

Nota voor burgemeester en wethouders

Team
DEV-BLD

Onderwerp

vervoerplan IJssel-Vecht

1- Notagegevens		2- Bestuursorgaan	
Notanummer	2020-000565	<input checked="" type="checkbox"/> B & W	12-05-2020
Datum	09-04-2020	<input type="checkbox"/> Raad	--
Programma:		<input type="checkbox"/> Burgemeester	--
05 Ruimtelijke ontwikkeling		College van B & W	
Portefeuillehouder Weth. Rorink		- Burgemeester	- Weth. Grijsen
		- Weth. De Geest	- Weth. Verhaar
		- Weth. Walder	- Weth. Rorink

Besluitenlijst	d.d.	d.d.	d.d.
<input type="checkbox"/> Akkoordstukken	--	<input checked="" type="checkbox"/> Openbaar	12-05-2020
		<input type="checkbox"/> Besloten	--

Routing	d.d.	par.	
programmamanager RO	16-04-2020	<input type="checkbox"/> adj.secr.	--
wethouder	29-04-2020	<input checked="" type="checkbox"/> gem.secr.	29-04-2020
programmamanager	15-04-2020	BIS Openbaar	
		Status	Definitief 2020-05-13

Bijlagen

concept-vervoerplan IJssel-Vecht

B & W d.d.: 12-05-2020

Besloten wordt:

- 1 het concept-vervoerplan IJssel-Vecht voor kennisgeving aan te nemen;
- 2 de raadsmededeling vast te stellen;
- 3 de stukken aan te bieden aan de raad;
- 4 de nota en het besluit openbaar te maken.

Financiële aspecten:

Financiële gevolgen voor de gemeente?	Nee
Begrotingswijziging	Nee

Voorstel openbaarmaking conform Wet Openbaarheid Bestuur (Wob)

- De nota en het besluit openbaar te maken
- De nota en het besluit openbaar te maken vergezeld van bijgaand persbericht
- De nota en het besluit openbaar te maken nadat
- De nota en het besluit openbaar te maken, behalve...
- Het besluit openbaar te maken, maar niet de nota, gelet op artikel:
- De nota en het besluit niet openbaar te maken, gelet op artikel:

Kennisgeving/ Bekendmaking Awb

Kennisgeving (publicatie) conform Awb	Nee
Bekendmaking conform Awb	Nee

ADVIESRADEN:

Moet een van de adviesraden gehoord worden of op de hoogte gesteld?

Nee

Toelichting

Inleiding

Keolis heeft de aanbesteding voor de openbaar vervoer concessie IJssel-Vecht gewonnen. Deze concessie start op 13 december 2020 en duurt tien jaar. Echter, na drie jaar gaan de stadsdienst Deventer en enkele streeklijnen over naar een andere concessie: Berkel-Dinkel. Op basis van haar offerte heeft Keolis inmiddels een concept-vervoerplan opgesteld.

In grote lijnen betekent dit vervoerplan een verbetering van het busvervoer in Deventer. Er is sprake van 100% elektrisch aangedreven bussen op alle lijnen van Keolis (streek-, stads- en buurtbus) en er rijden meer bussen. Ook is rekening gehouden met een aantal wensen voor de bediening van wijken/bedrijven.

Er zijn ook enkele zorgpunten. Op een aantal lijnen gaat de bus een meer verbindende functie krijgen tussen wijken/kernen en het station/stadscentrum. Het gevolg is niet alleen een directere en daardoor snellere buslijn, maar ook een grotere afstand tussen bepaalde gebieden en de busroute.

De gemeente heeft vooruitlopend op de aanbesteding haar wensen kunnen indienen. Dit geldt ook voor infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen. Formeel heeft de gemeente geen directe invloed op de openbaar vervoerexploitatie. Dit is een verantwoordelijkheid van de provincies. Vanzelfsprekend is wel sprake van diverse overlegvormen, waarbinnen afstemming plaatsvindt tussen de diverse stakeholders, waaronder de gemeente.

In een brief van 24 maart jongstleden is onze reactie gegeven op het concept-vervoerplan. Zodra de situatie op gebied van corona het toelaat zal Keolis een presentatie geven tijdens de Raadstafel van haar plannen voor Deventer.

Beoogd resultaat

De raad informeren over het vervoerplan IJssel-Vecht en de consequenties voor de gemeente Deventer.

Kader

- Wet Personenvervoer 2000.
- Koersdocument Openbaar vervoer Overijssel.
- Programma's van uitgangspunten en eisen van de concessieverlener (provincies Gelderland, Flevoland en Overijssel).
- Inbreng van gemeenten en Cleantech Regio.

Argumenten voor en tegen

Het vervoerplan IJssel-Vecht betekent niet alleen een volledig schoon busvervoer, ook vervoerkundig vindt een kwaliteitsslag plaats. Zo krijgt Schalkhaar een directe busverbinding met het station en ontstaat een nieuwe buslijn naar Bedrijvenpark A1. Verder vindt herstel plaats van de rechtstreekse verbinding tussen Platvoet en winkelcentrum Keizerslanden en krijgt De Vijfhoek via de doorkoppeling van lijnen 1 en 5 een hoogfrequente verbinding met het station en de binnenstad.

Daarnaast zijn er enkele zorgpunten op gebied van busbediening. Vooral Steenbrugge en De Hoven ontberen in de nieuwe concessie openbaar vervoer op korte afstand, waarbij voor De Hoven geldt dat zij geen reguliere ov-bediening meer heeft. Ook blijft de bediening van Kloosterlanden op het huidige peil, hetgeen niet beantwoordt aan de wensen bij de bedrijven ter plaatse. Het extra bedienen van het bedrijventerrein zou buiten de concessie vallen. De gemeente is hierover in gesprek met de provincie Overijssel. Het aanbieden van andere mobiliteitsdiensten (bijvoorbeeld deelfietsen of deelauto's) geldt daarbij als een alternatief. Een andere uitdaging is de realisatie van twee benodigde oplaadpalen op het busstation. Er vindt overleg plaats met Keolis over een juiste inpassing van deze infrastructuur in dit kwetsbare gebied.

Extern draagvlak (partners)

De nieuwe dienstregeling kan naar verwachting rekenen op brede steun onder de reizigers. Wel zullen

gesprekken tussen de gemeente en de provincie moeten leiden tot meer draagvlak onder de doelgroepen die minder goed openbaar vervoer krijgen of waarvan de wensen niet zijn ingewilligd, zoals bij het parkmanagement.

Financiële consequenties

De aanpassing van de buslijnvoering op enkele plaatsen betekent dat oude bushaltes verdwijnen en nieuwe ontstaan. Deze infrastructuur is een verantwoordelijkheid van de gemeente. De consequenties van de nieuwe concessie zijn dermate groot, dat de provincie Overijssel een subsidieregeling heeft ingesteld voor de aanpassing van de bushaltes. Maximaal 75% van de te maken kosten voor halteaanpassingen worden door de provincie vergoed. Op basis van een kostenraming is de conclusie dat de cofinanciering van de gemeente kan worden gedekt uit het begrotingsprogramma leefomgeving (MIND).

Aanpak/uitvoering

De concessieverlener stelt het vervoerplan IJssel-Vecht op 1 juni definitief vast. Hierop vooruitlopend en aansluitend vindt overleg plaats met de provincie Overijssel over alternatieve vormen van vervoer voor de gebieden die in de nieuwe concessie minder openbaar vervoer krijgen. Tot slot is het gesprek gestart tussen provincie, gemeente en de stichting die zich bezighoudt met de exploitatie van de centrumbus. Mogelijk zal deze onderdeel gaan uitmaken van de concessie.

RAADSMEDEDELING

Onderwerp	Vervoerplan IJssel-Vecht		
Mededelingennr	2020-000565	Portef.houder	Weth. Rorink
Team	DEV-BLD	BenW-besluit d.d.:	12 mei 2020

1. Inleiding: waarom deze mededeling

Keolis heeft de aanbesteding voor de openbaar vervoer concessie IJssel-Vecht gewonnen. In deze raadsmededeling informeren wij u over de plannen voor het openbaar vervoer in en om Deventer.

2. Kader

- Wet Personenvervoer 2000.
- Koersdocument Openbaar vervoer Overijssel.
- Programma's van uitgangspunten en eisen van de concessieverlener (provincies Gelderland, Flevoland en Overijssel).
- Inbreng van gemeenten en Cleantech Regio.

3. Kern van de boodschap

Keolis heeft de aanbesteding voor de openbaar vervoer concessie IJssel-Vecht gewonnen. De concessie start op 13 december 2020 en duurt tien jaar. Na drie jaar gaan de stadsdienst Deventer en enkele streeklijnen over naar een andere concessie: Berkel-Dinkel. Op basis van haar offerte heeft Keolis inmiddels een concept-vervoerplan opgesteld. De algemene conclusie is dat het openbaar vervoer in en om Deventer een sterke verbetering krijgt op gebied van aandrijving (100% elektrisch) en dienstregeling. Ook zijn er enkele zorgpunten in de bediening van enkele gebieden, namelijk Kloosterlanden, Steenbrugge en De Hoven.

4. Nadere toelichting

Proces vooraf

De gemeente heeft vooruitlopend op de aanbesteding haar wensen kunnen indienen. Dit geldt ook voor infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen. Op 24 maart jongstleden hebben wij schriftelijk onze reactie gegeven op het concept-vervoerplan. Formeel heeft de gemeente geen directe invloed op de openbaar vervoer exploitatie. Dit is een verantwoordelijkheid van de provincies. Vanzelfsprekend is wel sprake van diverse overlegvormen, waarbinnen afstemming plaatsvindt tussen de diverse stakeholders, waaronder de gemeente.

Verbetering: elektrisch en meer bussen

In grote lijnen betekent het vervoerplan een verbetering van het busvervoer in Deventer. Er is sprake van 100% elektrisch aangedreven bussen op alle lijnen van Keolis (streek-, stads- en buurtbus) en er rijden meer bussen. Ook is rekening gehouden met een aantal wensen voor de bediening van wijken/bedrijven. Zo krijgt Schalkhaar een directe busverbinding met het station en ontstaat een nieuwe buslijn naar Bedrijvenpark A1. Verder vindt herstel plaats van de rechtstreekse verbinding tussen Platvoet en winkelcentrum Keizerslanden en krijgt De Vijfhoek via de doorkoppeling van lijnen 1 en 5 een hoogfrequente verbinding met het station en de binnenstad.

Nader overleg over zorgpunten

Daarnaast zijn er enkele zorgpunten op gebied van busbediening. Op een aantal lijnen gaat de bus een meer verbindende functie krijgen tussen wijken/kernen en het station/stadscentrum. Het gevolg is niet alleen een directere en daardoor snellere buslijn, maar ook een grotere afstand tussen bepaalde gebieden en de busroute. Vooral Steenbrugge en De Hoven ontberen in de nieuwe concessie openbaar vervoer op korte afstand, waarbij voor De Hoven geldt dat zij geen reguliere ov-bediening meer heeft. Ook blijft de bediening van Kloosterlanden op het huidige peil, hetgeen niet beantwoordt aan de wensen bij de bedrijven ter plaatse. Het extra bedienen van het bedrijventerrein zou buiten de

concessie vallen. De gemeente is over deze beide zaken in gesprek met de provincie Overijssel. Het aanbieden van andere mobiliteitsdiensten (bijvoorbeeld deelfietsen of deelauto's) geldt daarbij als een alternatief. Een andere uitdaging is de realisatie van twee benodigde oplaadpalen op het busstation. Er vindt overleg plaats met Keolis over een juiste inpassing van deze infrastructuur in dit kwetsbare gebied.

De gemeente heeft vooruitlopend op de aanbesteding haar wensen kunnen indienen. Dit geldt ook voor infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen. Op 24 maart jongstleden hebben wij schriftelijk onze reactie gegeven op het concept-vervoerplan. Formeel heeft de gemeente geen directe invloed op de openbaar vervoer exploitatie. Dit is een verantwoordelijkheid van de provincies. Vanzelfsprekend is wel sprake van diverse overleggremia, waarbinnen afstemming plaatsvindt tussen de diverse stakeholders, waaronder de gemeente.

Keolis biedt aan om, zodra de situatie op gebied van coronamaatregelen het toelaat, in een raadstafel een presentatie geven van haar plannen voor Deventer. De concessieverlener stelt het vervoerplan IJssel-Vecht op 1 juni definitief vast. Hierop vooruitlopend en aansluitend vindt overleg plaats met de provincie Overijssel over alternatieve vormen van vervoer voor de gebieden die in de nieuwe concessie minder openbaar vervoer krijgen. Hierin speelt parkmanagement ook een rol. Tot slot is het gesprek gestart tussen provincie, gemeente en de stichting die zich bezighoudt met de exploitatie van de centrumbus. Mogelijk zal deze onderdeel gaan uitmaken van de concessie.

Grote Kerkhof 1
Postbus 5000
7400 GC Deventer

14 0570
telefoon

0570 - 694220/ 06-51385701
direct telefoonnummer

gemeente@deventer.nl
e-mail

Provincie Overijssel
t.a.v. de heer E. Siemerink
Postbus 10078
8000GB ZWOLLE

DEV-BLD/
kenmerk

uw referentie

24 maart 2020
datum

T. Draisma
contactpersoon

Reactie concept-vervoerplan IJssel-Vecht
onderwerp

Geachte heer Siemerink,

Met deze brief willen we graag reageren op het concept-vervoerplan IJssel-Vecht. In een prettig gesprek met wethouder Rorink heeft vervoerder Keolis het plan op 12 maart jongstleden toegelicht. Dit overleg vond plaats in aanwezigheid van u als vertegenwoordiger van de provincie Overijssel.

Blij met Deventer vervoerplan

In het algemeen betekent invoering van het vervoerplan voor Deventer een sterke verbetering van het openbaar vervoer. Dit is zondermeer te prijzen, zeker met het oog op de korte concessieperiode van drie jaar. Niet alleen vindt over de gehele linie een intensivering van de bus bediening plaats, ook is duidelijk dat in Deventer alle bussen elektrisch aangedreven zullen zijn. Dit geldt dus voor de stadsdienst, de streeklijnen én de buurtbussen. Daarnaast is tegemoet gekomen aan een aantal wensen voor het beter bedienen van bepaalde gebieden, zoals Platvoet/Borgele en het Bedrijvenpark A1. Ook is op sommige relaties sprake van een directer lijnennet. Aandachtspunt is wel dat het elektrisch maken van de bussen consequenties heeft voor het opladen. Hiervoor is het noodzakelijk om op het busstation twee laadportalen te realiseren. Wij hopen dat we tot een goede, ruimtelijke inpassing kunnen komen en tot gedragen juridische afspraken omtrent het realiseren en de exploitatie.

Aandacht voor ontwikkelpunten

Naast de verbeteringen is ook een aantal zorgpunten aan te wijzen. Deze hebben betrekking op gebieden, waar door het rechte trekken van bepaalde buslijnen minder of helemaal geen regulier busvervoer meer plaatsvindt. De belangrijkste gebieden zijn Steenbrugge, De Hoven/Steenenkamer en bedrijventerreinen Kloosterlanden/Bergweide. Diverse redenen maken dat we behoefte hebben aan het waarborgen van een duurzame, multimodale bereikbaarheid voor deze gebieden. Steenbrugge is een perifeer gelegen, groeiende woonwijk met veel jonge gezinnen. Een goed vervoerssysteem helpt in het vormen van een duurzame mobiliteit bij de start van deze wijk in opbouw. Bedrijventerreinen Kloosterlanden/Bergweide kennen weliswaar een bus bediening, maar deze voldoet niet aan de wensen van de aldaar gevestigde bedrijven. De Hoven/Steenenkamer tot slot is door het opheffen van buslijn 171 niet langer aangesloten op regulier openbaar vervoer. De afspraak is gemaakt dat we in overleg met u gaan kijken naar alternatieve vormen van vervoer voor het bedienen van deze gebieden.

