

Zo was het dienstregelingsjaar 2018 (verslagenreeks A)

INHOUDSOPGAVE

Dienstregeling 2018 gelanceerd tijdens donkere dagen

| | |
|---|-----|
| deel 1: Uithoorn/Haarlem/Amsterdam Zuid-Oost/Schiphol/Amsterdam | 002 |
| deel 2: Bergambacht/Gouda/Alphen aan den Rijn/De Hoek/Hoofddorp/Amsterdam/Almere/Den Hoorn ZH | 015 |

Dienstregeling 2018 gelanceerd tijdens donkere dagen (deel 1: Uithoorn/Haarlem/Amsterdam Zuid-Oost/Schiphol/Amsterdam)

Zoals gebruikelijk, was de dienstregeling 2018 al gedurende een korte periode van 2017 geldig.

Die periode werd voor mij wel erg kort. Enerzijds omdat ik aan het begin daarvan door diverse omstandigheden verhinderd was om mij er direct al op te storten, anders dan via mijn computerscherm, onder gebruikmaking van websites zoals ovzoeker.nl. De eerste dagen hield een vroege invasie van Koning Winter mij thuis; vervolgens had ik mijn aandacht nodig om een belangrijke vergadering van een politieke partij in mijn woonplaats te kunnen voorzitten; prompt daarop gingen mijn vrouw en ik een weekend naar Ermelo (daarbij ook wel per openbaar vervoer gereisd, maar dat bleef beperkt tot de tram in Delft, een aantal treinen en een buurtbus plus een paar Ambassadors bij Syntus Veluwe); daarna was ik nog eventjes ziek ten gevolge van een opgelopen verkoudheid of griepje. Anderzijds was er vanaf zaterdag de 23^e tot na de jaarwisseling natuurlijk ook geen mogelijkheid, de volledige inzet van bussen op normale werkdagen mee te maken.

Ook het begin van mijn reis op **woensdag 20 december 2017** bracht vanuit hobby-oogpunt weinig nieuws: een ritje met HTM-tramlijn 1 binnen Delft, de konijnen van mijn wegens vakantie afwezige dochter te eten gegeven, NS-trein naar Dordrecht, ARRIVA-trein naar Gorinchem, ARRIVA-lijn 120 naar Sleeuwijk-Tol, ARRIVA-buurtbuslijn 221 naar de halte vlakbij de woning van mijn moeder. Na een bezoekje aldaar met ARRIVA-lijn 121 terug naar De Tol, met ARRIVA-Brabantliner-lijn 401 naar Utrecht, per NS-trein naar Breukelen en met Syntus-lijn 130 naar Uithoorn (overdag op werkdagen is die aansluiting te Breukelen nu opvallend slecht, ca. 15 minuten overstaptijd; ik had het ritje van Utrecht naar Breukelen ook moeten kunnen maken met lijn 120 van Syntus, maar zag daarvan af omdat ik geen aankondiging van deze rit met het juiste vertrekperron kon vinden; achteraf bezien, was dat mijn geluk, want lijn 120 zag ik iets te laat in Breukelen arriveren terwijl de bus van lijn 130 waarin ik zat, al onverstoord wegreed ...).

Vanaf Uithoorn begon mijn praktische kennismaking met de nieuwe Connexxion-dienstregeling in het concessiegebied Amstelland/Meerlanden, waar ik natuurlijk met enige spanning naar had uitgezien. Toch zorgde ook Syntus, of eigenlijk Pouw, voor een verrassinkje, want terwijl ik in het restaurantje bij het busstation van een kop thee genoot, zag ik een Setra-bus binnenkomen en direct weer leeg vertrekken (zeer waarschijnlijk schoollijn 641) waarop zowel "Syntus Utrecht" als "Pouw Vervoer" werden vermeld; dat laatste was voor mij nieuw, maar ook meende ik het wagennummer 1653 te zien, een hoger nummer dan mij uit de 1600-groep bekend was. Een paar dagen later bevestigde "Het Wagenparkje" mij dat Syntus voor de provincie Utrecht zelfs verschillende groepjes nieuwe bussen zou hebben aangeschaft;

ook een paar gelede Mercedes Citaro-bussen (1201 t/m 1204; dus toch weer reeds gebruikte wagennummers!). Hoe dat allemaal kon, te midden van een nog vrijwel nieuw wagenpark en zonder duidelijke uitbreiding van het aanbod, is mij vooralsnog een raadsel.

