in de richting van Spijkenisse moet de bus nu keren in Rozenburg. Dat doen wij op de volgende manier:



We rijden vanuit Brielle richting Rozenburg via de Tomassentunnel en de A15. Vervolgens bedienen we de haltes in Rozenburg van Oost naar West. Na halte Volgerweg nemen we de Calandbrug in de richting van Brielle.

Deze keuze nemen we omdat we zo het aantal passages van de Calandbrug halveren ten opzichte van dienstregeling 2024. De Calandbrug gaat gemiddeld 10 keer per dag open met een gemiddelde openingsduur van 14 minuten². Dat heeft een flink verstrend effect op onze huidige dienstregeling.

De reisduur tussen Rozenburg en Brielle wijzigt niet. De reisduur tussen Brielle en Rozenburg wijzigt als het volgt:

- Reizigers tussen Brielle en Rozenburg Oost: 5 minuten reistijdverkortng.
- Reizigers tussen Brielle en Rozenburg Centrum: Een paar minuten reistijdverlenging.

² Bron: www.isdebrugopen.nl dat gebruik maakt van het Nationaal Dataportaal Wegverkeer.

- Reizigers tussen Brielle en Rozenburg West: 10 minuten reistijdverlenging.

Daarbij moet opgemerkt worden dat de daadwerkelijke reistijd in de praktijk regelmatig langer was doordat de brug open was en er extra vertraging ontstond. In de praktijk zullen de reistijden gunstiger uitvallen dan hierboven geschetst. Daarnaast wordt de reistijd veel betrouwbaarder.

De verbinding Rozenburg – Brielle kenmerkt zich door een specifiek karakter. Op werkdagen overdag reizen er veel reizigers op deze verbinding. Dit zijn vooral veel scholieren die reizen naar school in Brielle. Als de scholen niet open zijn (tijdens de avonden/weekenden en vakantie-uren) zijn er erg weinig reizigers op deze verbinding. Dat betekent dat wij een aantal wijzigingen doorvoeren:

- Op werkdagen rijden wij voortaan tot 20:00 op deze verbinding. Dat is op dit moment nog tot 22:00. De 2 vervallen ritten in beide richtingen hebben een gemiddelde bezetting op het drukste punt van 1,3.
- Op zaterdag rijden wij voortaan alleen tussen 11:30 en 20:00. Dit zijn de drukste uren voor deze verbinding. De vervallen ritten (voor 11:30 en na 20:00) hebben een gemiddelde bezetting op het drukste punt van 0,9.
- Op zondag rijden wij voortaan ook alleen tussen 11:30 en 20:00. De vervallen ritten (voor 11:30 en na 20:00) hebben een gemiddelde bezetting op het drukste punt van 0,6.

Daarnaast worden de ritten van lijn 106 op zaterdag en zondag voortaan uitgevoerd door een 8-persoonsvoertuig. Het 85-percentiel van de bezetting is maximaal 5 reizigers per rit en daarom verwachten we hier geen capaciteitsproblemen.

Op de momenten dat de verbinding Rozenburg – Brielle niet wordt aangeboden kunnen reizigers omreizen via lijn 403 en lijn 115 met een overstap op Halfweg 2.

Brielle – Hellevoetsluis

Het lijndeel van de huidige lijn 105 tussen Brielle en Hellevoetsluis wordt overgenomen door lijn 106. De route en frequentie blijft gelijk. Er zullen alleen wijzigende vertrektijden zijn.

Hellevoetsluis – Zuidland

In de dienstregeling van 2024 rijdt buslijn 106 op halte Kickersbloem door als lijn 105 en vice versa. In dienstregeling 2025 blijft de buslijn doorrijden als lijn 106.

Tussen Zuidland en Hellevoetsluis zijn er beperkt wijzigingen:

De dalperiode waarin één keer per uur wordt gereden wordt iets langer. Voortaan loopt deze periode van 8:00 tot en met 15:00 in plaats van 9:00 tot en met 13:00. De bezettingen in de periode waarin de frequentie verlaagd worden zijn in de spitsrichting ongeveer 3 a 4 reizigers.