Centrumbus

Op ambtelijk niveau zijn de gesprekken gestart tussen u, de Stichting Busdienst Deventer Binnenstad en de gemeente om te komen tot een duurzame exploitatie van de centrumbus. Inmiddels heeft na een kleine drie jaar deze bus haar meerwaarde bewezen met een reizigersaantal van circa 5.000 per jaar. Een mogelijkheid die we als gemeente graag zouden onderzoeken is om de dienst als buurtbus in de OV-concessie op te nemen.

Al met al zijn we content met het voorgestelde vervoerplan en zien graag een continuering van de goede samenwerking met u en Keolis tegemoet. Onderdeel hiervan is in ieder geval een presentatie aan de raadsleden door Keolis tijdens een bijeenkomst medio dit jaar. Verder hopen we in de loop van dit jaar te komen tot afspraken over de multimodale bereikbaarheid van de 'witte' vlekken in Deventer.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer,
de secretaris, de burgemeester,



M.A. Kossen



R.C. König



RRReis vervoerplan 2021

Versie 1.1 – 11 februari 2020

Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	4
2. Kalender.....	5
3. Productformules	6
4. Maatregelen per corridor	8
4.1. Coevorden – Dedemsvaart – Zwolle – Elburg – Nunspeet.....	8
4.2. Hardenberg - Hoogeveen	10
4.3. Steenwijk – Zwolle.....	12
4.4. Deventer – Zwolle.....	13
4.5. Salland – Zwolle.....	14
4.6. Deventer – Raalte.....	15
4.7. Stadsdienst Deventer	16
4.7.1 Deventer Noordwest.....	16
4.7.2 Deventer Zuidoost.....	18
4.8. Stadsdienst Zwolle	21
4.8.1 Zwolle noord.....	22
4.8.2 Zwolle Oost	23
4.8.3 Zwolle Zuid.....	24
4.8.4 Zwolle West.....	25
4.9. Zwolle – Apeldoorn.....	28
4.10. Amersfoort – Harderwijk – Nunspeet.....	29
4.11. Omgeving Elspeet – Kootwijkerbroek – Uddel	30
4.12. Harderwijk – Arnhem.....	31
4.13. Scherpenzeel – Barneveld	33
4.14. Twello.....	34
4.15. Lijn 1 Harderwijk	35
4.16. Ede – Wageningen	36
4.17. Apeldoorn – Arnhem	38
4.18. Ede – Apeldoorn.....	39
4.19. Ede – Putten	39
4.20. Stadsdienst Ede.....	40
4.21. Stadsdienst Apeldoorn.....	41
4.21.1. Apeldoorn West.....	41
4.21.2. Apeldoorn Noordwest.....	42
4.21.3. Apeldoorn Noordoost.....	43
4.21.4. Apeldoorn Oost	44
4.21.5. Apeldoorn Zuidoost.....	45
4.21.6. Apeldoorn Zuidwest.....	46

5. Buurtbussen.....	47
6. Scholierenlijnen.....	47
7. Bijlagen	47

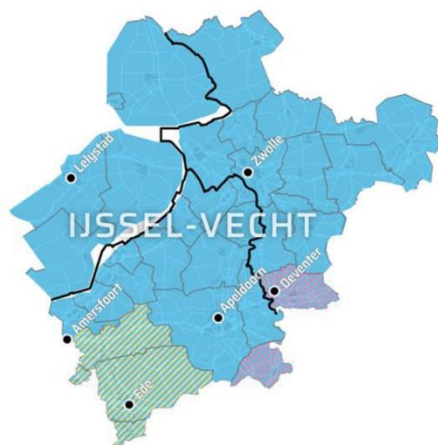


1. Inleiding

Op 24 september 2019 hebben de provincies Flevoland, Overijssel en Gelderland de uitkomst van het aanbestedingstraject voor de concessie IJssel-Vecht bekend gemaakt waarbij Keolis als winnaar uit de bus is gekomen. Dit houdt in dat Keolis tot december 2030 het openbaar vervoer behorende tot dit concessiegebied mag verzorgen, hetgeen zal gebeuren onder de merknaam RRReis.

De concessie IJssel-Vecht is een fusie van vier concessiegebieden (Midden-Overijssel, Veluwe, Lelystad en IJsselmond) die allen in de komende jaren zullen eindigen. De einddata van de huidige contracten zijn verschillend. Dit heeft geresulteerd in een aanbesteding waarbij er een vervoerplan is aangeboden voor een fictieve situatie. Deze fictieve situatie ging uit van het gelijktijdig starten en in operatie zijn van alle huidige concessiegebieden. In werkelijkheid zal deze situatie zich echter nooit voordoen:

- 13 december 2020 - start concessie IJssel-Vecht met de huidige concessiegebieden van Midden-Overijssel en Veluwe.
- 4 september 2021 – toevoegen van de huidige concessie Lelystad aan IJssel-Vecht.
- 11 december 2022 – het zuidelijke deel van de Veluwe wordt opgenomen in de concessie Rijn-Waal.
- 10 december 2023 – toevoegen van de huidige concessie IJsselmond aan IJssel-Vecht. De stadsdienst Deventer met bijbehorende streeklijnen wordt opgenomen in de concessie Berkel-Dinkel.



Het vervoerplan dat deel uitmaakt van de aanbesteding is hiermee niet één op één te gebruiken voor dienstregelingjaar 2021. Daarom ligt voor u het RRReis vervoerplan 2021 met de aanpassingen voor de gebieden die vanaf 13 december 2020 tot de concessie behoren. Analoog aan dit vervoerplan wordt er gewerkt aan het vervoerplan voor de stadsdienst Lelystad, dit zal t.z.t. separaat aan u verzonden worden.

In aanloop naar de aanbesteding IJssel-Vecht zijn er meermaals zorgen geuit vanuit verschillende stakeholders over de toekomst van het openbaar vervoer in de nieuwe concessie. Gevreesd werd voor een kaalslag van de busdienst met minimale bedieningstijden en lage frequenties. Het tegendeel is echter waar:

- ✓ Het aantal in te zetten dienstregelingen in de concessie IJssel-Vecht zal toenemen met circa 15%.
- ✓ Introductie van comfortRRReis. Dit zijn HOV verbindingen met uitgebreide bedieningstijden en hoge frequenties.
- ✓ Focus op zwakke schakels zoals uurdiensten en de vakantiedienstregeling.
- ✓ Uitgebreide doorontwikkelingsplannen voor de jaren na 2021.
- ✓ Bijna volledige Zero Emissie vloot.

Dit zijn slechts enkele voorbeelden waarmee het openbaar vervoer in de concessie IJssel-Vecht een mooie toekomst in het vooruitzicht heeft. Uitzonderingen zijn er echter ook, enkele lijnen hebben door bijvoorbeeld paralleliteit aan het spoor onvoldoende potentie om gecontroleerd te worden zoals deze vandaag de dag nog rijden. Voor deze lijnen is de keus gemaakt om de beschikbare dienstregelingen (deels) in te zetten op lijnen met meer potentie.

Alle maatregelen worden op corridor of stads(deel) niveau beschreven met een onderbouwing en de verwachte effecten. Ook zijn alle rijtijden uitvoerig geanalyseerd en worden waar nodig aangepast, deze aangepaste rijtijden worden niet allemaal beschreven in dit vervoerplan.

Namens de provincies Flevoland, Gelderland en Overijssel en Keolis Nederland wensen wij u veel plezier bij het lezen van dit vervoerplan.

2. Kalender

Uit het Keoscopie onderzoek (een permanent Keolis-onderzoek naar ontwikkelingen in de samenleving en mobiliteitsgedrag) blijkt dat de totale behoefte aan mobiliteit in de vakantieperiodes nauwelijks afneemt. Wel is de behoefte anders. Marketingfacts.nl zegt hierover: "Van de 2e week van juli t/m midden augustus zijn maximaal 3 miljoen mensen met andere dingen bezig dan met hun werk. Over die periode blijft van die 3 miljoen mensen gemiddeld 1/3 in Nederland, 2/3 zoekt het elders. Die laatste groep is op de top (week 30) zo'n 12 procent van de Nederlandse bevolking". Dat betekent dat 88% van de bevolking in Nederland is en nog steeds mobiliteitsbehoeften heeft, hoewel anders dan in werk- of schoolperiodes. De OV branche gaat vaak voorbij aan deze realiteit. Niet voor niets ontvangt het OV-loket, de ombudsman van het openbaar vervoer, ieder jaar veel klachten over de dienstregeling in vakantieperiodes. "Een dienstregeling op halve kracht past steeds minder goed in de moderne tijd. Onder andere omdat er steeds minder sprake is van collectieve vakanties" aldus het OV-loket.



Reductie van het aanbod in vakantieperiodes doet pijn. Vooral forenzen hebben hier last van, aangezien veel economische activiteiten tijdens de vakantieperiodes gewoon doorgaan. Dat geldt ook voor de toeristische trekpleisters in de concessie IJssel-Vecht. Daar staat echter tegenover dat scholieren en studenten tijdens de vakantie in de spitsperiodes vrijwel wegvallen als reizigersgroep. Er komt daarom een mooi evenwicht. Veel lijnen blijven rijden met een vakantiedienstregeling, maar de periode wordt fors beperkt ten opzichte van de huidige dienstregelingen tot een zomervakantie van vier weken en kerstvakantie van twee weken. Bij de specifieke scholierenlijnen en verdichtingsritten die rijden voor scholieren/studenten wordt wel een uitgebreidere vakantiedienstregeling toegepast. De doelgroep waarvoor deze lijnen en ritten rijden, valt in schoolvakanties volledig weg. Dan blijven rijden zou geen effectieve inzet van dienstregelingen zijn.

"Een dienstregeling op halve kracht past steeds minder goed in de moderne tijd. Onder andere omdat er steeds minder sprake is van collectieve vakanties"

Een volledige kalender wordt als bijlage bij dit vervoerplan geleverd. Onderstaand ziet u de feest- en vakantiedagen.

Feestdagen	datum	bijzonderheden
1 ^e Kerstdag	vrijdag 25 december 2020	zondagdienstregeling
2 ^e Kerstdag	zaterdag 26 december 2020	zondagdienstregeling
Oudejaarsdag	donderdag 31 december 2020	dienstregeling stopt om 20:00
Nieuwjaarsdag	vrijdag 1 januari 2021	zondagdienstregeling
1 ^e Paasdag	zondag 4 april 2021	zondagdienstregeling
2 ^e Paasdag	maandag 5 april 2021	zondagdienstregeling
Koningsdag	dinsdag 27 april 2021	zaterdagdienstregeling
Hemelvaartsdag	donderdag 13 mei 2021	zondagdienstregeling
1 ^e Pinksterdag	zondag 23 mei 2021	zondagdienstregeling
2 ^e Pinksterdag	maandag 24 mei 2021	zondagdienstregeling
Vakantieperiodes	datum	bijzonderheden
Kerstvakantie	19-12-2020 t/m 01-01-2021	
Voorjaarsvakantie	20-02-2021 t/m 26-02-2021	Alleen scholierenlijnen/ritten
Goede vrijdag	02-04-2021	Alleen scholierenlijnen/ritten
Meivakantie	01-05-2021 t/m 07-05-2021	Alleen scholierenlijnen/ritten
Zomervakantie	24-07-2021 t/m 20-08-2021	
Zomervakantie noord	10-07-2021 t/m 20-08-2021	Alleen scholierenlijnen/ritten
Zomervakantie midden	17-07-2021 t/m 29-08-2021	Alleen scholierenlijnen/ritten
Herfstvakantie	16-10-2021 t/m 22-10-2021	Alleen scholierenlijnen/ritten

3. Productformules

Met de start van de concessie IJssel-Vecht worden er verschillende RRReis-productformules geïntroduceerd. In dit vervoerplan worden deze bij enkele lijnen genoemd. Om herhaling van teksten te voorkomen wordt hieronder uitgelegd wat de gebruikte productformules inhouden.

RRReis

De vertrouwde standaard busverbinding zoals deze vandaag de dag rijdt valt onder de merknaam RRReis. RRReis bussen bieden een hoog comfort en dragen bij aan een schonere leefomgeving dankzij de inzet van grotendeels elektrisch aangedreven voertuigen. Afwijkende productformules dragen allen de naam RRReis mét een toevoeging dat verwijst naar het geboden product.

ComfortRRReis

De grootste verandering wordt gebracht door comfortRRReis dat wordt gebruikt op Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) verbindingen. Onder HOV wordt verstaan, openbaar vervoer met een extra wervende uitstraling in termen van bijvoorbeeld frequenties, reissnelheid en comfort. Met dit nieuwe product krijgt het openbaar vervoer in deze regio een flinke impuls wat zal bijdragen aan een toename van de reizigersaantallen en het imago van de bus.

Er zijn verschillende eisen gesteld aan een lijn om deze onder comfortRRReis te mogen aanbieden. Zo geldt er bijvoorbeeld een minimaal aantal reismogelijkheden van vier keer per uur tijdens de spitsuren (ma-vr 6:30-9:30 en 15.00-18.30) en twee keer per uur buiten de spitsuren tot in ieder geval 23:00 gedurende de gehele week. Het aantal reismogelijkheden geldt in alle richtingen van een lijn.



Op de HOV verbindingen zal dus altijd een goede frequentie worden geboden, in de meeste gevallen zelfs meer dan de minimale eis. Ook zullen alle comfortRRReis lijnen extra ritten gaan rijden in de nachten van vrijdag op zaterdag en van zaterdag op zondag. Deze ritten sluiten aan op de binnenkomende nachttreinen van NS. Hiermee wordt er een optimale beschikbaarheid van de ketenreis geboden.

Er wordt gestart met drie comfortRRReis lijnen:

- C1 Dedemsvaart – Zwolle – Elburg – Nunspeet (voormalige lijnen 29 en 100)
- C2 Apeldoorn – Arnhem (voormalige lijn 91)
- C3 Ede – Wageningen (voormalige lijnen 84 en 88)

Voor alle drie de lijnen geldt dat de routes van de voormalige lijnen gevolgd worden met een uitzondering op een deel van lijn 29. Meer informatie hierover leest u bij de uitwerking van de maatregelen.

De comfortRRReis lijnen worden gereden met de elektrisch aangedreven 13.2 meter lange BYD K9UE bus. De extra lengte ten opzichte van de standaard bus maakt het mogelijk om alle zitplaatsen in de rijrichting te plaatsen met extra beenruimte wat voor nog meer comfort zorgt.

Verder zal er met het toevoegen van de huidige concessie IJsselmond in 2023 een nieuwe comfortRRReis-verbinding toegevoegd worden: C4 Emmeloord-Lelystad-Harderwijk.

VraagRRReis

Het hiervoor beschreven comfortRRReis komt u tegen op sterke verbindingen met grote reizigersstromen, tegelijkertijd bestaan er ook lijnen met een mindere vervoervraag. Op enkele van deze lijnen wordt (gedurende een deel van de dag) vraagRRReis geïntroduceerd, omdat blijven rijden met regulier OV niet langer te verantwoorden is. VraagRRReis is een vraagafhankelijke vorm van openbaar vervoer vergelijkbaar met de huidige Kolibrie op de Veluwe. Andere vormen van mobiliteit behoren niet tot deze concessie en kunnen daarom niet door de concessiehouder worden aangeboden.