Maar verder trokken op dit OV-knooppunt, waarop ook af en toe lijn 147 van ARRIVA verschijnt, de Connexxion-bussen bovenal mijn aandacht. Alleen al op het R-Net-deel van deze concessie, nu negen in plaats van vijf lijnen, zouden 7 verschillende bustypen te zien moeten zijn! De verdeling van deze bustypen was mij al wel een beetje duidelijk, ook al wemelde het van de uitzonderingen:

- Mercedes CapaCity's op lijn 300, de eerste voormalige Zuidtangent-lijn;
- IVECO Crossways op de lijnen 340 en 341;
- VDL-dubbeldekkers (van TCR) op lijn 346;
- gelede Solaris-DAF-bussen op de lijnen 356 en 397;
- "oude" gelede Mercedes Citaro's (afkomstig van de lijnen 300 en 310) op de onderling gekoppelde lijnen 342 en 347;
- "oude" MAN Lion City's (afkomstig van de lijnen 340 en 356) op lijn 357 (deze lijn is, evenals de lijnen 342/347, blijkbaar bestemd om, zodra dit technisch mogelijk is, met de nieuwe elektrische, gelede VDL-bussen te worden gereden);
- "oude" Volvo 8700's (afkomstig van Almeerse R-Net-lijnen) als reservebussen voor alle R-Netlijnen (inzet op lijn 300 lijkt daarbij niet erg waarschijnlijk; opvallend genoeg rijden ze tot nu toe wel vaak op lijn 397, een lijn waarop naar mijn inschatting de behoefte aan inzet van geleed materieel toch wel groot is).

Het aantal aangeschafte niet-R-Netbussen, 7 kleine en 14 grotere IVECO Crossways, is verbazingwekkend laag. Op sommige spitslijnen, in ieder geval de 242 en de 255, blijken dan ook als regel R-Netbussen te worden ingezet. Dat viel mij in Uithoorn direct al op bij lijn 242: ik kon de IVECO-bus 2752 en de MAN-bus 3900 op deze lijn noteren. De enige "witte" Connexxion-lijn te Uithoorn is lijn 174; daarop reed zelfs een "kleintje", bus 2703, terwijl dergelijke busjes over het algemeen meer vanuit Hoofddorp, en dan vooral op de lijnen 145, 161 en 162, worden ingezet.



Andere door mij te Uithoorn waargenomen uitzonderingen op de bovenvermelde "normale" inzet waren: MAN-bus 3861 op lijn 340 (als voorheen ...), IVECO-bus 2723 op lijn 347 en diens soortgenoot 2749 op een rit van lijn 347 die overging op lijn 342 (vrijwel gelijktijdig kwamen er nog twee of drie gelede Mercedes Citaro's van lijn 347 binnen, waarvan er nog één verder ging als lijn 342; aardige puinhoop ...).



*



*



Zelf stapte ik in bus 2742, toen deze als lijn 340 richting Haarlem voorreed. Zo kon ik mijn eerste "in-vehicle"-opnamen van zo'n nieuwe IVECO-R-Netbus maken. Een vriend van mij uit Haarlem, een vliegtuigbouwkundige met een tikje interesse voor treinen en – onder mijn verderfelijke invloed – ook bussen, had mij echter al een interieurfoto van een van deze bussen toegezonden toen hij hier als passagier van lijn 340 mee kennismakte.