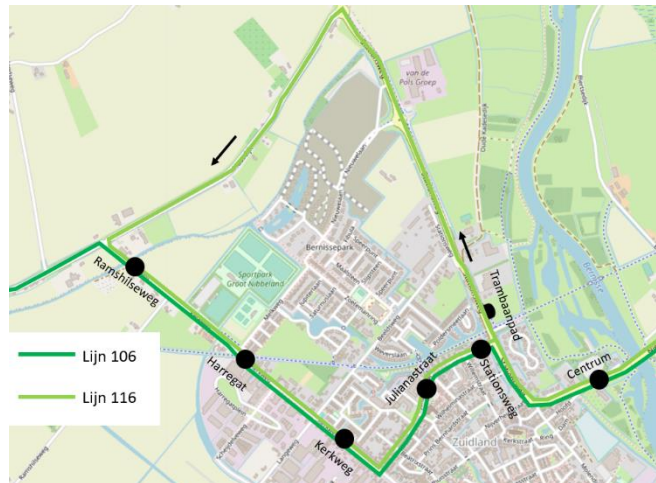
Verder worden er een aantal ritten aan de randen van de dag opgeheven:

- De laatste rit Spijkenisse – Zuidland – Hellevoetsluis wordt op 7 dagen van de week opgeheven (vertrek 0:15 in Spijkenisse). De bezetting is gemiddeld 1,5 op het drukste punt tussen Spijkenisse en Zuidland en 0,4 op het drukste punt tussen Zuidland en Hellevoetsluis.
- De eerste rit op zaterdag (vertrek 7:23) en zondag (vertrek 8:23) wordt opgeheven op het traject Hellevoetsluis – Zuidland. Deze ritten hebben beide een gemiddelde bezetting van 0,3.

In het weekend en in de avonduren waren bovenstaande bussen de enige bussen van de dag/avond die reden op dat traject. De bussen hadden tussen Zuidland en Hellevoetsluis vooral een logistieke functie.

Zuidland – Spijkenisse

Op het traject Zuidland – Spijkenisse wijzigt bijna niets. Zoals we in onze vervoerkundige voorstellen voor 2024 al aan hebben gekondigd willen we voortaan de ‘korte slagen’ van lijn 106 (de bussen die alleen tussen Zuidland en Spijkenisse rijden) nummeren met lijnnummer 116. Lijn 116 gaat in Zuidland altijd de lus tegen de klok in rijden en krijgt een nieuwe halte Trambaanpad. Deze wijziging wordt doorgevoerd wanneer de halte Trambaanpad gerealiseerd is.



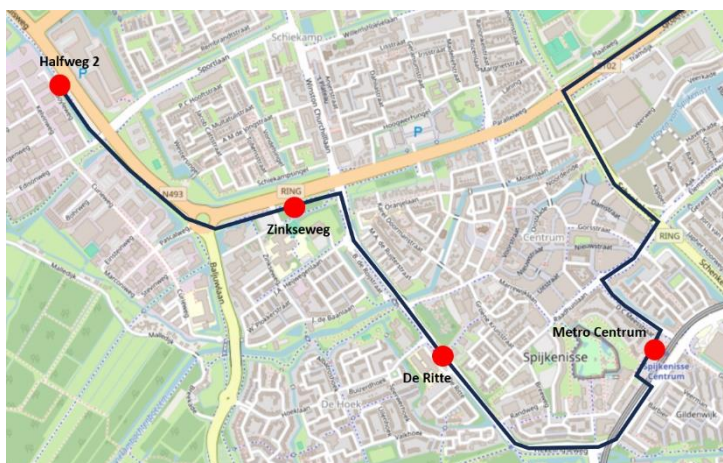
Daarnaast vervalt de laatste rit om 0:15 vanaf Spijkenisse zoals in de vorige alinea is vermeld.