Al is vraagafhankelijk vervoer niet het meest wervende product, met vraagRRReis wordt het ongemak zoveel mogelijk beperkt. Dit gebeurt met behulp van de aanmeldtijden; reizigers kunnen tot 30 minuten voor vertrek een rit reserveren, dit is een halvering van de gebruikelijke aanmeldtijd. Bij vertrek vanaf de stations van Zwolle, Apeldoorn en Harderwijk en vanaf september 2021 ook Lelystad hoeven reizigers zich zelfs helemaal niet van te voren aan te melden. Op deze punten staat een voertuig gereed waar men tot het tijdstip van vertrek kan instappen op ritten van de stadsdienst waarvoor vraagRRReis geldt.



Vanaf 13 december 2020 wordt vraagRRReis geboden op de volgende lijnen:

Lijn	Traject	Moment
3	Zwolle, Station – Berkum	Ma-vr na 20:00, zaterdagen zondag hele dag
5	Zwolle, Station – Westenholtte	Ma-zon na 20:00
9	Deventer, Station Colmschate – Colmschate Zuid	Ma-vr van 6:30 tot 20:00
14	Zwolle, Station – Ittersumerbroek	Ma-zon na 20:00
101*	Harderwijk, Station – Salentijnerhout	Ma-vr na 21:00, zaterdagen zondag hele dag
104*	Harderwijk – Elspeet	Ma-vr na 20:00, zaterdagen zondag hele dag
107*	Ede – Wittenberg – Putten	Ma-zon na 20:00
111*	Harderwijk – Nunspeet	Ma-zat na 20:00, zondag hele dag
112*	Apeldoorn – Nunspeet	Ma-zat na 20:00, zondag hele dag
170*	Twello – Epe	Ma-vr na 20:00, zaterdagen zondag hele dag
506*	Twello – Apeldoorn	Ma-zat na 18:00, zondag hele dag
507*	Twello – Voorst	Ma-zat na 18:00, zondag hele dag
508*	Twello – Apeldoorn	Ma-zat na 18:00, zondag hele dag
509*	Nijkerk – Barneveld	Zondag
12	Apeldoorn, Station – Orden Zuid	Ma-zon na 20:00
13	Apeldoorn, Station – Kerschoten	Ma-zon na 20:00
14	Apeldoorn, Station – Kerschoten	Ma-vr na 20:00, zaterdagen zondag hele dag
15*	Apeldoorn, Station – Twello	Ma-vr na 20:00, zaterdagen zondag hele dag
16	Apeldoorn, Station – Ossenveld	Ma-zon na 20:00
17	Apeldoorn, J. Fruytier – Stadhoudersmolen	Ma-vr van 6:30 tot 20:00
6*	Ede, Station Centrum – Station Ede -Wageningen	Ma-zat aanvullend op reguliere ritten en zondag
1*	Harderwijk, Station – Frankrijk	Ma-vr na 20:00, zaterdagen zondag hele dag

*Deze lijnen kennen in de huidige dienstregeling al vraagafhankelijk vervoer welke gereden wordt onder de noemer Kolibrie.

BuurtRRReis

Onder buurtRRReis vallen de Buurtbussen, voortaan allen gereden met de elektrisch aangedreven GINAF 8-p Mini ZE bus. Alle bestaande Buurtbus projecten worden gecontinueerd, nieuwe projecten zijn voornamelijk niet aan de orde. Wel is het mogelijk dat de diverse verenigingen wijzigingen door willen voeren voor het komende dienstregelingjaar. In dat geval staat dit vermeld in hoofdstuk 6.



4. Maatregelen per corridor

4.1. Coevorden – Dedemsvaart – Zwolle – Elburg – Nunspeet

🚌 C1 Dedemsvaart – Zwolle – Nunspeet	🚌 649 Dedemsvaart – Zwolle
🚌 129 Dedemsvaart – Coevorden	🚌 200 Elburg – Zwolle
🚌 83 Dedemsvaart – Zwolle	

Belangrijkste maatregelen

- ✓ Lijn 29 tussen Dedemsvaart en Zwolle en lijn 100 worden gecombineerd tot één doorgaande comfortRRReis verbinding C1.
- ✓ Lijn 29 tussen Dedemsvaart en Coevorden gaat rijden als lijn 129.
- ✓ Het aantal ritten van lijn 83 in de middagspits van Zwolle naar Dedemsvaart wordt verdubbeld.
- ✓ Lijn 200 wordt doorgetrokken naar Oosterenk

Lijn C1 en 129

De huidige lijnen 29 en 100 zijn beide sterke lijnen met respectievelijk zo'n 2.000 en 1.500 instappers per gemiddelde werkdag. Wel is er een duidelijk verschil te zien op afzonderlijke lijndelen; Dedemsvaart – Zwolle is goed voor ruim 1.800 instappers per dag terwijl Dedemsvaart – Coevorden met ongeveer 250 instappers per dag een stuk minder druk is. Op lijn 100 is het verschil minder groot maar nog steeds significant, ongeveer 2/3 van de reisbewegingen vindt plaats tussen Elburg en Zwolle en ongeveer 1/3 tussen Elburg en Nunspeet. Tussen Nunspeet en Zwolle wordt vrijwel niet met de bus gereisd vanwege de spoorverbinding tussen beide plaatsen. Deze mooie reizigersaantallen en de potentie voor verdere groei hiervan maakt beide lijnen een uitstekende kandidaat voor comfortRRReis.

Route

Zoals bij de productformules reeds beschreven is worden er eisen gesteld aan de minimale frequentie en bedieningsperiode van een lijn. Tussen Dedemsvaart en Coevorden maken te weinig reizigers gebruik van lijn 29 om een kwartierdienst in de spits en een halfuurdienst gedurende de rest van de week te verantwoorden. Potentie om de reizigersaantallen hier aanzienlijk te verhogen is er niet. Daarom wordt de huidige lijn 29 geknipt in Dedemsvaart. Dit maakt het mogelijk om comfortRRReis te introduceren tussen Dedemsvaart en Zwolle wat een enorme impuls geeft aan het openbaar vervoer in deze regio. Het deel tussen Dedemsvaart en Coevorden zal gaan rijden als lijn 129. Lijn 129 krijgt als begin- en eindpunt Dedemsvaart busstation waardoor alle haltes binnen Dedemsvaart worden aangedaan. Lijn C1 krijgt als begin- en eindpunt Dedemsvaart de Magnolia zodat ook hier het overgrote deel van Dedemsvaart bediend blijft. De meest voorkomende reisbewegingen kunnen hierdoor ook in de toekomst gemaakt blijven worden. Er is echter een klein aantal reizigers dat over Dedemsvaart heen reist. Voor deze groep die goed is voor zo'n 75 reisbewegingen per dag betekent dit dat zij op Dedemsvaart busstation moeten overstappen tussen lijn 129 en lijn C1.



Vandaag de dag ligt er nog een duidelijke scheiding tussen de verschillende concessiegebieden die samenkomen in Zwolle. Een gevolg hiervan is dat een groot deel van de reizigers op Zwolle busstation moet overstappen. Dit geldt bijvoorbeeld voor reizigers vanuit de omgeving Elburg die studeren aan één van de onderwijsinstellingen aan de oostkant van Zwolle of reizigers die naar het Isala ziekenhuis moeten. De nieuwe concessie IJssel-Vecht biedt kansen om meer doorgaande verbindingen te realiseren. Dit gebeurt dan ook door de huidige lijnen 29 (vanaf Dedemsvaart) en 100 samen te voegen tot één nieuwe lijn: C1. Reizigers vanuit de richting Elburg hoeven niet langer over te stappen om richting Zwolle centrum, Zwolle Isala ziekenhuis of het stadion te reizen.

Frequentie en bedieningsperiode

Lijn C1 rijdt van maandag tot en met zaterdag overdag in een kwartierdienst tussen Dedemsvaart en Elburg, tussen Elburg en Nunspeet gebeurt dit van maandag tot en met vrijdag tijdens de spitsen. Buiten de schoolvakanties worden hier nog twee ochtendspitsritten tussen Dedemsvaart en Zwolle aan toegevoegd. Tijdens de avonduren en op zondag wordt er gereden in een halfuurdienst met een laatste vertrek mogelijk uit Zwolle rond 23:50 (afhankelijk van de reisrichting). Aansluitend op de nachttreinen vertrekken er in de nachten van vrijdag op zaterdag en van zaterdag op zondag extra ritten vanuit Zwolle naar Dedemsvaart en Elburg (00:52 en 01:46).

Zoals de reizigersaantallen laten zien is er een zeer geringe vervoervraag tussen Dedemsvaart en Coevorden. Ook bestaat het overgrote deel van de reizigers uit scholieren / studenten die tijdens de spits reizen. Gevolg is dan ook dat de bezetting in de dalperiode, wanneer er tot Slagharen gereden wordt, gemiddeld slechts twee passagiers per rit bedraagt. Daarom zal de frequentie tussen 9:15 en 13:15 teruggaan naar een uurdienst, tijdens de spitsen blijft er een halfuurdienst rijden. Op zaterdag en zondag rijdt lijn 129 gelijk aan de huidige situatie een uurdienst tussen Dedemsvaart en Slagharen.

Aansluitingen

Lijn C1 biedt voortaan altijd aansluiting in Zwolle op de treinenknoop, zowel van/naar Dedemsvaart als van/naar Elburg. In de huidige situatie is dit niet op alle momenten het geval, zoals tijdens de avonduren op de huidige lijn 29. Ook in Nunspeet biedt C1 een aansluiting op de treinen in Dedemsvaart op lijn 129.

Lijn 129 biedt naast de aansluiting in Dedemsvaart ook een aansluiting op lijn 30 (Hoogeveen – Hardenberg). Deze aansluiting vindt plaats bij Slagharen Attractiepark of voor een iets ruimere aansluiting bij Lutten Centrum.

Lijn 83

Bovenop de circa 1.800 reisbewegingen die dagelijks plaatsvinden op de huidige lijn 29 stappen er ook nog ongeveer 1.000 personen per gemiddelde werkdag in op lijn 83. Lijn 83 is de snellere route tussen Dedemsvaart en Zwolle doordat deze via de A28 rijdt waar met name studenten van de onderwijsinstellingen rondom de Zwartewaterallee graag gebruik van maken. Deze snellere route geeft wellicht het beeld dat lijn 83 en niet de huidige lijn 29 voor comfortRRReis in aanmerking komt. De keuze voor lijn 29 is echter wel overwogen gemaakt. Zo zijn er de frequentie-eisen die gelden voor comfortRRReis; Lijn 29 heeft een functie binnen Zwolle en richting Hessenpoort waar veelvuldig gebruik van wordt gemaakt. Een kwartierdienst in de tegenspits kan hiermee prima onderbouwd worden terwijl lijn 83 met de huidige halfuurdienst al nauwelijks een tegenspitsfunctie heeft vanwege de route via de snelweg. De dienstregelingen die benodigd zijn voor een kwartierdienst zouden daarmee niet effectief ingezet worden. Daarnaast bedient lijn 29 Nieuwleusen en Oosterenk. Beide lijnen als comfortRRReis aanbieden kost te veel dienstregelingen en is niet te onderbouwen.

Frequentie en bedieningsperiode

De frequentie tussen Zwolle en Dedemsvaart wordt in de middag verdubbeld naar een kwartierdienst. Van de huidige ritten maken op het drukste moment 40 á 50 reizigers gebruik, dat is teveel voor een comfortabele reis. De extra ritten zorgen ervoor dat men voortaan vrijwel zeker is van een zitplaats. De extra ritten zullen echter niet zorgen voor een gelijke verdeling van de passagiers, we verwachten een 35/65 verdeling. Dit komt doordat een deel van de reizigers afkomstig is uit de treinen die arriveren op Zwolle station in de treinenknoop. Deze reizigers zullen van dezelfde ritten gebruik blijven maken. Studenten van de onderwijsinstellingen rondom de Zwartewaterallee en overige reizigers die niet uit de treinenknoop komen zullen zich naar verwachting wel gelijk verdelen.

Lijn 83 start voortaan een halfuur eerder om 6:17. Van de eerste ritten tussen Dedemsvaart en Zwolle (huidige lijn 29 en 83) maken al tussen 15 en 20 reizigers gebruik, een teken dat er vraag is naar vroege reismogelijkheden.

Waar lijn 83 nu nog in de kleine vakanties bijna volledig wegvalt zal dit vanaf december 2020 niet langer het geval zijn. De aangepaste vakantieperiode geldt ook op deze lijn waardoor er slechts een kerstvakantie van twee weken en een zomervakantie van vier weken blijft bestaan. Daarmee wordt lijn 83 ook een aantrekkelijke lijn voor forenzen.

Lijn 200

Tussen Elburg en Zwolle rijdt in aanvulling op lijn 100 ook lijn 200. Met 550 instappers per dag levert deze een belangrijke bijdrage aan de geboden capaciteit op dit traject. Lijn 200 onderscheidt zich van lijn 100 door een andere route. Vanaf Wezep wordt de snelweg A28 gevolgd en in Zwolle rijdt lijn 200 via de Blaloweg.

Route

Het eindpunt van lijn 200 wordt verlegd naar de halte Zwolle Stadion. Hiermee ontstaan er nog meer directe reismogelijkheden tussen de omgeving Elburg en Zwolle oost.

Frequentie en bedieningsperiode

Van Elburg richting Zwolle rijdt lijn 200 gedurende de ochtendspits in een halfuurdienst aangevuld met een extra rit om 7:30 en om 08:00. Deze extra ritten rijden niet tijdens de kerstvakantie en vier weken durende zomervakantie. Tijdens de middagspits rijdt lijn 200 een halfuurdienst van Zwolle richting Elburg. De huidige tegenspitsritten komen te vervallen, deze zijn vanwege de uitbreiding op lijn C1 niet langer nodig.

Effecten

- + Meer doorgaande verbindingen.
- + Verbeterde aansluitingen.
- + Verbeterde bereikbaarheid van Hessenpoort.
- + Hogere kans op een zitplaats op de drukste momenten.
- + Nachtritten.
- Overstap voor de reizigers die over Dedemsvaart heen reizen.
- Minder reismogelijkheden tussen Dedemsvaart en Slagharen buiten de spits.

4.2. Hardenberg - Hoogeveen

 30 Hardenberg – Hoogeveen

Belangrijkste maatregelen

- ✓ Strecken van de route in Hardenberg.
- ✓ Verbeterde aansluiting in Hoogeveen.

Lijn 30

Lijn 30 verbindt Hardenberg, Lutten, Slagharen en enkele kleinere kernen met Hoogeveen. Met een overstap op de trein in Hoogeveen hebben reizigers een aantrekkelijke verbinding met belangrijke bestemmingen in Noord-Nederland als Assen en Groningen. Op werkdagen maken circa 950 à 1.000 reizigers gebruik van lijn 30 en in het weekend gemiddeld maar 150 (zaterdag) en 90 (zondag). Lijn 30 voorziet in een duidelijke reizigersbehoefte en het huidige aanbod past op hoofdlijnen bij de vraag. Wel is er in de spits een enkele rit met meer dan 60 reizigers, waardoor enkele reizigers geen zitplaats hebben. Bovendien is voor reizigers van/naar Groningen de aansluiting op de treinen niet optimaal. Door verkeersdruk en congestie is de aankomstpunctualiteit van lijn 30 in Hoogeveen slechts 61.2%. Hierdoor komt het regelmatig voor dat reizigers hun trein missen.