Op de eerstvolgende halte waarop dit mogelijk was, de halte Hoofddorp-Beukenhorst, verruilde ik mijn bus voor de Mercedes CapaCity-bus 9350 van lijn 300, omdat ik met enige spoed en met een speciaal doel naar de halte Haarlem-Schalkwijk wilde. Dat speciale doel had te maken met mijn nog steeds niet beëindigde jacht op een van de verlengde VDL Citea-bussen 3230 of 3231. De vorige dag had ik via de OV-zoeker een van deze wagens op een rit van lijn 567 ontdekt. Lijn 567 is een lijn waarvan ik het bestaan misschien niet eens had geweten als ik er in mijn werkperiode niet in het kader van OV-onderzoek tegenaan was gelopen. Lijn 567 verbindt meerdere wijken van Haarlem met Paswerk, een sociale werkplaats bij het historische gemeal Cruquius, gelegen tussen Heemstede en Hoofddorp. Alhoewel Connexxion vrijwel geen ruchtbaarheid geeft aan het bestaan van deze lijn, valt hij – juridisch beschouwd – wel degelijk onder het openbaar vervoer. Een aantal jaren geleden reden er zelfs meerdere bussen, via verschillende routes, onder dit lijnnummer in de vroege ochtend vanuit Haarlem naar Cruquius en in de middagspits terug. De rit waarop ik een 15-meter-Citea had gesnapt, volgde een kronkelige en vanuit het R-Net moeilijk te bereiken route door Haarlem, maar stopte de vorige dag omstreeks 17.15 uur even bij een halte in de buurt van Winkelcentrum Schalkwijk. Naar deze halte, gelegen aan de Briandlaan, kon ik tijdig toewandelen. Bij het Winkelcentrum zelf kon ik het vertrek van Mercedes-busje 1950 als lijn 4 nog vastleggen. Op lijn 567 bleef ik geduldig wachten, maar omstreeks 17.20 uur bleek ik weer te hebben misgegrepen: het was de MAN-aardgasbus 3664.



Ik vervolgde mijn reis vanuit het Haarlemse Schalkwijk naar het station met een Mercedes CapaCity-bus waarop geen lijnnummer of bestemming stond aangegeven, maar die wel netjes stopte voor de wachtende reizigers voor lijn 300. Sterker nog, ze mochten gratis mee, want er werkte meer elektronica niet in deze bus 9343. Van dat laatste plukte ik overigens geen voordeel want ik kon deze dag toch al sinds 09.00 uur onbeperkt reizen op een "Off-peak Holland Travel Ticket". Bij aankomst aan het station bleken de wagens 9369 en 9356 op lijn 300 deze bus op de voet te volgen.



Zoals te verwachten was, gaf station Haarlem nog andere gelegenheden om nieuwe busverschijnselen te filmen, al moest dat deze keer in het donker. Natuurlijk enkele TCR-dubbeldekkers op lijn 346 en nieuwe gelede Solaris-bussen op lijn 356. Maar ook de Volvo's 5719 en 5721 vertoonden zich, beide op spitslijn 255.



*



*



Ik kon het niet laten, mij aan boord te begeven van de 5721 voor een rit op lijn 255, de nieuwe spitssneldienst die mij in minder dan 40 minuten naar station Amsterdam-Bijlmer/ARENA zou rijden. Maar het genot van deze bus viel vies tegen omdat een of ander mankement een geluid veroorzaakte alsof de richtingaanwijzer constant aan stond. De chauffeur leek zich er niet erg druk over te maken en vertrok kort na aankomst weer op de – wat ook op het digitale vertrekscherm als zodanig werd aangegeven – laatste rit van deze lijn (voor deze dag natuurlijk) naar Haarlem.



*



Ik kreeg wel trek in het avondeten, maar omdat Schiphol mij daarvoor een aantrekkelijker locatie leek, nam ik toch maar snel (alweer) lijn 300, dit keer Mercedes CapaCity-bus 9355.

Terwijl ik in de hal van Schiphol naar een warme hap zocht, kwam ik zowaar een bevriend echtpaar uit Den Hoorn tegen; zij kwamen net terug van een Kerstmarktbezoek aan München. Het bleef uiteindelijk bij een simpele Burger King-hap; ook hier waren interessante nieuwigheden op busgebied te zien. Op het Sernet, dat eigenlijk al Schipholnet moest gaan heten, reden nu – naast de hier al bekende Mercedes Citaro's en gelede ex-Hermes-MAN-bussen uit de vorige concessieperiode – gelede Mercedesen die uit het R-Net waren vrijgekomen, alles ter tijdelijke vervanging van de ook hier te verwachten elektrische bussen. En passant merkte ik ook TCR-Ambassador-bus 590 op, vermomd als "shuttle"-bus van de ACCOR-hotels, en tevens rijdend onder de naam Connexion.