Spijkenisse – Honselersdijk

In de vroege morgen rijdt er 1 rit vanuit Spijkenisse naar de veiling in Honselersdijk met lijn 825. In Spijkenisse worden de haltes Meubelboulevard, Westakker, Baarsveen en Metro Centrum bedient. Hiervoor moet een onlogische lange route worden gereden. De instappers bij de verschillende haltes zijn gemiddeld per dag:

Haltes	Instappers per dag
Meubelboulevard	0,12
Westakker	0,09
Baarsveen	0,47
Metro Centrum	4,98

Deze reizigersaantallen vragen om een versnelling van de route in Spijkenisse. Na Spijkenisse Metro Centrum blijft de route gelijk. In Spijkenisse volgen we de ‘R-net route’.



Voor de bediende haltes gelden de volgende alternatieven:

- Halte Meubelboulevard: Halte Halfweg 2 is dichtbij. De reistijd naar de veiling wordt ongeveer 10 minuten korter.
- Haltes Westakker en Baarsveen: Geadviseerd wordt om te fietsen naar één van de wel bediende haltes.

Met het bedienen van de haltes Zinkseweg en De Ritte bieden we nieuwe reisopties naar de veiling in Honselersdijk.

Samenvatting maatregelen

Vanwege de lengte van dit hoofdstuk vatten we de maatregelen uit dit hoofdstuk samen:

- We bieden voortaan in de daluren op werkdagen en in de tegenspitsrichting 2 keer per uur een verbinding aan tussen Spijkenisse en Rozenburg. Dit was 4 keer per uur. Reizigers uit Rozenburg hebben voortaan namelijk ook 2 keer per uur een reisoptie naar Schiedam.
- De route tussen Brielle en Rozenburg wordt aangepast. Voortaan wordt maar in één richting via de Calandbrug gereden.
- Tussen 20:00 en 22:00 en in het weekend voor 11:30 wordt de verbinding Brielle – Rozenburg niet meer aangeboden. Alternatief is omreizen via lijn 403 en lijn 115. In het weekend rijdt er een 8-persoonsbusje op deze verbinding.
- Lijnnummer 116 wordt geïntroduceerd voor de ritten die alleen tussen Spijkenisse en Zuidland rijden. Deze ritten rijden altijd de lusroute in Zuidland tegen de klok in met een nieuwe halte Trambaanpad.
- Lijn 825 krijgt in Spijkenisse een gewijzigde route.

6. Stadsnet Hellevoetsluis

In dit hoofdstuk behandelen we het stadsnet van Hellevoetsluis. Vanwege de integraliteit wordt ook spitslijn 204 behandeld in dit hoofdstuk.

Lijn 91

Zoals al in hoofdstuk 2 gemeld heeft lijn 91 een zeer laag aantal reizigers. Er reizen gemiddeld maar 79 reizigers per dag met deze lijn mee, wat resulteert in een dynamische bezetting van 0,53. Dat is te beperkt. De reden voor deze lage bezetting is de aanwezigheid van R-netlijn 404. We zien dat reizigers massaal kiezen voor een lijn met een hoge frequentie én directe verbinding met Metro Centrum. Ook al betekent dat reizigers soms meer tijd kwijt zijn aan voor- of natransport naar de bus.

Lijn 91 rijdt voornamelijk door de wijken de Bonsen Hoek en de Ravense Hoek. Voor deze wijken geldt dat deze wijken kenmerken hebben waardoor minder OV-gebruik en meer autogebruik te verwachten is.

Om de reden van de zeer lage bezetting bieden wij de lijn niet meer aan binnen het vervoerplan.

Dit wil niet zeggen dat deze buslijn daarom ook opgeheven wordt. Binnen het witte vlekkenplan komt er per 2025 budget beschikbaar wat ingezet kan worden voor (nieuwe) witte vlekken. Wij gaan graag in overleg met de gemeente om via dit budget te kijken naar het mogelijk in standhouden van deze buslijn. Door de beschikbaarheid van budget is dit kansrijk. Binnen ons reguliere vervoerplan bieden wij deze buslijn echter niet meer aan.