Route

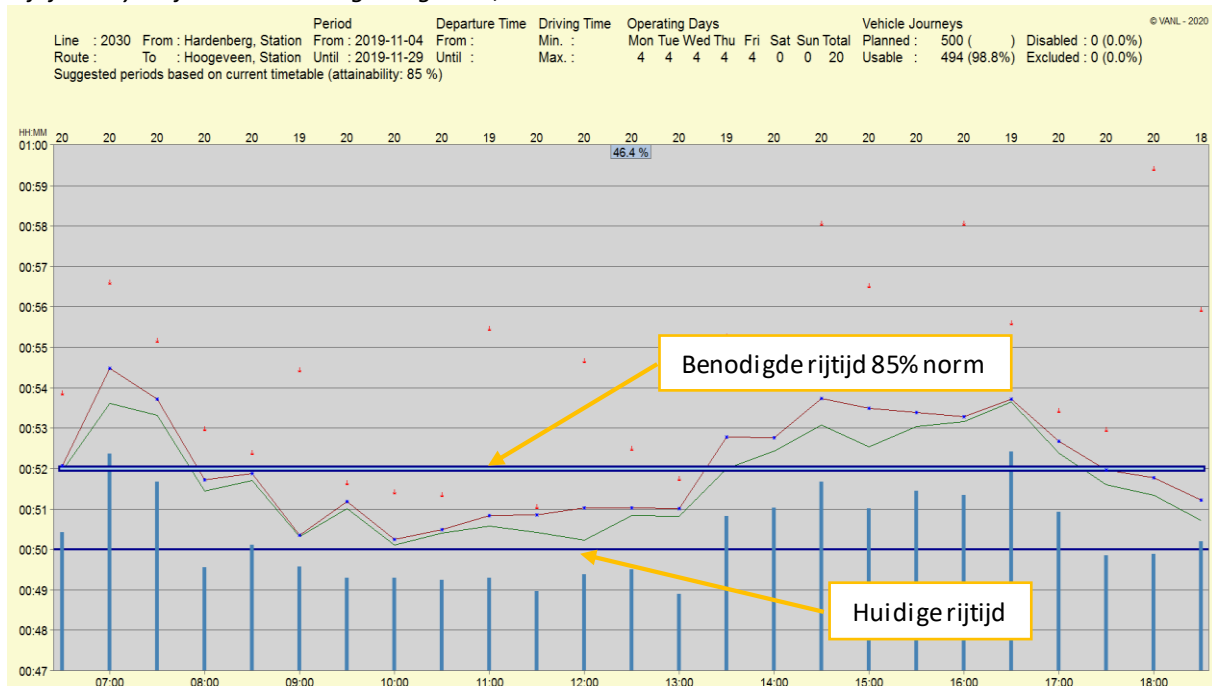
Doordat lijn 30 een geïsoleerde lijn in het gebied is kunnen de rijtijdproblemen niet zomaar opgelost worden. De kering in Hoogeveen is bepalend om aan de wettelijke minimale pauze van de chauffeur te kunnen voldoen. Om de betrouwbaarheid van lijn 30 te verhogen en daarmee de aansluiting in Hoogeveen te verbeteren zal er een oplossing gezocht moeten worden in de route. Er is gekozen om de route binnen Hardenberg te verkorten; Komende vanaf station Hardenberg wordt er niet langer een rondje gereden via de wijk Heemse maar rijdt lijn 30 bij de kruising Europaweg / Haardijk direct rechtsaf richting Slagharen. De haltes Rheezerweg,



Meteoorlaan en Clara Feyoena Heem worden dan niet langer bediend door lijn 30. De circa 30 reisbewegingen die per werkdag gemaakt worden van of naar deze haltes hebben als alternatief buurtRRReis 597.

De rijtijd op lijn 30 blijft gelijk aan de huidige rijtijd. De winst die behaald wordt als gevolg van de snellere route wordt dus gebruikt om de betrouwbaarheid van de lijn te verbeteren. Buiten de circa 30 reisbewegingen van of naar de vervallen haltes worden alle overige reisbewegingen verbeterd.

Rijtijdanalyse lijn 30 Hardenberg-Hoogeveen, data van één maand



Frequentie en bedieningsperiode

Om op werkdagen de drukste rit richting Hardenberg te ontlasten en reizigers daarmee een hogere kans op een zitplaats te bieden wordt er een extra rit ingelegd om 7:40 tussen de Mr. Cramerweg in Hoogeveen en Hardenberg. Dit is één van de ritten waarvoor de uitgebreidere vakantiedienstregeling geldt. Immers is het overgrote deel van de reizigers op dit tijdstip scholier/student.

Aansluitingen



De snellere route zorgt voor een betrouwbaardere aansluiting tussen trein en bus in Hoogeveen. De aansluiting waarnaar gekeken wordt is die van en naar Assen / Groningen. Ook verschuift de dienstregeling een minuut zodat de aansluiting van twee naar drie minuten gaat. Gecombineerd met de verbeterde punctualiteit zorgt dit voor een goede aansluiting in Hoogeveen.

In Slagharen is er een aansluiting tussen de lijnen 129 en 30. Vanaf Dedemsvaart biedt lijn 129 aansluiting op lijn 30 richting Hardenberg, in tegengestelde richting gebeurt dit van lijn 30 op lijn 129. Ook is er een aansluiting komende vanaf Hoogeveen op lijn 129 richting Coevorden vice versa.

Effecten

- + Verbeterde aansluitingen.
- + Verbeterde punctualiteit.
- + Hogere kans op een zitplaats op het drukste moment.
- Circa 30 reisbewegingen per dag kunnen niet langer met lijn 30 gemaakt worden.

4.3. Steenwijk – Zwolle

-  40 Steenwijk – Zwolle
-  640 Meppel – Zwolle

Belangrijkste maatregelen

- ✓ Betere aansluitingen.
- ✓ Verschuiving ritten van lijn 40 naar lijn 640.
- ✓ Lijndeel Meppel-Steenwijk overdragen aan het OV-bureau GD

Lijn 40 en 640

Lijn 40 verbindt Steenwijk met Zwolle via Staphorst en Oosterenk en vervoert vooral veel studenten en scholieren (77.9%). De punctualiteit is matig door toenemende congestie. Lijn 40 rijdt in de basistussen Meppel en Zwolle in een halfuurdienst met enkele extra ritten tijdens de ochtendspits. Bij de extra ritten heeft circa 50% van de reizigers station Zwolle als bestemming.

Lijn 640 is een aanvulling op lijn 40 tussen Meppel en Zwolle. Vanaf Lichtmis Busstation rijdt deze lijn een afwijkende route ten opzichte van lijn 40, namelijk via de A28 richting Zwolle. Zo ontsluit lijn 640 ook de westkant van Zwolle (omgeving Zwartewaterallee) vanuit de richting Meppel en Staphorst. Deze lijn rijdt sinds december 2017 en is dus relatief nieuw. Met 82.9% zijn studenten van het Deltion College de belangrijkste gebruikersgroep. De twee ritten per dag per richting Zwolle doen het erg goed; doorgaans zijn alle zitplaatsen bezet.

Met ingang van 10 december 2017 is het aanbod op lijn 40 tussen Meppel en Steenwijk teruggebracht tot een spitsbediening. Lage reizigersaantallen en onvoldoende potentie tot verbetering hebben hieraan ten grondslag gelegen. Een andere maatregel maar dan vanuit de huidige concessie IJsselmond betreft het omzetten van lijn 79 Meppel-Blauwe Hand in een scholierenlijn per 17 februari 2019.

Beide maatregelen hebben tot gevolg dat Nijveen hier een slechte OV-bediening aan over heeft gehouden. Het is dan ook niet verwonderlijk dat er met name vanuit Nijveen vraag is ontstaan om toch weer een volwaardige verbinding op te zetten. Momenteel maken in de ochtend ongeveer 35 reizigers gebruik van lijn 40 tussen Meppel en Steenwijk, hiervan komt de helft uit Nijveen. In de middag ligt het aantal instappers nog lager, circa 18 verdeeld over de aangeboden ritten. Daarvan reist ongeveer 2/3 naar Nijveen.

Route

In het Beschrijvend Document Concessie IJssel-Vecht is gesproken over een mogelijke scope wijzigingen aanzien van de tot de concessie behorende lijnen. Onderzocht werd of er een mogelijkheid bestaat om het lijndeel Meppel-Steenwijk (lijn 40) over te dragen aan het OV-bureau Groningen-Drenthe. Inmiddels is besloten om deze wijziging door te voeren en zal per 13 december 2020 het lijndeel Meppel-Steenwijk overgenomen worden door het OV-bureau Groningen-Drenthe en geëxploiteerd worden door Qbuzz. Hierbij zal extra aandacht besteed worden aan de overstapmogelijkheid tussen het lijndeel Meppel-Steenwijk en het lijndeel Meppel-Zwolle.

Frequentie en bedieningsperiode

Lijn 640 trekt sinds de introductie veel reizigers: zo'n 30 tot 40 per rit. Er is een duidelijke vraag naar deze snelle verbinding vanuit Staphorst naar de westkant van Zwolle (Deltion College) en naar Zwolle Station. De verdichtingsritten op lijn 40 worden daarom verschoven naar lijn 640. Deze ritten starten vanaf Staphorst omdat er tussen Meppel en Staphorst nauwelijks nog reizigers zijn met als eindbestemming Zwolle Station. Dit is een gevolg van de BOL18-regeling wat ervoor gezorgd heeft dat een grote groep reizigers vanuit Meppel met de trein is gaan reizen in plaats van met de bus.

In de middag worden er twee extra ritten ingelegd op lijn 640 van Zwolle naar Staphorst.

Aansluitingen

In Zwolle wordt met lijn 40 voortaan altijd aangesloten op de treinenknoop, zowel van trein op bus als omgekeerd. Ook biedt lijn 40 in Meppel een goede aansluiting met de trein van/naar Leeuwarden.

Effecten

- + Uitbreiding van het aantal snelle reismogelijkheden tussen Staphorst en Zwolle Station.
- + Verbeterde aansluitingen.
- + Verbeterde punctualiteit.
- + Meer rechtstreekse reismogelijkheden tussen de omgeving Zwartewaterallee en Staphorst.
- Minder reismogelijkheden tussen Meppel/Staphorst en Oosterenk.

4.4. Deventer – Zwolle

 161 Deventer – Zwolle

Belangrijkste maatregelen

- ✓ Nieuw eindpunt in Zwolle.
- ✓ Snellere route in Deventer.

Lijn 161

Lijn 161 verbindt Deventer met Zwolle via Olst en Wijhe. De eindbestemming Zwolle Busstation heeft weinig toegevoegde waarde. Voor vrijwel alle reizen met lijn 161 van/naar deze bestemming kunnen reizigers ook de trein nemen. Er reizen gemiddeld 35 mensen per dag (ca 7,5% van de dagelijkse reizigers op deze lijn) tussen Zwolle Station en de haltes van de lijn buiten Zwolle.

Route

Lijn 161 rijdt niet meer door naar Zwolle Station maar buigt af naar het Isala ziekenhuis en Hessenpoort. Dat biedt de kernen Olst en Wijhe en Zwolle Zuid een aantrekkelijke verbinding met het ziekenhuis en werkgelegenheidsclusters (Marslanden, Oosterenk en Hessenpoort). De routewijziging is zonder veel hinder mogelijk omdat gemiddeld slechts 35 reizigers per dag vanaf de haltes buiten Zwolle naar station Zwolle reizen. Zij kunnen voortaan of de trein nemen of bij halte Dr. Hengeveldweg overstappen op lijn 7, C1 en 40. De overstaptijd bedraagt slechts 1 à 3 minuten.

Om een goede ontsluiting van Hessenpoort mogelijk te maken zullen hier enkele nieuwe haltes gerealiseerd moeten worden. Dit wordt besproken met de gemeente Zwolle.

De route binnen de stadsgrenzen van Deventer (zie kaart) wordt hersteld naar de oorspronkelijke route via de Havezatelaan. Dit heeft geen gevolgen voor de bereikbaarheid van Borgele zoals bij de uitwerking van de stadsdienst Deventer zal blijken. Lijn 161 krijgt met deze aangepaste route een snellere verbinding met Deventer Station, hetgeen plezierig is voor reizigers vanuit onder andere Diepenveen en Boskamp.






Frequentie en bedieningsperiode

De huidige uurdienst van lijn 161 blijft gehandhaafd.

Effecten

- + Een verwachte reizigersgroei op de corridor van circa 25%. Grotendeels gerealiseerd dankzij de uitbreiding binnen de stadsgrenzen van Zwolle.
- + Een directe verbinding vanuit Zwolle Zuid met Isala Ziekenhuis en Hessenpoort.
- + Een snellere route binnen Deventer.
- Een overstap of alternatieve reis voor circa 35 reisbewegingen vanuit de streek naar Zwolle Station.

4.5. Salland – Zwolle

-  166 Raalte – Zwolle
-  167 Lemelerveld – Zwolle
-  267 Ommen – Zwolle

Belangrijkste maatregelen

- ✓ Nieuw eindpunt in Zwolle.
- ✓ Gericht op forenzen
- ✓ Opheffen lijn 267

Lijn 166 en 167

Twee van de parallel aan het spoor lopende busverbindingen in het gebied zijn de lijnen 166 en 167. Lijn 166 rijdt tussen Raalte en Zwolle waarbij alleen de buurtschap Wijthmen niet over een station beschikt. Lijn 167 rijdt tussen Lemelerveld en Zwolle waarbij ook Dalfsen wordt aangedaan, een plaats dat eveneens over een station



beschikt. Het is dan ook niet verassend dat slechts een klein deel van de reizigers (met een herkomst of bestemming buiten Zwolle) Zwolle Station als eindpunt heeft. Het gaat dan om ongeveer 10% van de dagelijkse 350 reisbewegingen op lijn 166, ongeveer dezelfde getallen gelden voor lijn 167. Het overgrote deel van reizigers reist van of naar Oosterenk.

Route

Met ingang van december 2020 hebben de beide lijnen niet langer tussen Zwolle Station als bestemming. Het nieuwe begin- en eindpunt wordt bedrijventerrein Hessenpoort. Met het doortrekken naar Hessenpoort wordt ingespeeld op de grote potentiële vervoervraag naar deze toplocatie met groeiende werkgelegenheid. Langs de route van lijn 166 en 167 bevindt zich dan liefst 30% van de

totale werkgelegenheid in de regio. Voor reizigers uit de richting Lenthe, Heino en Raalte is deze nieuwe verbinding een aantrekkelijk alternatief voor de auto. De parallelle verbinding met het spoor van/naar Zwolle station vervalt ten gunste van een verbinding waar de bus meer waarde heeft ten opzichte van de trein. Reizigers die willen doorreizen richting station Zwolle, stappen bij de Dr. Hengeveldweg binnen 1 tot 3 minuten over op de lijnen C1, 7 of 40.

Frequentie en bedieningsperiode

De frequenties en bedieningsperiode blijven vooralsnog gelijk aan de huidige situatie.

Aansluitingen

Ook met de nieuwe route blijft lijn 167 prima aansluitingen bieden op en van de trein in Dalfsen. De overstap voor reizigers vanuit Lemelerveld richting Zwolle Station wordt hiermee gecontinueerd.

Lijn 267

Lijn 267 is in 2018 gestart als spitsversterking voor de spoorverbinding Emmen-Zwolle, maar heeft niet het gewenste succes met gemiddeld maar 10 à 20 reizigers per rit in de ochtendspits en 5 à 10 reizigers in de middagspits.