*



*



*



*



Vóór mijn avondhap had ik Volvo-bus 5728 als R-Netlijn 397 richting Nieuw-Vennep zien vertrekken. En na een klein uurtje kwam hij zowaar weer voorrijden voor de richting Amsterdam. Dat werd voor mij een mooie rit naar het centrum van Amsterdam! Hoewel ikzelf bij deze Volvo niets storends ontdekte, was dit voor de chauffeur die bij Schiphol-Noord kwam aflossen, blijkbaar een geval van "wat de boer niet kent, dat vreet hij niet". De chauffeur die afstapte, moest hem nog iets vertellen over hoe een bepaald iets werkte, en de nieuwe chauffeur reed in een traag tempo verder. Onderweg hoorde ik hem nog iets doormelden van "ik heb bus 5728; ten eerste is die verkeerd ingedeeld en ten tweede" (kon ik niet verder verstaan). Er was op deze avondrit geen capaciteitsgebrek met deze kleinere bus dan gebruikelijk. En de bezwaren maakten kennelijk weinig indruk, want ik zag op de dagen daarna op de OV-zoeker juist op lijn 397 veel Volvo's, ook wel weer de 5728. De chauffeur hield toch nog tijd over op het echte eindpunt bij het Busstation Elandsgracht (terwijl op de bussen van lijn 397 altijd het Leidseplein als eindbestemming wordt aangegeven).



Met een oudere gelede Mercedes Citaro op lijn 347, bus 9198, reisde ik verder naar station Amsterdam Centraal. De rest van de reis was een kwestie van railvervoer.



Dienstregeling 2018 gelanceerd tijdens donkere dagen (deel 2: Bergambacht/Gouda/Alphen aan den Rijn/De Hoek/Hoofddorp/Amsterdam/Almere/Den Hoorn ZH)

Mijn reisdag op **donderdag 21 december 2017** begon precies zoals op de vorige dag, zij het iets vroeger. En bij station Delft moest ik toch even iets filmen van de rampzalige HTM-tramlijn 19 op zijn nieuwe (oude) begin- en eindpunt.

Maar net voorbij Station Rotterdam-Blaak realiseerde ik mij dat ik in mijn dromerigheid ten onrechte doorreisde naar Dordrecht, want ik had er hier uit gewild! Dus vanaf Dordrecht weer snel met een andere Intercitytrein terug tot Rotterdam-Blaak. Na de aldaar altijd ingewikkelde overstap op de metro reisde ik door naar de Capelsebrug, maar daar had ik natuurlijk wel de bus van lijn 195 (een Syntus-Setra) van een half uur later dan ik mij oorspronkelijk had voorgesteld. Om dat te compenseren, reisde ik nu maar tot Bergambacht in plaats van door naar Schoonhoven, alwaar ik het schilderachtige centrum had willen doorwandelen naar het nieuwe beginpunt bij het Veer van de eveneens nieuwe R-Netlijn 497 (achteraf gelukkig maar niet gedaan want later vernam ik dat de halte bij het Veer de eerste tijd nog niet in gebruik kon worden genomen).

Te Bergambacht kon ik allereerst een "opgediRkte" VDL Citea, bus 8803, op lijn 497 naar Gouda filmen en vervolgens de nieuwe Volvo 8900-bus 7764 op dezelfde lijn naar Schoonhoven. De bus van een kwartier later richting Gouda was diens soortgenoot 7766, een mooie gelegenheid voor een kennismakingsrit! De 7765 kwamen we bij de rotonde ten zuiden van Gouda tegen, maar helaas waren de ramen van mijn nieuwe bus al te vuil geworden om daar een mooie opname van te kunnen maken. Verder zag ik nog enkele ver-R-Nette Citea's op deze lijn. Overigens heb ik op de OV-zoeker gezien dat in het begin zelfs Ambassador-bus 50 af en toe werd ingezet op lijn 497! Tja, de kleuren van die bus komen wel wat R-Net-achtig over



*



Te Gouda viel mij op dat de blauwe Qliner-Volvo-bus 7749 op het reserveplekje stond en dat Pouw met een Mercedesbusje (althans, dat dacht ik, maar via Internet kom ik uit op een VDL Midcity-busje; geen wagennummer op bus ontdekt; kenteken 45-BKF-1) op lijn 106 reed en niet met een IVECO Roserogeval.