Twee delen van deze lijn worden al wel aangeboden via het witte vlekkenbudget, namelijk de bediening van halte Winkelcentrum en de bediening van Kickersbloem 3 en halte Julianastraat in Oudendoorn. Wij zijn in gesprek over de inzet van het witte vlekkenbudget voor de overige delen van deze buslijn.

Spitslijn 204

Lijn 204 bedient in de spits ook de wijken De Bonsen Hoek en de Ravense Hoek. Voor een spitslijn zijn de bezettingen erg laag. Wij willen deze lijn niet opheffen. Dit doen wij enerzijds om toch OV aan te blijven bieden in deze wijken. Anderzijds zou het opheffen van deze lijn er toe leiden dat lijn 404 nog drukker wordt waardoor we op die lijn de frequentie verder zouden moeten verhogen.

Wel willen we twee maatregelen nemen:

- De eerste rit in de middagspits bieden we niet meer aan. Deze rit heeft een gemiddelde bezetting van 4 reizigers.
- We bieden 2 ritten in de tegenspitsrichting aan in de middagspits. Zo kunnen reizigers toch beide kanten op reizen tijdens beide spitsenblokken, ook als lijn 91 niet meer rijdt. In de ochtendspits rijden er al enkele tegenspitsritten.

7. Stadsnet Spijkenisse

In dit hoofdstuk behandelen we het stadsnet van Spijkenisse. Dit gaat om buslijn 84 en buslijn 87. Het overig vervoer binnen de stad Spijkenisse bestaat uit de spijkhopper en spitslijnen 281 en 285. Deze lijnen zijn onderdeel van het witte vlekkenplan en worden daarom niet behandeld binnen dit vervoerplan.

Voor lijn 84 en 87 geldt dat er ten tijde van de personeelstekorten afschalingen zijn geweest die de kwaliteit van de dienstregeling hebben aangetast. Voor deze buslijnen zien wij potentie als de frequentie op zoveel mogelijk momenten (weer) 4 keer per uur wordt. Hiermee creëren we veel snelle en frequente verbindingen naar het metrostation en tussen wijken onderling. Hiermee verwachten wij meer reizigers aan te trekken, juist ook vanwege de woningbouw die plaatsvindt.

Lijn 84

We herstellen de dienstregeling van voor 2023 door op zaterdag weer 4 keer per uur te gaan rijden tussen ca. 10 uur en 18 uur. Op dit moment rijden we op zaterdag 2 keer per uur.

Lijn 87

We herstellen de dienstregeling van voor 2023 door op zaterdag tussen 10 en 18 uur en op werkdagen tussen ca. 6:30 en 19 uur tijdens de vakanties weer 4 keer per uur te gaan rijden.

Naast de verhoging van de frequentie stellen wij ook een routewijziging voor op lijn 87. Wij rijden voortaan in tegengestelde richting over bedrijventerrein Halfweg tijdens de middag en de avond. Dit betekent dat we de gehele dag dezelfde rijrichting (namelijk met de klok mee) hanteren over het bedrijventerrein. Er zijn twee redenen voor deze keuze:

- Er is in de middag sprake van vertraging op de kruising Kelvinweg/Edisonweg. Tijdens wegwerkzaamheden in de periode 30 oktober 2023 t/m 29 maart 2024 werd de hele dag dezelfde rijrichting gereden en dit bleek het probleem van de vertraging op de kruising Kelvinweg-Edisonweg op te lossen.
- Voor de reizigers is het duidelijker dat bus 87 de hele dag dezelfde rijrichting kent.

Dit is een beter en beter uitvoerbaar alternatief dan de in vervoerkundige wijzigingen 2024 voorgestelde maatregel 'Verplaatsen halte Kelvinweg' die nog niet uitgevoerd was. Het omdraaien van de rijrichting lost net als het verplaatsen van de halte het probleem op van de vertraging op de kruising Kelvinweg/Edisonweg.