Vanwege deze tegenvallende resultaten wordt lijn 267 vanaf december 2020 niet langer gereden. De investering in DRU is hier niet effectief. De bezetting is laag, de vervoerstream is eenzijdig en de gewenste bijdrage aan een ontlasting van de drukste treinritten is niet tot stand gekomen. Het vervallen van lijn 267 levert beperkte hinder op. De trein is een perfect alternatief in Ommen en voor de 1 à 2 reizigers uit Oudleusen is Buurtbus 591 beschikbaar, deze reizigers kunnen dan in Dalfsen overstappen op de trein.

Effecten

- + Betere bereikbaarheid van Hessenpoort.
- + Meer gericht op de forens wat een belangrijke bijdrage kan leveren aan de toekomstvastheid van de lijnen 166 en 167.
- Circa 70 reisbewegingen per werkdag zullen een overstap krijgen.
- Circa 70 reisbewegingen per werkdag zijn niet meer mogelijk als gevolg van het opheffen van lijn 267, voor deze bewegingen is wel een alternatief beschikbaar.

4.6. Deventer – Raalte

Lijn 165

De huidige dienstregeling van lijn 165 past bij de vraag. Daarom worden er op deze lijn geen wijzigingen doorgevoerd.

4.7. Stadsdienst Deventer

- Op werkdagen maken in Deventer gemiddeld 5.500 reizigers gebruik van de bus. De sterkste lijn is lijn 5 naar De Vijfhoek met gemiddeld 1.250 reizigers op een werkdag. Dit past bij een stad met circa 80.000 inwoners. Helaas zien we een daling van 6.500 reizigers (2016) naar 5.500 (2018). Dit is tegen de trend van reizigersgroei in Midden Overijssel. Er zijn twee oorzaken: de grootschalige infra-projecten met vertragingen en uitval voor reizigers en de reductie van het aanbod in 2017 en 2018 door de Herijdingsmaatregelen. De daling is in de hele stad en vooral in het noordwesten.
- In de dienstregeling van 2020 rijdt NS tussen Deventer en Amersfoort (en verder naar de Randstad) vier keer per uur een intercity. Dit is een enorme kans om de ketenreis te verbeteren. Het is hiermee voor het eerst mogelijk om tegelijkertijd goed aan te sluiten op Intercity's naar Zwolle, Arnhem én Amersfoort. Bij stadslijnen die om het kwartier rijden, kunnen alle busritten perfect aansluiten op een intercity.
- Aan de snelweg A1 is het Bedrijvenpark A1 in ontwikkeling. Het is nog niet bekend hoeveel werknemers hier gaan werken, maar zeker is wel dat Sligro hier een groot distributiecentrum opent.
- Afgezet tegen de rest van de Concessie is het aandeel scholieren en studenten met 51,9% relatief gering. Forenzen zijn goed voor 23,9%; senioren voor 7,2%. Dat laatste percentage is relatief hoog. Het aandeel overige reizigers is in Deventer 17%.

De stadsdienst Deventer zal in dienstregelingjaar 2021 ingrijpend veranderen. Bovendien is er per deelgebied een sterke samenhang tussen de maatregelen. Daarom wordt voor de uitwerking van de maatregelen de stad in twee delen behandeld. Te beginnen met noordwest (lijn 2, 3 en 4) en volgend het stadsdeel zuidoost (lijnen 1, 5, 6, 7, 8, 9 en 160).



4.7.1 Deventer Noordwest

- 🚏 2 Station – Platvoet
- 🚏 3 Station – Platvoet
- 🚏 4 Station – Schalkhaar

Belangrijkste maatregelen

- ✓ Nieuwe route lijn 2 en 4
- ✓ Sneller en duidelijker
- ✓ Altijd een halfuursdienst
- ✓ Herstelde verbinding tussen Zandweerd en Borgele / Keizerslanden

Lijn 2 en 3

Lijn 2 reed in 2016 nog om het kwartier. Na de Herijdingsmaatregelen bleef in 2018 een uurdienst over, op een groot deel van het traject met lijn 161 aangevuld tot een halfuursdienst. Gevolg: veel klachten en afhakende reizigers van gemiddeld 600 reizigers (lijn 2) naar nog geen 400 per dag (lijn 2 en 161 samen). Bovendien is er met verschillende dag- en avondroutes geen eenduidig aanbod. Op lijn 3 ging in 2017 het aanbod van een

kwartier- naar een halfuursdienst. Ook verdween de doorkoppeling van lijn 2 en 3, met als gevolg een verminderde bereikbaarheid van winkelcentrum Borgele en minder reismogelijkheden tussen de wijken en in Platvoet van/naar het station.

Route

Uit de daling van reizigersaantallen mag geconcludeerd worden dat de wijzigingen die de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden de stadsdienst helaas geen goed hebben gedaan. Inmiddels is de situatie veranderd wat de mogelijkheid biedt om weer te investeren in het aanbod. Lijn 2 zal gaan rijden via WKC Keizerslanden en WKC Borgele en als vanouds doorrijden naar Platvoet. Bij Platvoet wordt lijn 2 gekoppeld aan lijn 3 om door te rijden via Zandweerd naar het station. De verbinding Zandweerd – WKC Borgele / WKC Keizerslanden is hiermee hersteld.



Frequentie en bedieningsperiode

Alle lijnen in dit deel van Deventer rijden van aanvang tot einde dienst in een halfuursdienst gedurende de gehele week. De vertrektijden van de lijnen 2 en 3 zijn op elkaar afgestemd wat zorgt voor een reismogelijkheid op ieder kwartier vanuit en in richting de omgeving Platvoet.

Lijn 4

Op lijn 4 is er met de huidige route een forse omreisfactor. Dé kans voor dit deel van de stad is met meer reismogelijkheden en snellere, eenduidige routes de verloren reizigers terug de bus in te krijgen.

Route

De huidige route van lijn 4 is omslachtig en verstoringgevoelig. Hiermee is de bus in Schalkhaar geen aantrekkelijke reisoptie. Ook deze route zal gaan veranderen, voortaan rijdt lijn 4 via de Brinkgeverweg naar Deventer Station. Dit geeft reizigers vanuit Schalkhaar een snelle verbinding met Deventer Station/Centrum. Reizigers vanuit Keizerslanden hebben lijn 2 als alternatief.

Frequentie en bedieningsperiode

Net als de lijnen 2 en 3 zal ook lijn 4 gedurende alle dagen van de week van aanvang tot einde dienst in een 30 minuten frequentie rijden.

Effecten

- + Dankzij alle maatregelen kunnen we geleidelijk terugkeren naar de reizigersaantallen van voor de Herijkingsmaatregelen. Met het totaalpakket van maatregelen krijgen alle wijken een volwaardige stadsdienst met minimaal twee reismogelijkheden per uur en overall snelle en betrouwbare routes. Mini maal 95% van alle bestaande reizigers in dit deel van Deventer gaan er op vooruit
- + De nieuwe route van lijn 2 verbetert de bereikbaarheid van Humanitas en het Etty Hilliesum Lyceum
- + Inwoners van Zandweerd reizen weer vlot met de bus naar de winkelcentra Borgele en Keizerslanden. Een sterke lokale wens.

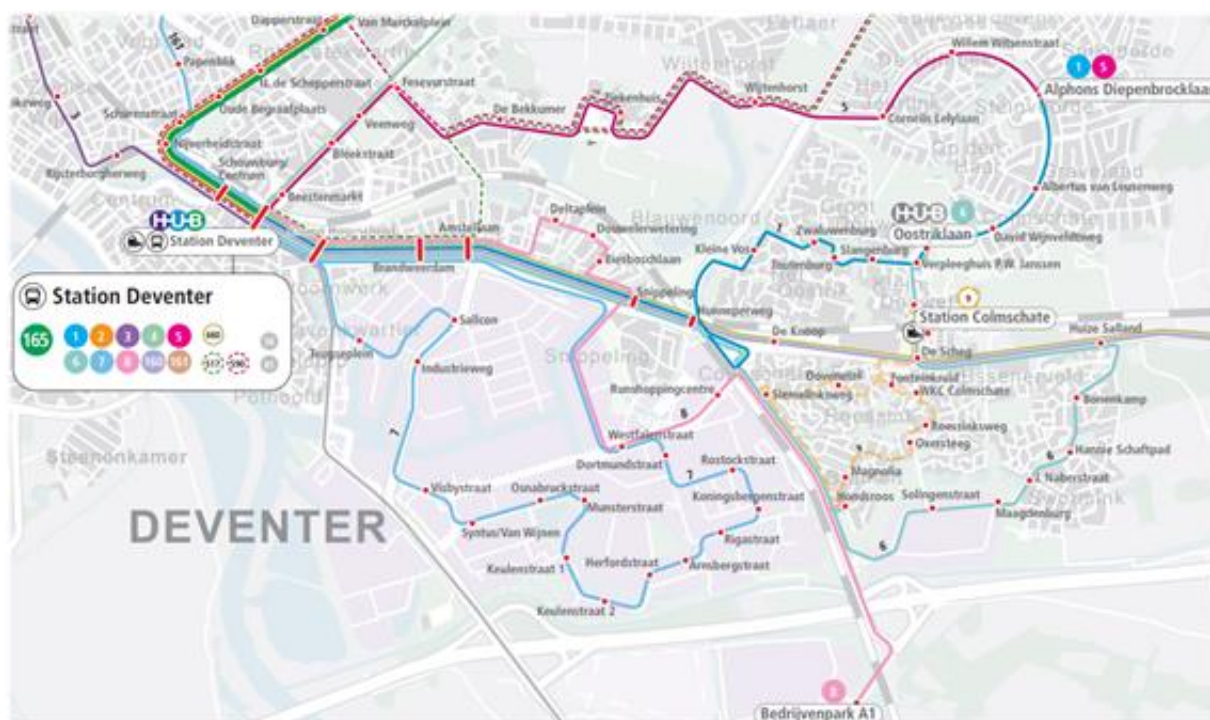
- + Een retourreis vanuit Schalkhaar is vijf minuten sneller én goedkoper dan in de huidige dienstregeling. Hiervan profiteren gemiddeld 150 reizigers per dag.
- Enkele haltes aan de oostkant van Keizerslanden komen te vervallen als gevolg van de nieuwe route van lijn 4. Alternatieve haltes bevinden zich op maximaal 400 meter afstand, in de meeste gevallen is dit nog een stuk minder.

4.7.2 Deventer Zuidoost

- | | |
|---|--|
| 1 Station – De Vijfhoek via Blauwenoord | 5 Station – De Vijfhoek via Ziekenhuis |
| 6 Station – De Vijfhoek via Colmschate | 7 Station – Kloosterlanden |
| 8 Station – Bedrijvenpark A1 | 9 Colmschate – Colmschate Zuid |
| 160 Station – Bathmen | |

Belangrijkste maatregelen

- ✓ Nieuwe routes
- ✓ Sneller en duidelijker
- ✓ Betere frequenties
- ✓ Nieuwe verbindingen



Lijn 1 en 5

Er wonen circa 30.000 mensen in de wijken De Vijfhoek, Colmschate zuid en Colmschate noord, die alle op een behoorlijke afstand van het centrum liggen. De bus kan hier (potentieel) concurreren met de fiets. Helaas hebben alle lijnen behalve lijn 5 omslachtige routes en maken zo hun potentieel niet waar. Zoals lijn 1 op de verbinding tussen Blauwenoord en het centrum met ommetjes via de Rivierenwijk en de Kloosterlanden. De reizigersaantallen overtuigen niet: in de Rivierenwijk gemiddeld 180 reizigers per werkdag, 50 op zaterdag en 30 op zondag. In de Kloosterlanden gemiddeld 70 per werkdag, 10 op zaterdag en 5 op zondag. Lijn 5 is met gemiddeld 1.250 instappers op een werkdag de meest succesvolle lijn van Deventer. Ook op zaterdag (475 instappers) en zondag (250) doet deze lijn het goed. Het is de enige stadslijn in Deventer met een snelle directe route. Op werkdagen lopen de bezettingen op tot 45 reizigers per rit. Zonder extra ritten is er op de drukste momenten geen ruimte meer voor groei.

Route

Lijn 1 krijgt een snelle, gestrekte route van het station via Blauwenoord, de Knoop en de Snipperlingsdijk naar de Alphons Diepenbrocklaan in De Vijfhoek. De bediening van de Rivierenwijk en Kloosterlanden wordt overgenomen door de nieuwe lijn 8. De route van lijn 5 wordt ingekort tot de Alphons Diepenbrocklaan, de directe verbinding tussen De Vijfhoek en Station Colmschate / WKCColmschate komt daarmee te vervallen. Voor de circa 17 reisbewegingen per dag is een alternatief zoals bij de uitwerking van lijn 6 duidelijk zal worden.

Bij de halte Alphons Diepenbrocklaan worden de lijnen 1 en 5 aan elkaar gekoppeld. Reizigers vanuit De Vijfhoek hebben daarmee voortaan de keus uit twee lijnen met een dubbel aantal reismogelijkheden tot gevolg.

Frequentie en bedieningsperiode

Lijn 1 gaat in de spits vier keer per uur rijden en buiten de spits altijd twee keer per uur. Lijn 5 blijft in de spits vier keer per uur rijden. Dat betekent voor De Vijfhoek in de spits maar liefst acht snelle reismogelijkheden naar het centrum: vier keer per uur via de route van lijn 1 en vier keer per uur via de route van lijn 5. Een flinke kwaliteitsimpuls met het oog op potentiële reizigersgroei. Buiten de spits rijdt lijn 5 twee keer in plaats van de huidige vier keer per uur. Toch blijft in De Vijfhoek het aantal reismogelijkheden naar het centrum gelijk dankzij de doorkoppeling tussen lijn 1 en 5. Uiteraard zijn de vertrektijden van beide lijnen op elkaar afgestemd zodat er ook daadwerkelijk sprake is van een dubbel aantal reismogelijkheden.

Lijn 6

Lijn 6 maakt de meest omslachtige route. Over de éénrichtingslus in Colmschate doet de bus maar liefst 18 minuten. Gemiddeld zijn er slechts 380 reizigers op werkdagen waarvan 2/3 reist van/naar haltes op het gestrekte routedeel op de Snipperlingsdijk en Holterweg. In Colmschate zelf is het gebruik gering met op haltes naar het einde van de lus soms maar 5 à 10 reizigers per dag. Reizigers lopen liever naar de Holterweg voor de snelle verbinding met lijn 160 naar het centrum.

Route

Ook lijn 6 krijgt een aantrekkelijke, eenduidige route zonder lussen. Er wordt niet langer via de Grote Ratelaar gereden maar direct via de Siemlinksweg naar de halte Hondсроos, daar draait de bus terug de Siemlinksweg op om vervolgens via de Maagdenburstraat een gestrekte route door Colmschate te rijden. Komende bij de Holterweg rijdt lijn 6 via de Oostriklaan naar de halte Oostriklaan, deze halte is het eindpunt voor lijn 6 en zorgt voor een overstapmogelijkheid op en van lijn 1. Dit heeft als voordeel dat er nog steeds een reismogelijkheid bestaat tussen De Vijfhoek en WKC Colmschate. Ook ontstaat er een nieuwe reismogelijkheid vanuit Colmschate Zuid naar het ziekenhuis omdat lijn 1 verder rijdt als lijn 5.

Frequentie en bedieningsperiode

Lijn 6 krijgt gedurende de gehele week van aanvang tot einde dienst een halfuurdienst.