Zelf bleef ik in de R-Netsfeer, door verder te reizen met de R-Nettrein naar Alphen aan den Rijn, een verbinding die officieel aan Abellio is gegund, maar geheel onder de dekmantel van NS wordt geëxploiteerd, nu overdag zelfs vier keer per uur. Voor mijn totale reistijd vanaf Bergambacht tot De Hoek maakte het niets uit, maar ik kwam precies in een trein terecht die 5 minuten eerder dan normaal moest vertrekken vanwege de volgende, door de "digitale reiziger" Frans Mensonides beschreven bijzondere situatie eens per twee uur op deze lijn:

"Oh ja, de dienstregeling van de lijn Alphen - Gouda heeft opvallende afwijkingen, waar dan wel weer een systeem in zit, in het half uur na alle even uren. De trein uit Alphen staat dan 8 minuten stil op Waddinxveen, kruist de trein naar Gouda dan om 8:30, 10:30, 12:30, etc. in plaats van :22, en die laatste trein blijft dan ook nog eens 8 minuten staan. Diverse aansluitingen gaan daardoor vanzelfsprekend verloren. Ik dacht eerst dat het te maken had met een pad voor een passerende goederentrein bij Gouda. Maar dat is niet zo; een lezer meldde dat eens per twee uur de Gouwebruggen open gaan voor het scheepsverkeer."

Behalve het nieuwe station Boskoop-Snijdelwijk, waardoor Marty Werkmans woonomgeving helaas bijna volledig is "ontbust", passeerde de trein ook station Boskoop, waarnaartoe juist meerdere buslijnen zijn samengetrokken en alwaar ik ook onverwachts de nieuwe "stadsdienst Boskoop", buurtbuslijn 728, zag arriveren.



Vanaf Alphen nam de R-Netbus, onder het nieuwe lijnnummer 470, het stokje weer over. Ik nam de verlengde Volvo 8900-bus met wagennummer 7774 tot De Hoek. Er reden ook enkele niet-verlengde Volvo's in R-Netkleuren op deze lijn, in ieder geval de wagens 7754 en 7755.



*



Mijn verkenning van nieuwe bustypen in het concessiegebied Amstelland/Meerlanden was nog niet af. Ik wilde vanaf De Hoek, alwaar hoogwaardig OV van ARRIVA en Connexxion met elkaar samenkomen, een Solaris-bus, zoals die normaliter op lijn 397 leken te rijden, naar Hoofddorp meemaken. Dat viel nog niet mee. De volgtijden waren langer dan volgens de schaarse dienstregelinggegevens op een werkdagmiddag het geval zou moeten zijn, en de eerste bussen van lijn 397 in de juiste richting waren achtereenvolgens een Mercedes CapaCity (bus 9360) en een witte IVECO Crossway (bus 2719). Pas na een half uur wachten kreeg ik wat ik wilde, namelijk een gelede Solaris-bus: de 9320. Wel de moeite van het wachten waard, met dat bijzondere (DAF?!-)geluid! Soortgenoot 9301 zat er dicht achteraan.



*



*



*



*



*



*



Bij het station te Hoofddorp moest ik opnieuw wel een half uur wachten voordat ik met een korte IVECO in een bruikbare richting mee kon. Tussentijds verschenen als "afwijkers" de MAN-bus 3849 op lijn 340 en, hoog op de oorspronkelijke Zuidtangentbaan, tweemaal achtereen een Volvo 8700 op lijn 397 richting Nieuw-Vennep.



Bus 2701 op lijn 162 naar Lisse en de grotere bus 2711 op de lokale lijn 169 liet ik schieten, maar bus 2706 op lijn 161 naar Zwanenburg leek mij wel wat. Het busje bleek wel een bizarre slingeroute door Hoofddorp te rijden om allerlei wijken te bedienen die voor het "recht-toe-recht-aan-"R-Net buiten de

boot vallen. Na een poosje kwamen we opeens in het centrum terecht; bij het historische Marktpllein (ooit een belangrijk knooppunt voor Maarse & Kroon en opvolgers, maar als zodanig inmiddels onherkenbaar) pakte ik weer de camera voor wat onderweg-opnamen met motorgeluid. Tot mijn verrassing ging de route nu een heel eind parallel met (onder andere) lijn 340 RICHTING het station (en Uithoorn-Mijdrecht) en tot mijn nog grotere verrassing kwamen we Volvo-bus 5726 op die lijn tegen, terwijl de 5721 op diezelfde lijn achter ons aan bleek te rijden en vanaf de halte Centrum vóór ons kwam te zitten! Hopelijk was die richtingaanwijzertik (of -tic) er weer uitgehaald bij de 5721.



Verderop in Hoofddorp zorgden scholieren nog voor een behoorlijke bezettingsgraad van de kleine bus. Uiteindelijk bereikten we Zwanenburg; voor zover ik mij herinner, was ik daar nooit meer doorheen gekomen sinds mijn allereerste Maarse & Kroon-tocht, in mijn tienerjaren, toen met lijn 14 in het Leyland-“cubje” 25, samen met mijn twee jaar jongere broer en een spraakzame jonge chauffeur, die volgens het naambordje voorin de achternaam Schipper had. Ik vervolgde deze rit tot aan station Halfweg-Zwanenburg en bij dezelfde halte kon ik vrij gauw overstappen op een MAN-aardgasbus van lijn 80 richting Zandvoort.

Op de hoofdweg naar Haarlem kwamen we een VDL Citea in nieuwe Connexion-kleuren tegen. Ik dacht het lijnnummer 80 te zien en vond dat al niet zo bijzonder meer want de 3222 t/m 3226 rijden vaak op deze lijn. Te laat zag ik dat die bus de schoollijn 680 was (de laatste van de twee middagritten) en bovendien een van de tandemmassers van dit type! Eindelijk gezien, maar de camera ontglipt! 't Is toch wat ooit moet het lukken!

Bij de eerste gezamenlijke halte met R-Netlijn 346, waarvan het bijzondere rijdend materieel nog op mijn lijstje stond, stapte ik uit om via twee met verkeerslichten geregelde zebrapaden de halte in de andere richting te

bereiken. Na aldaar de lijnen 255 (R-Net-IVECO-bus 2740) en 356 (gelede Solaris-bus 9333) te hebben laten voorbijgaan, kwam er al spoedig een TCR-dubbeldekker als lijn 346 voorrijden. Het was de VDL-bus 631-1132. In deze richting was er in de middagspits plek in overvloed, zodat ik zowel beneden (duidelijker motorgeluid) als boven (met het unieke uitzicht vanaf de voorste bankjes) de bus kon meemaken. Snel optrekken (handgeschakeld?!) was er niet bij. Toch bereikte de bus vrij vlot station Amsterdam-Zuid.



*



*



Nu ik genoeg had gezien en beleefd van de nieuwe concessie Amstelland/Meerlanden, nam ik een snelle trein naar Almere Centraal. Voor de ware fotoliefhebbers was ik duidelijk op een te laat tijdstip van de dag in Almere, maar mijn wens, niet langer te wachten met een eerste bezoek aan het nieuwe Keolis-concessiegebied, was krachtiger.

Na wat willekeurige (want ogenschijnlijk van identieke MAN-tandemassers) opnamen bij het busstation te hebben gemaakt, stapte ik snel achterin een gereedstaande bus van lijn M5, die zich via een voor een Almeerse stadslijn ongebruikelijk grote omrijroute naar het eindpunt Sallandsekant zou begeven. Het "inchecken" met mijn "Off-peak Holland Travel Ticket" lukte niet, maar ja, ik wist zeker dat het wel geldig moest zijn (stond er ook letterlijk op) en vanwege het open instapregime behoefde ik dit tegenover niemand uit te leggen. Na het uitstappen filmde ik de bus, waarbij ik ontdekte dat hij het relatief hoge wagennummer 6203 had en nog niet eens in de gaten had dat deze slechts een enkele achteras had.



Ik was benieuwd naar de wageninzet op spitslijn 25. Het bleek een oude Syntus-Ambassador te zijn. De bus reed door naar een onbekende plek buiten de route en kwam (als het tenminste dezelfde bus was) ruim vijf minuten ná de officiële vertrektijd pas weer voorrijden voor enkele passagiers die blijkbaar naar de Nobelhorst moesten. In de vlugigheid meende ik het wagennummer 4159 te zien, maar achteraf begreep ik dat het de 4139 moest zijn geweest.