Lijn 7

Lijn 7 rijdt alleen in de spits. Op het drukste deel van de spits hebben de ritten een goede bezetting.

De huidige route en dienstregeling van lijn 7 sluiten goed aan op de behoefte en vraag in de Kloosterlanden. De huidige dienstregeling wordt daarom niet aangepast.

Lijn 8

De snelle route van lijn 1 levert veel voordelen op. Maar ook de inwoners van de Rivierenwijken bezoekers van de Kloosterlanden (Westfalenstraat) behouden dankzij de nieuwe lijn 8 van/naar Bedrijvenpark A1 een OV-aanbod. Passend bij de vraag in de bediende gebieden zijn er alleen ritten op werkdagen overdag om het uur en om het half uur in de spits. Dankzij een halte bij de Hondсроos in Colmschate zuid en een optimale afstemming op lijn 6 heeft het westelijke deel van Colmschate zuid in de spits vier reismogelijkheden per uur van/naar het centrum. Reizigers profiteren zo ook van treinaansluitingen in alle richtingen bij het station.

Lijn 9

De maatregelen in Deventer zuidoost geven gezamenlijk een flinke kwaliteitsimpuls. Ze laten echter een gatje vallen in Roessink, één van de negen buurten in Colmschate zuid, die volgens het Programma van Eisen wel bediend moet worden. Hier biedt vraagRRreis een verbinding met station Colmschate via WKC Colmschate. In de Doorontwikkeling komen hier mogelijk Andere Mobiliteitsdiensten in beeld.

Lijn 160

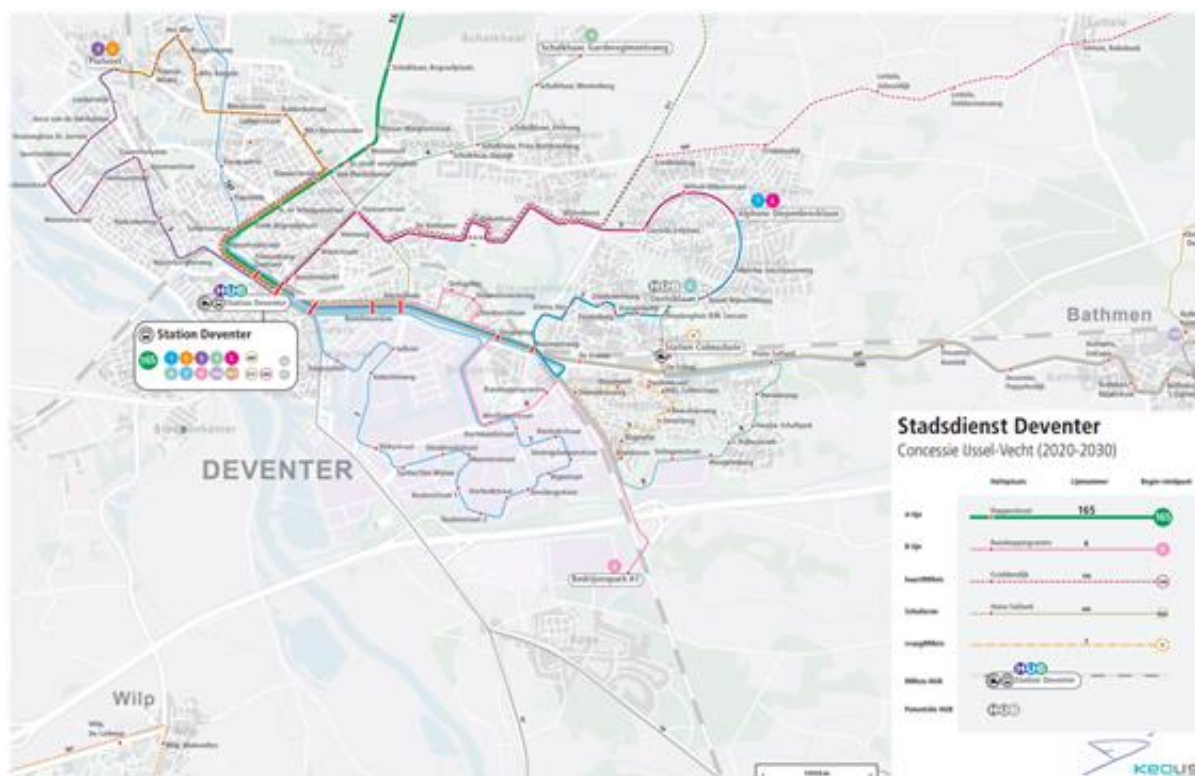
Lijn 160 is een streeklijn tussen Bathmen en Deventer en heeft ook binnen Deventer op de Snipperlingsdijk en Holterweg een belangrijke functie voor lokale reizigers. Het is de snelste verbinding naar Deventer oost met De Scheg en WKC Colmschate als belangrijke bestemmingen. Met de nieuwe opzet van lijn 6 wordt lijn 160 nog belangrijker. Lijn 6 verdwijnt immers op de Holterweg. Vanuit Bathmen maken gemiddeld 225 reizigers per werkdag gebruik van deze lijn.

Frequentie en bedieningsperiode

Lijn 160 rijdt voortaan altijd twee keer per uur. Tijdens de avonduren en op zondag betekent dit een verdubbeling van het aantal reismogelijkheden. Lijn 160 start op doordeweekse dagen rond 06:00, op zaterdag rond 07:00 en op zondag rond 08:00, de laatste rit vertrekt op alle dagen om 23:50 vanaf Deventer station.

Effecten

- + Nieuwe reis mogelijkheden zoals Colmschate Zuid – Ziekenhuis en Station – Bedrijvenpark A1.
- + Gestrekte routes op lijn 1 en 6 dus een goedkopere rit voor reizigers.
- + Meer treinaansluitingen.
- + Hogere frequenties dus meer reismogelijkheden.
- Enkele reizigers zullen een grotere afstand tot een halte moeten afleggen zoals rond de Grote Ratelaar.
- Geen weekendbediening van de Rivierenwijk.



4.8. Stadsdienst Zwolle

- Met gemiddeld 50.000 reizigers per werkdag staat de bus in Zwolle stevig op de mobiliteitskaart. Bij de stadslijnen zijn er gemiddeld zo'n 18.000 reizigers per werkdag. Daarmee is de stadsdienst van Zwolle de drukste van de concessie. Dat neemt niet weg dat er ook enkele lijnen zijn die het wat minder goed doen, vooral in de avonduren.
- Zwolle groeit tot 2040 met zo'n 20.000 inwoners naar een stad met bijna 150.000 inwoners.
- Zwolle is de spil in en voor de regio met voorzieningen, bestuur, onderwijsinstellingen en bedrijvigheid. Dat geeft een enorm vervoerpotentieel.
- Zwolle is één van de belangrijkste spoorknoppunten in Nederland. Kenmerkend is de "treinenknoop": alle intercity's hebben een aankomst en vertrek rond dezelfde tijd. Niet alle bussen sluiten daar optimaal op aan.
- Bedrijventerrein Hessenpoort heeft nu al zo'n 8.000 werknemers en groeit sterk. Het gaat minimaal om een verdubbeling en de komst van Hessenpoort 3 staat inmiddels al op de planning.
- Windesheim (20.000 studenten), het Deltion College (17.000) en Landstede MBO (7.000) zijn zeer relevant voor het OV. Het busvervoer naar deze instellingen en naar diverse kleinere onderwijsinstellingen loopt stilaan tegen logistieke en capaciteitsgrenzen aan.
- Kenmerk van de huidige netwerkstructuur zijn de lange lussen in één richting. Soms het gevolg van de beschikbare infrastructuur, soms de keuze voor een brede oppervlakte-ontsluiting. Effecten voor de reizigers zijn omslachtige routes, langere reistijden, lagere frequenties en hogere tarieven. Soms is de beste manier van reizen met één instaphalte op de heenreis en een andere uitstaphalte op de terugreis.
- Toenemende congestie in Zwolle heeft een negatief effect op de punctualiteit.
- Dankzij de potentie van het gebied liggen er in Zwolle grote kansen om nieuwe reizigers te trekken met een aantrekkelijk hoofdnetwerk van snelle en frequente lijnen en een betere ketenreis.

Ook voor Zwolle worden de maatregelen per deelgebied behandeld: noord (lijn 2, 4, 9 en 12), oost (lijn 3, 7 en 11), zuid (lijn 6, 8 en 14) en west (lijn 1, 5 en 10). Voor alle lijnen geldt dat er maximaal ingezet wordt op een goede aansluiting op de treinenknoop en een directe verbinding met het centrum.



In 2019 en 2020 rijden de bussen een aangepaste route richting Zwolle Busstation als gevolg van de werkzaamheden aan de noordkant van het station. Inmiddels is duidelijk geworden dat de geplande einddatum voor die werkzaamheden niet gehaald zal worden. Dit heeft tot gevolg dat de beoogde routes via de Stationsweg nog niet gereden kunnen worden vanaf de start van de concessie IJssel-Vecht. Voorstel is om de huidige routes als tijdelijke route te continueren tot het moment dat het stationsplein en Oosterlaan weer open zijn. In de huidige dienstregeling zijn deze routes als vaste route ingebouwd en niet als omleiding. Dit heeft te maken met de lange duur van de werkzaamheden (volledige dienstregelingjaren) wat het voor reizigers en chauffeurs overzichtelijker maakt om als vaste route te rijden. Vanaf december 2020 heeft het de voorkeur om wel volgens een omleiding te rijden omdat de werkzaamheden naar verwachting begin 2021 afgerond zullen worden. Er kan dan snel omschakeld worden naar de routes zoals deze bedoeld zijn.

4.8.1 Zwolle noord

2 Station – Aa-Landen via Holtenbroek
9 Station – Deltion

4 Station – Aa-Landen
12 Station – Zwartewaterallee

Belangrijkste maatregelen

- ✓ Snelle eenduidige route in twee richtingen voor de lijnen 2 en 4.
- ✓ Meer reismogelijkheden dankzij koppeling lijnen 2 en 4.

Lijn 2 en 4

Lijn 2 en 4 verbinden de wijken Holtenbroek en Aa-Landen (23.000 inwoners) met het centrum en het station. Met de Herijking hebben deze lijnen grote lussen gekregen die maar in één richting worden gereden. Op werkdagen maken gemiddeld zo'n 1.300 reizigers gebruik van lijn 2 en 1.500 van lijn 4. Beide lijnen hebben passend bij de vraag op werkdagen en zaterdag overdag een kwartierdienst. In het weekend hebben de lijnen samen zo'n 1.500 (zaterdag) en 750 reizigers (zondag). De wijk Aa-Landen heeft een winkelcentrum (Winkelcentrum Aa-Landen/ De Dobbe) dat ook inwoners uit andere wijken trekt.

Route

Beide lijnen gaan rijden tussen het station en de Waallaan. Lijn 2 doet dit via de Bachlaan en Middelweg, lijn 4 via WKC De Dobbe en de Maaslaan. Bij de halte Waallaan zijn lijn 2 en 4 aan elkaar gekoppeld, lijn 2 rijdt dus altijd door als lijn 4 en vice versa. Om dit mogelijk te maken vervallen enkele haltes met gemiddeld één instapper per rit. Reizigers van de vervallen haltes Pergolesistraat, Buxtudestraat en Belinistraat hebben als alternatieve haltes Bachlaan en Bachplein. Reizigers van de vervallen haltes Hunzelaan, Welle, Oosterdiep en Morra hebben De Zoom en Waallaan als alternatief. De extra loopafstand voor reizigers is maximaal 400 meter.

Het overgrote deel van de huidige reizigers profiteert echter flink van deze nieuwe routes. De reistijdwinst kan tot wel 40% sneller uitvallen, zoals bijvoorbeeld voor de halte Waallaan het geval is. De reistijd gaat hier van 26 minuten naar 16 minuten voor een reis naar het station.

Frequentie en bedieningsperiode

De frequentie en bedieningsperiode blijft voor beide lijnen gelijk aan de huidige situatie. Echter, dankzij de koppeling bij de Waallaan en het feit dat de vertrektijden op elkaar afgestemd zijn, krijgt een groot deel van Zwolle noord een verdubbeling van het aantal reismogelijkheden.

Lijn 9 en 12




Beide lijnen spelen in op de behoeften van de onderwijsinstellingen aan de Zwartewaterallee. We monitoren de situatie en volgen we wijzigende lestijden en vraagpatronen. Het aanbod van 2020 sluit goed aan op de vraag. Daarom zijn er hier geen wijzigingen.

Effecten

- + Gestrekte routes op lijn 2 en 4 dus een goedkopere rit voor reizigers.
- + He grootste deel van de huidige reizigers behaalt een forse reistijdwinst.
- Enkele haltes komen te vervallen waardoor voor sommige reizigers het voor- en na transport langer duurt.



4.8.2 Zwolle Oost

-  3 Station – Hessenpoort
-  7 Station – Stadion
-  11 Station – Oosterenk

Belangrijkste maatregelen

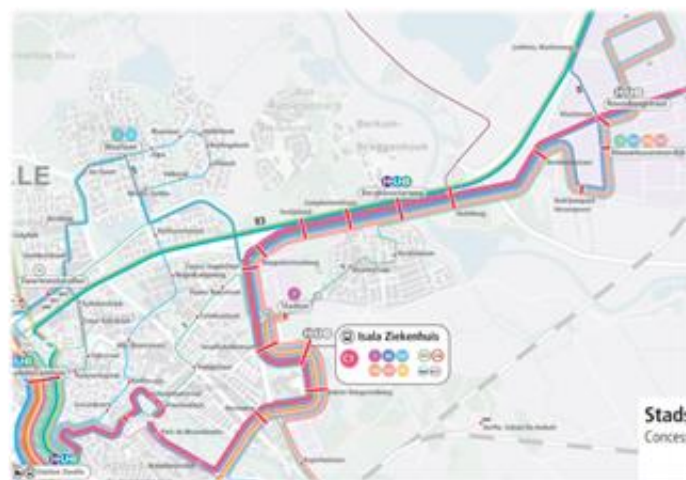
- ✓ Volledige bediening van Hessenpoort vanaf het station.
- ✓ Vraagafhankelijk vervoer voor Berkum tijdens de avonduren en het weekend.
- ✓ Opheffen lijn 11.

Lijn 3 en 11

In dit deel van de stad is er veel paralleliteit tussen lijnen. Zo worden bijna alle haltes van de huidige lijn 11 ook door streeklijnen bediend. Diezerpoort wordt op maar liefst drie verschillende manieren bediend door de huidige lijnen 2, 3 en 4. Hetzelfde zien we in Oosterenk, waar lijn 11 weinig meerwaarde heeft ten opzichte van lijn 7 en diverse streeklijnen. Het aanbod is versplinterd, waarmee de inzet van DRU niet altijd even effectief is. Dat geldt ook voor de bezetting. Op lijn 3 zijn er gemiddeld maar 150 reizigers per dag van of naar Berkum. Zowel Oosterenk met zijn onderwijsinstellingen, het Isala ziekenhuis als Hessenpoort hebben een groot vraagpotentieel. Bij Oosterenk wordt daar nu al aardig op ingespeeld. Ook de streeklijnen en vanaf 2021 comfortRRReis spelen daarbij een rol van betekenis. In Hessenpoort is het aanbod met alleen de streeklijnen 29 en 40 nog mager. Gemeente en bedrijven zien hier graag een overtuigender OV-aanbod met een goede ontsluiting van het gebied en een vlotte verbinding met het station.