Omdat ik verder niets te zoeken had aan de Sallandsekant, nam ik de eerstkomende bus naar 't Oor. Dat werd bus 6104 op R-Netlijn 323. Ai, weer geen herkenning bij het "inchecken"! En op deze lijn geen open instapregime, maar een strenge chauffeuse, die geen zin had om de tekst op mijn dagkaart op zich in te laten werken en mij gewoon met de OV-chipkaart liet betalen. Het ritje kostte mij - tegen bejaardentarieff - amper een euro, maar ik gaf wel aan dat dit niet klopte en dat ik dit aan Keolis zou melden. Dat heb ik achteraf natuurlijk ook gedaan, zowel via twitter als per e-mail. In beide gevallen kreeg ik een vriendelijke reactie (via de e-mail zelfs al drie keer) dat mijn klacht in behandeling was genomen, maar een definitief antwoord (en geld terug) is er nog niet van gekomen.

Bij het donkere Oor ging ik toch nog maar wat filmen, onder andere de voor OV Regio IJsselmond rijdende lijn 160, waarop Keolis ditmaal de 12-meter-MAN-bus 6201 had ingezet. Eigenlijk had ik deze bus wel naar Amersfoort willen nemen, maar ik voelde er niet zoveel voor, als ik weer zo'n formalistische chauffeur zou treffen, nog meer onterecht reisgeld te betalen. Daarentegen stapte ik bewust tegen half zeven in een bus van lijn M1, met open instapregime ;-), richting station Almere Centraal. Nu kon ik een interessant experimentje uitvoeren: net vóór 18.30 uur werd mijn ticket weer geweigerd, pal daarna deed-ie het wel! Mijn conclusie was duidelijk: Keolis (en misschien wel inclusief Syntus) heeft ten onrechte de avondspits

buitengesloten voor de geldigheid van deze dagkaart. Die conclusie heb ik meegenomen in mijn klacht.



*



*



Op het centrale busstation trof ik nog een keer bus 6203 aan, nu op lijn M7. Maar een leuke verrassing was ook de Volvo-bus 5747 op lijn 159 van OV Regio IJsselmond; echter slechts tot Zeewolde – voor deze lijn was het al bijna einde dienst -, anders was ik misschien wel meegegaan naar Harderwijk.



*



Hoe dan ook, wilde ik wel een bon uit het NS-blad "Spoor" voor een maaltijd bij Julia gebruiken, en aangezien ik wist dat het busstation te Amersfoort een mogelijkheid daartoe biedt, ging ik alsnog naar Amersfoort, nu echter per trein via Hilversum.

Het was ook aan NS te danken dat ik toch nog op een redelijk tijdstip Delft bereikte. Het ritje met lijn 37 vanaf het station bood mij nog een paar leuke verrassingen: de ex-HTM-aardgas-MAN-bus 6774 (inmiddels weet ik dat dat niet zo vreemd meer is met de nieuwe dienstregeling), zowaar een goed verlopen "check-in" van mijn dagkaart (en dat bij Connexxion Haaglanden!) en de mogelijkheid, het nieuwe dienstregelingfoldertje 4 (inzake Delft e.o.; die had ik nou net nog niet) mee te nemen. Een ietsjes minder leuke verrassing was dat ik vergeten had dat de lijnen 32 en 37 een paar maanden lang worden omgeleid, zodat ik de bus nu bij de "Bolle-Kikker-brug" te Den Hoorn moest verlaten. Gelukkig was het droog buiten, dus iets verder lopen om de belevenissen van de dag van mij af te schudden, was zo erg nu ook weer niet.



Tot zover mijn busbelevissen in 2017. Dat dit verhaal wordt voltooid aan het begin van een stakingsdag, komt toevallig zo uit. Op zichzelf had ik liever een soort "stiptheidsactie" in plaats van een staking gezien. Al ben ik het in zoverre wel met de protesten van het rijdend personeel eens dat de opdrachtgevende overheden beter moeten opletten dat ze geen concessies gunnen aan bedrijven met een dienstenaanbod dat in de praktijk onuitvoerbaar is.