Route

Op het traject tussen het station en Rodetorenplein / Diezerpoort is lijn 3 niet nodig. De lijnen 2 en 4 bieden hier al een prima busproduct met kwartierdiensten overdag op werkdagen en zaterdag. Dat geeft de mogelijkheid om lijn 3 een nieuwe vlotte route te geven van het station via Wipstrik en Berkum naar Hessenpoort. De toegevoegde waarde ten opzichte van lijn C1 (voorheen 29) is groot. Lijn 3 geeft Hessenpoort een uitstekende ontsluiting en heeft een vlotte route naar het station. Lijn C1 gaat als comfortRRReis snel met weinig haltes op een centrale as door Hessenpoort. Lijn 3 doet het niet zo goed op de verbinding met Berkum. Door bij lijn 3 de bediening van Berkum te combineren met de ontsluiting van Hessenpoort krijgt de lijn een tweede doel. Bovendien is de spitsrichting voor beide locaties tegengesteld. Dat voorkomt lege bussen in de tegenspitsrichting en is daarmee dubbel effectief en toekomstvast.



Frequentie en bedieningsperiode

In basis rijdt lijn 3 een halfuurdienst. Om optimaal in te spelen op de behoeften van forenzen zijn er tijdens het drukste deel van de spits vier reismogelijkheden per uur. In de avonduren en in het weekend is de vraag in Berkum met gemiddeld maar 1 à 3 reizigers per rit gering. Hessenpoort genereert als bedrijventerrein vooral vraag op werkdagen overdag. Daarom bieden we 's avonds en in het weekend vraagRRReis op het traject tussen het station en Berkum. Reizigers vanaf het station hoeven niet te reserveren.

Lijn 11 vervalt. Er zijn ruim voldoende alternatieve reismogelijkheden. ComfortRRReis C1 is het meest prominente alternatief. Er vervallen ook vijf haltes: De Ruyterplein, Cornelis Houtmanstraat, Tesselschadestraat, Brederostraat en Jacob Catstraat. De gemiddeld 55 reizigers per werkdag hebben uitstekende alternatieven met de haltes aan de Trompstraat en de Herenweg (vele lijnen).




Lijn 7

Lijn 7 is afgestemd op de behoeften van de onderwijsinstellingen rond Oosterenk. Net als bij lijn 9 en 12 monitoren we de situatie en spelen we snel in op wijzigende lestijden en vraagpatronen. Het aanbod van 2020 sluit goed aan op de vraag. Daarom zijn er geen wijzigingen en blijft de huidige route en dienstregeling gehandhaafd.

Effecten

- + Bereikbaarheid van Hessenpoort verbetert.
- + De DRU van lijn 11 worden ingezet om verbeteringen elders mogelijk te maken.
- Enkele haltes komen te vervallen waardoor voor sommige reizigers het voor- en na transport langer duurt.
- VraagRRReis tijdens de avonduren op lijn 3.

4.8.3 Zwolle Zuid

-  6 Station – Ittersumerbroek
-  8 Station – Ittersumerbroek
-  14 Station – Ittersumerbroek via Schelle

Belangrijkste maatregelen

- ✓ Nieuwe routes voor de lijnen 6 en 8.
- ✓ Nieuwe lijn 14.

Lijn 6 en 8

Van de 30.000 inwoners in Zwolle zuid woont de helft in Schelle, relatief dicht bij het station, en de andere helft in Ittersumerbroek, op behoorlijke afstand van het station. Beide wijken zijn ongeveer even groot, maar door zijn ligging heeft Ittersumerbroek dus meer potentieel. Nu rijden lijn 6 en 8 een grote en relatief trage acht door het gebied. Door de karakteristieken van de route voelt de reis via Schelle voor doorgaande reizigers naar Ittersumerbroek extra traag en omslachtig aan. In dienstregelingjaar 2019 is de frequentie bovendien teruggebracht naar een halfuurdienst. Op werkdagen maken gemiddeld 2.400 reizigers gebruik van deze lijnen. Maar liefst 1.000 zijn studenten van Windesheim. Zij gebruiken lijn 6 voor een rit van nog geen drie minuten vanaf het station. De overige 1.400 reizigers zijn 50/50 verdeeld over lijn 6 en 8. Maar liefst 80% van die reizigers gebruikt de lijnen doorgaand naar Ittersumerbroek. Slechts 20% reist naar Schelle.

Route

Lijn 6 en 8 worden gebundeld op een snelle doorgaande route via de Nieuwe Deventerweg. In Ittersumerbroek bedient lijn 6 de oostkant en lijn 8 de westkant. De nieuwe directe routes van lijn 6 en 8 biedt 80% van de huidige reizigers (exclusief studenten Windesheim) een kortere reistijd. De reis van bijvoorbeeld het station naar de Rommestraat is maar liefst 44% sneller. De exacte reistijdwinst is afhankelijk van de halte, maar alle reizigers in Ittersumerbroek gaan erop vooruit. Ritten van lijn 6 en 8 worden gekoppeld bij de Rommestraat.

Frequentie en bedieningsperiode

In de avonduren en op zondag is de vraag relatief gering (1 à 5 reizigers per rit). Daarom geldt er op



die tijdstippen een aangepast bedieningsmodel. Lijn 6 en 8 rijden dan slechts in één richting: Lijn 8 vanaf het station naar Ittersumerbroek en vervolgens als lijn 6 terug naar het station. De reisrichting door de wijk sluit aan op de vraag, zodat de grootste groep reizigers de snelste reismogelijkheid heeft van het station naar hun bestemmingshalte in de wijk. Reizigers hebben dan twee reismogelijkheden per uur.

Lijn 14





Met de nieuwe route van lijn 6 is er in Schelle behoefte aan een alternatief. De nieuwe lijn 14 zorgt hiervoor. Er zijn twee reismogelijkheden per uur van maandag tot en met zondag. In de avonden rijdt vraagRRReis. Met een aparte lijn 14 worden de tijden beter afgestemd op de treinenknoop. Zo wordt de ketenreis voor inwoners van Schelle aantrekkelijker.

In de ochtendspits lopen er grote groepen studenten naar de Windesheim Campus. Voortaan is dat ook het alternatief voor de studenten die nu een klein stukje met lijn 6 reizen. Daarom doet lijn 14 de halte Burgemeester van Walsumlaan niet langer aan. Na een zorgvuldige afweging is besloten dat de investering, die noodzakelijk is om studenten per bus naar de onderwijsinstelling te brengen, niet in verhouding staat tot de baten die dit oplevert voor de studenten zelf. De circa 1.200 meter van het station naar de onderwijsinstelling zal voortaan dus te voet of per fiets moeten worden afgelegd. Ook rijdt lijn 641 enkele ritten tussen het station en het Windesheim.

Effecten

- + Betere aansluiting vanuit alle richtingen op de treinenknoop.
- + Gestrekte route dus goedkopere rit.
- + Reistijdwinst voor vrijwel alle reizigers uit Ittersumerbroek.
- Geen alternatief voor studenten van het Windesheim.
- VraagRRReis tijdens de avonden voor Schelle.

4.8.4 Zwolle West

-  1 Station – Stadshagen
-  11 Station – Stadshagen
-  5 Station – Westenholtte
-  10 Station Stadshagen - Deltion

Belangrijkste maatregelen

- ✓ Nieuwe lijn voor Stadshagen
- ✓ Goede bediening (station) Stadshagen
- ✓ VraagRRReis in de avonden op lijn 5.
- ✓ Lijn 10 vervalt

Lijn 1 en 11

Met ingang van 17 februari 2019 is in Zwolle de route van lijn 1 door Stadshagen aangepast. Aanleiding hiervoor was de destijds geplande opening van station Stadshagen en de wens om ook de buurten Breecamp en Breezicht op te nemen in de route van deze lijn. Na veel overleg en een zorgvuldige afweging door provincie, gemeente, Rocov en vervoerder is de huidige route tot stand gekomen.

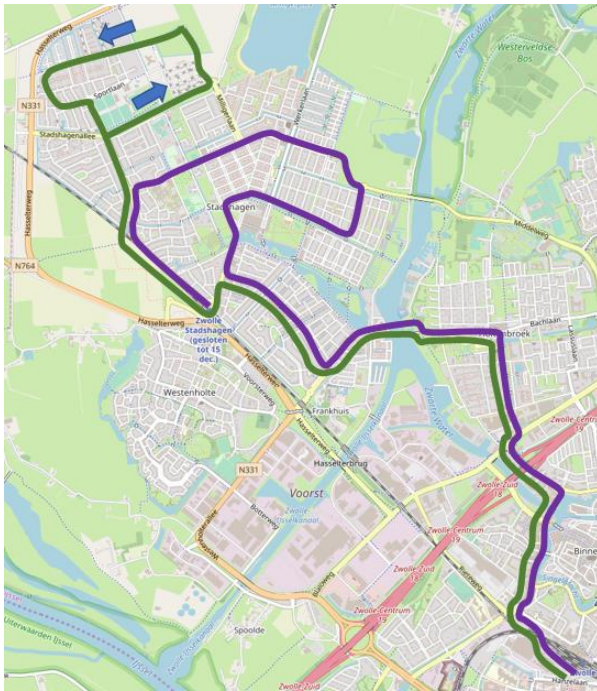
De beschikbare infrastructuur maakt dat ervoor gekozen is om station Stadshagen niet met lijn 1 te bedienen. Dit heeft het mogelijk gemaakt om het oostelijk deel van Stadshagen een fors kortere reistijd te bieden. Hetgeen binnen een jaar al heeft geresulteerd in een toename van het aantal reizigers met 10% in dit deel van de wijk. Ook worden de buurten Breecamp en Breezicht inmiddels bediend waar ongeveer 150 reizigers per gemiddelde werkdag gebruik van maken. Het niet langer rijden via de haltes Rozentunnel en Havenzathentunnel heeft ongeveer 50 reizigers per dag doen afhaken.

De huidige route levert echter ook grote nadelen op:

- Station Stadshagen is niet met de bus te bereiken, hierdoor is er geen verbinding wijk-station
- De halte Havenzathenallee wordt niet langer bediend, hetgeen tot grote onvrede heeft geleid
- Reizigers rondom de Nijenhuislaan zijn langer onderweg dan voorheen

- De reistijd vanaf Brecamp / Breezicht is te lang om als een aantrekkelijk product gezien te worden

Om de bediening van Stadshagen te optimaliseren wordt er -ondanks de recente wijziging- een nieuwe routevoering geïntroduceerd. De wijk zal voortaan door twee lijnen bediend worden; lijn 1 en lijn 11.



Route

Lijn 1 (paars op de kaart) bedient het grootste deel van de huidige reizigers uit de oostkant van Stadshagen. Dit gebeurt volgens de huidige frequenties. Dit deel van de wijk ondervindt hiermee geen nadelige gevolgen van de wens om station Stadshagen te bedienen en de doorgevoerde verbetering in 2019 blijft bestaan. In de huidige situatie gaat lijn 1 bij de rotonde Mastenbroekerlaan / Milligerlaan rechtsaf om een ronde door Brecamp in één richting te rijden. In deze optie gebeurt dat niet maar rijdt de lijn rechtdoor via de Mastenbroekerlaan en de Nijenhuislaan, om vervolgens via de Havezathenallee naar station Stadshagen te rijden.

Doordat deze route in twee richtingen gaat rijden biedt dit grote voordelen. De in 2019 vervallen haltes aan de Nijenhuislaan en Havezathenallee worden hiermee niet alleen weer bediend maar krijgen zelfs een betere verbinding dan voorheen. Dankzij de kwartierdienst sluit deze lijn aan op de trein vanuit Kampen richting Zwolle Station Centrum. Tegelijkertijd wordt er een

aansluiting geboden in tegengestelde richting, dus vanuit de richting Zwolle op de bus terug de wijk in. Er is dus een perfecte aansluiting tussen trein en bus gericht op Zwolle Station Centrum. Tijdens de avonden en op zondag zal deze lijn terug gaan naar een halfuurdienst, op dat moment moet er een keuze gemaakt worden in welke richting aangesloten wordt. Dit zal gezien de reisrichting op die momenten vanaf de trein richting de wijk zijn.

Lijn 11 (groen op de kaart) is een volledig nieuwe verbinding die gaat zorgen voor de bediening van Brecamp / Breezicht. Tussen station Zwolle Centrum en de Belvederelaan rijdt deze volgens dezelfde route als lijn 1. Op dit drukke traject wordt er daarmee dus extra capaciteit geboden wat een groot voordeel is, zeker gezien de maatregelen op lijn 2 en de daarmee gepaard gaande toename van het aantal reizigers vanaf de halte Bachplein. Vanaf de Belvederelaan gaat deze lijn naar station Stadshagen waar aangesloten wordt op de trein richting Kampen. Er ontstaat dus op alle momenten een aansluiting Deltion / Holtenbroek richting Kampen vice versa. Een aansluiting richting Zwolle Station Centrum heeft hier geen toegevoegde waarde (lijn 11 komt vanuit die richting). Vanaf station Stadshagen rijdt deze dan verder via de Havezathenallee / Stadshagenallee richting Brecamp/Breezicht. Komende vanaf Brecamp/Breezicht kan er aangesloten worden op de trein richting Zwolle Station Centrum. Om ook een aansluiting vanaf de trein vanuit Kampen richting het Deltion / Holtenbroek mogelijk te maken is er wel een stand van drie á vier minuten nodig op station Stadshagen, reizigers moeten immers de mogelijkheid hebben om van de bus naar de trein v.v. te lopen. Met deze aansluiting wordt de functie van lijn 10 overgenomen die daarmee dan overbodig is geworden.

Frequentie en bedieningsperiode

Lijn 1 rijdt van maandag tot en met zaterdag overdag in een kwartierdienst. Tijdens de avonden, vroege ochtend en op zondag biedt lijn 1 een halfuurdienst. De laatste rit vertrekt 23:53 vanaf Zwolle Station richting Stadshagen.

Lijn 11 zal rijden in een halfuurdienst gedurende de hele week van aanvang tot einde dienst. De laatste rit op lijn 11 vertrekt om 23:31 vanaf Zwolle Station richting Stadshagen.

Aansluitingen

Onderstaand kaartje geeft de geboden aansluitingen weer:

- Breecamp/Breezicht – Blauwnet richting Zwolle Station Centrum vice versa > Altijd, lijn 11
- Deltion / Holtenbroek – Blauwnet richting Kampen Station vice versa > Altijd. Lijn 11
- Stadshagen (Oost) – Blauwnet richting Zwolle Station centrum vice versa > Lijn 1
 - Maandag tot en met zaterdag overdag (kwartierdienst lijn 1)
 - Maandag tot en met zaterdag vroege ochtend en zondagochtend tot ca 12:00 alleen van bus op trein (halfuurdienst lijn 1)
 - Tijdens de avonduren en op zondag vanaf ca 12:00 alleen trein op bus (halfuurdienst lijn 1)



Lijn 5

Westenholte (5.500 inwoners) wordt bediend door lijn 5. Gemiddeld zijn er op werkdagen zo'n 480 reizigers, op zaterdag 250 en op zondag 150. In de avonduren is het gebruik met slechts 1 à 4 reizigers per rit zeer gering.

Route

De route van deze lijn ligt vast door de specifieke infrastructurele voorzieningen voor de bus.

Frequentie en bedieningsperiode

In de avonduren heeft lijn 5 richting Westenholte gemiddeld maar 1 à 3 reizigers per rit en in de andere richting maar 1. Deze aantallen zijn te laag voor een regulier aanbod. Daarom wordt na 20:00 uur vraagRRReis ingezet. Voor de meeste reizigers verandert er niets: ritten vanaf het station hoeven zij immers niet te reserveren. Voor nu is vraagRRReis een betere oplossing dan schrappen van het aanbod. In de doorontwikkeling komen eventueel ook andere mobiliteitsdiensten in beeld.

Lijn 10

Met het aanbod op lijn 11 is het niet langer nodig om ook lijn 10 aan te bieden. Lijn 11 biedt gedurende de gehele dag een aansluiting tussen het Deltion College en de trein van en naar Kampen. Lijn 10 zal daarom met ingang van 13 december 2020 niet langer rijden.

Effecten

- + Betere bediening van het Deltion voor reizigers vanuit Kampen
- + Goede aansluitingen
- + Snellere verbinding Breecamp/Breezicht met Zwolle centrum
- VraagRRReis tijdens de avonduren op lijn 5 is nadelig voor reizigers vanuit de wijk richting station

4.9. Zwolle – Apeldoorn

🚆 201 Apeldoorn–Zwolle

🚆 202 Apeldoorn–Zwolle

🚆 203 Apeldoorn–Zwolle

🚆 204 Apeldoorn–Zwolle

Belangrijkste maatregelen

- ✓ Meer reismogelijkheden.
- ✓ Efficiëntere inzet van DRU dankzij schrappen loze ritten.

Lijn 201, 202, 203 en 204

Met ruim 5.500 reizigers is de verbinding tussen Apeldoorn en Zwolle één van de drukste van de concessie. Met grote kernen als Epe, Heerde en Vaassen en het ontbreken van een spoorverbinding is de potentie groot. Lijn 201 zorgt voor een snelle verbinding tussen beide steden. Lijn 202 is snel van Epe en Heerde naar Zwolle en ontsluitend naar Apeldoorn. Lijn 203 is snel van dezelfde kernen naar Apeldoorn en ontsluitend naar Zwolle. Lijn 204 is een combinatie van de lijnen 202 en 203 en rijdt alleen 's avonds en in het weekend. Deze corridor kent naast veel drukke ritten ook de nodige rustige (tegen)ritten. De reizigersstroom loopt hoofdzakelijk vanuit de verschillende kernen naar Apeldoorn en Zwolle in de ochtend en weer terug in de middag. Omdat vrijwel alle ritten in Apeldoorn of Zwolle starten en eindigen, zijn er veel loze ritten aan het begin en einde van de dag en aan het begin en einde van de spitsen.

Route

Zoals reeds in de inleiding vermeld staat is het vanwege een combinatie van factoren niet mogelijk / realistisch om comfortRRReis aan te bieden op deze corridor. Er vinden dan ook geen wijzigingen plaats in de routes van de lijnen tussen Apeldoorn en Zwolle. Wel zal besproken worden wat de mogelijkheden zijn om in de toekomst comfortRRReis ook hier te introduceren.

Frequentie en bedieningsperiode

In het drukste deel van de ochtendspits rijdt lijn 201 een 10-minutendienst van Apeldoorn naar Zwolle. Dat is de helft vaker dan nu. Tussen Zwolle en Apeldoorn wordt er gereden in een kwartierdienst van circa 14:15 tot 17:15 uur (nu is er op één uur na een halfuurdienst)

Op het drukste moment worden er tijdens de ochtendspits in een 10-minutendiensten richting Zwolle (nu een kwartierdienst) gereden. Omdat de vraag richting Apeldoorn kleiner is dan richting Zwolle, volstaan richting Apeldoorn bij lijn 202 de huidige kwartierdienst en bij lijn 203 de huidige halfuurdienst.

Om loze DRU te voorkomen beginnen ritten (ochtend en begin ochtendspits) en eindigen ritten (avond en einde middagspits) voortaan niet meer structureel in Apeldoorn of Zwolle. De meeste ritten op lijn 202 en 203 starten in Epe. Richting Zwolle gebeurt dit bij de halte Klaarbeek, richting Apeldoorn bij de halte centrum. De laatste ritten van de dag eindigen eveneens in Epe. Komende vanaf Apeldoorn bij de halte centrum, komende vanaf Zwolle bij de halte Klaarbeek. De bespaarde DRU worden ingezet op extra reismogelijkheden op drukke momenten.

In de huidige situatie voldoet het aanbod op lijn 204 aan de vraag in de avonden en in het weekend.

Effecten

- + Extra reismogelijkheden op de corridor wat de bereikbaarheid van Apeldoorn en Zwolle verbetert.
- + Efficiëntere inzet van dienstregelingen dankzij het schrappen van de loze ritten.

4.10. Amersfoort – Harderwijk – Nunspeet

- 🚌 101 Harderwijk – Amersfoort
- 🚌 111 Harderwijk – Nunspeet

Belangrijkste maatregelen

- ✓ Route van lijn 101 tot Vathorst.
- ✓ Vermindering van het aanbod op lijn 101 en 111.

Lijn 101

Het gebruik van lijn 101 neemt steeds verder af. De drukste ritten tellen gemiddeld 18 reizigers, vooral scholieren van het Corlaer College in Nijkerk. De overige ritten hebben gemiddeld 1 tot 5 reizigers. Zelfs in de middagspits zijn er ritten met gemiddeld maar 5 tot 10 reizigers. In het weekend komt de bezetting niet boven gemiddeld 2 en maximaal 5 reizigers per rit.

Route

De route van lijn 101 wordt op verzoek van de gemeente Amersfoort ingekort tot station Vathorst. Doorgaande reizigers zullen daar moeten overstappen op één van de stadsdiensten of de trein.

Frequentie en bedieningsperiode

De extra ritten van lijn 101 die op werkdagen alleen binnen Harderwijk rijden, hebben gemiddeld slechts 1 à 2 reizigers per rit. Deze ritten komen te vervallen.

De ritten van lijn 101 in het weekend hebben buiten Harderwijk gemiddeld maar 2 à 3 reizigers per rit. Daarom vervallen de ritten buiten Harderwijk. De huidige ritten binnen Harderwijk blijven bestaan.

Ook de avondritten van lijn 101 op werkdagen hebben slechts een gemiddelde bezetting van 0 à 1 reizigers per rit. Er is in de avond duidelijk geen vraag naar busvervoer tussen Harderwijk en Amersfoort. Daarom vertrekt de laatste rit richting Amersfoort voortaan om 20:21. Er zijn daarna wel nog drie (vraagafhankelijke) ritten alleen binnen Harderwijk. Binnen Harderwijk is er 's avonds een aanbod met vraagRRReis (om het uur), op zaterdag overdag (om het half uur) en op zondag overdag (om het uur).

Bij een vertrek vanaf Harderwijk Station is het niet nodig om vraagRRReis te reserveren.

Lijn 111

Ook op lijn 111 is de bezetting niet geweldig. In de spitsen zijn hier wel de gebruikelijke pieken, maar daarbuiten gemiddeld slechts 1 tot 5 reizigers per rit. Op Hierden en Hulshorst na is de trein overall een goed alternatief: sneller en frequenter. Lijn 111 heeft in Nunspeet twee routes, een snelle route via de Nijverheidsweg en een langere route via het centrum. Dit gebeurt omdat een route via het centrum in twee richtingen niet in de omloop past.

Route

Lijn 111 rijdt voortaan altijd een snelle route in Nunspeet met kortere reistijden. Lijn 112 neemt de vervallen route van lijn 101 binnen Nunspeet over.

Frequentie en bedieningsperiode

Bij lijn 111 hebben de ritten op werkdagen tussen de spitsen maar 1 à 5 reizigers per rit. Passend bij de vraag gaat lijn 111 op werkdagen tussen de spitsen daarom terug naar een uurdienst. De trein is het alternatief.

Omdat Hierden en Hulshorst geen station hebben, blijft lijn 111 hier op zaterdag tussen 09:00 en 19:00 rijden.



Dit om een kaalslag te voorkomen. In de doorontwikkeling zal wel worden gekeken naar andere mobiliteitsdiensten.



Op lijn 111 worden de huidige vraagafhankelijke ritten op werkdagen gecontinueerd. Op zaterdag zal 's avonds een uur eerder dan in de huidige situatie met vraagRRReis worden gestart en op zondag bieden rijdt voortaan de gehele dag vraagRRReis in plaats van vaste ritten. Dit zijn momenten dat 1 á 4 reizigers per rit gebruik maken van lijn 111.

Bij een vertrek vanaf Harderwijk Station is het niet nodig om vraagRRReis te reserveren.

Effecten

- Een deel van de reizigers met een bestemming binnen Amersfoort zullen naar verwachting niet meer met lijn 101 reizen. In plaats daarvan neemt met de trein naar station Amersfoort.
- Circa 10 à 15 reizigers van de vervallen ritten van lijn 101 en 2 à 5 reizigers van de vervallen ritten van lijn 111 reist op een ander tijdstip met de bus of gaat voortaan met de trein.
- De gemiddeld 45 reizigers op zaterdag en 20 op zondag van lijn 101 binnen Harderwijk hebben met vraagRRReis een alternatief. Een deel van hen zal afhaken.
- Voor de gemiddeld 100 reizigers op zaterdag en 60 op zondag naar Ermelo en Putten zijn lijn 205 en de trein het alternatief. De circa 90 reizigers die op zaterdag naar Nijkerk en Amersfoort reizen, nemen voortaan de trein.
- + Effectievere inzet van DRU: middelen gaan naar aanbod met potentie.
- + 96% van de gemiddeld 340 reizigers per werkdag van lijn 111 reist voortaan vijf minuten sneller en in prijs voordeliger. De overige 4% stapt op station Nunspeet over op lijn 112.

4.11. Omgeving Elspeet – Kootwijkerbroek – Uddel

-  104 Harderwijk – Barneveld
-  112 Nunspeet – Apeldoorn

Belangrijkste maatregelen

- ✓ Nieuwe rechtstreekse verbindingen.
- ✓ Uitbreiding bedieningstijden.
- ✓ Verbeterde aansluiting op de trein in Harderwijk.

Lijn 104 en 112

De huidige lijn 104 verbindt Elspeet en Uddel met Apeldoorn en Harderwijk. Slechts gemiddeld 60 reizigers per dag reizen doorgaand tussen Apeldoorn en Harderwijk. De overige 200 reizigers reizen van/naar de tussenliggende kernen. Met totaal 260 reizigers per dag is lijn 104 een relatief zwakke streeklijn. Passend bij de vraag is er een uurdienst.

In de huidige dienstregeling heeft lijn 104 een slechte aansluiting in Harderwijk op de trein richting Amersfoort. Een groot nadeel voor reizigers vanuit onder andere de omgeving Elspeet.

De huidige lijn 112 rijdt tussen Nunspeet en Wittenberg via Elspeet. Op Wittenberg busstation sluit lijn 112 aan op lijn 102 richting Apeldoorn. Ondanks het kwaliteitsverlies door de overstap is de verbinding met Apeldoorn in trek. Er zijn 30% meer doorgaande reizigers tussen Nunspeet en Apeldoorn dan tussen Harderwijk en Apeldoorn. Dat duidt ook op een latente vraag. Op werkdagen gebruiken in totaal gemiddeld 330 reizigers lijn 112. Daarmee doet de lijn het iets beter dan 104. Een grote groep scholieren van Fruytier Scholengemeenschap in Apeldoorn en circa 50 studenten van het ROC Aventus komen uit Nunspeet. Daarom rijden er aanvullend op lijn 104 scholierenlijnen.

Route

Lijn 104 biedt voortaan een rechtstreekse verbinding van Harderwijk via Elspeet, Uddel, Wittenberg busstation, Stroe en Kootwijkerbroek naar station Barneveld. Lijn 112 biedt een nieuwe rechtstreekse verbinding tussen Nunspeet en Apeldoorn (ook via Elspeet en Uddel).

Aanleiding voor deze wijzigingen is dat er beduidend meer potentiële en huidige reizigers zijn tussen Nunspeet en Apeldoorn dan tussen Harderwijk en Apeldoorn. Deze relatief eenvoudige wijziging biedt veel voordelen. Om te beginnen is er in Harderwijk een perfecte aansluiting op de trein naar Amersfoort (van 15 naar 4 minuten overstaptijd). Vervolgens zijn er dubbel zo veel reismogelijkheden tussen Apeldoorn en Harderwijk. Namelijk (1) om het uur met lijn 104 naar Wittenberg Busstation en daar overstappen op lijn 102 (reistijd 69 minuten) én (2) om het uur met lijn 112 naar Nunspeet en daar een overstap op de trein (reistijd 58 minuten). Door de afstemming van lijn 102 en 112 is er zo ongeveer om het half uur een reismogelijkheid tussen Harderwijk en Apeldoorn. Dit geldt ook voor reizigers tussen Elspeet en Apeldoorn. In de huidige situatie rijden lijn 104 en 112 (met overstap op lijn 102 in Wittenberg) vlak achter elkaar. In de nieuwe situatie is er ongeveer om het half uur een reismogelijkheid: om het uur rechtstreeks met lijn 112 en om het uur een overstapverbinding met lijn 104 en 102 via Wittenberg.

Dankzij de nieuwe route van lijn 104 van Wittenberg via Kootwijkerbroek naar Barneveld is het verder ook mogelijk om lijn 105 beduidend sneller te maken (zie 5.12 Harderwijk – Arnhem). Verder geeft de nieuwe verbinding tussen Kootwijkerbroek en Wittenberg Busstation dankzij een perfecte aansluiting op lijn 102 een snelle overstapverbinding met Apeldoorn. De reistijdwinst loopt op tot 17 minuten. Ook krijgt Stroe een rechtstreekse verbinding met Barneveld. De bereikbaarheid van Barneveld neemt toe en diverse nadrukkelijke wensen van de gemeente zijn ingevuld. Het nadeel is dat reizigers niet meer direct van Apeldoorn naar Harderwijk kunnen reizen.

Frequentie en bedieningsperiode

Tussen Elspeet en Harderwijk is er potentie voor ruimere bedieningstijden. Lijn 104 rijdt voortaan op alle dagen van de week tot kort voor middernacht; nu nog tot 18:30 uur. De avondritten rijden in de vorm van vraagRRReis.



Aansluitingen

De aansluiting in Harderwijk op de trein richting Amersfoort is met 4 in plaats van 15 minuten in beide richtingen nu ideaal. Ook in Barneveld hebben reizigers vlotte aansluitingen op de treinen richting Ede (2 minuten overstaptijd) en Amersfoort (4 minuten).

Effecten

- + Nieuwe rechtstreekse verbindingen.
- + Betere aansluiting op de trein in Harderwijk.
- + Maakt een forse verbetering op lijn 105 mogelijk.
- Niet langer een rechtstreekse verbinding tussen Apeldoorn en Harderwijk, hier staat wel een verdubbeling van het aantal reële reismogelijkheden tegenover.

4.12. Harderwijk – Arnhem

-  205 Harderwijk – Barneveld
-  105 Barneveld – Arnhem

Belangrijkste maatregelen

- ✓ Snellere route tussen Otterlo en Barneveld.
- ✓ Uitbreiding van het aantal reismogelijkheden.

Lijn 205

Op werkdagen maken gemiddeld 800 à 850 reizigers gebruik van lijn 205. Dat zijn gemiddeld circa 15 reizigers per rit. Dat zijn mooie cijfers. Van de reizigers is 62.1% student of scholier en 20.9% forens. Lijn 205 rijdt deels in uur- en deels in halfuursdiensten, waarbij sommige van de extra ritten die de uurdienst tot een halfuurdienst verdichten wel het hele jaar rijden en andere niet. Voor de reizigers is dit verwarrend.

Frequentie en bedieningsperiode

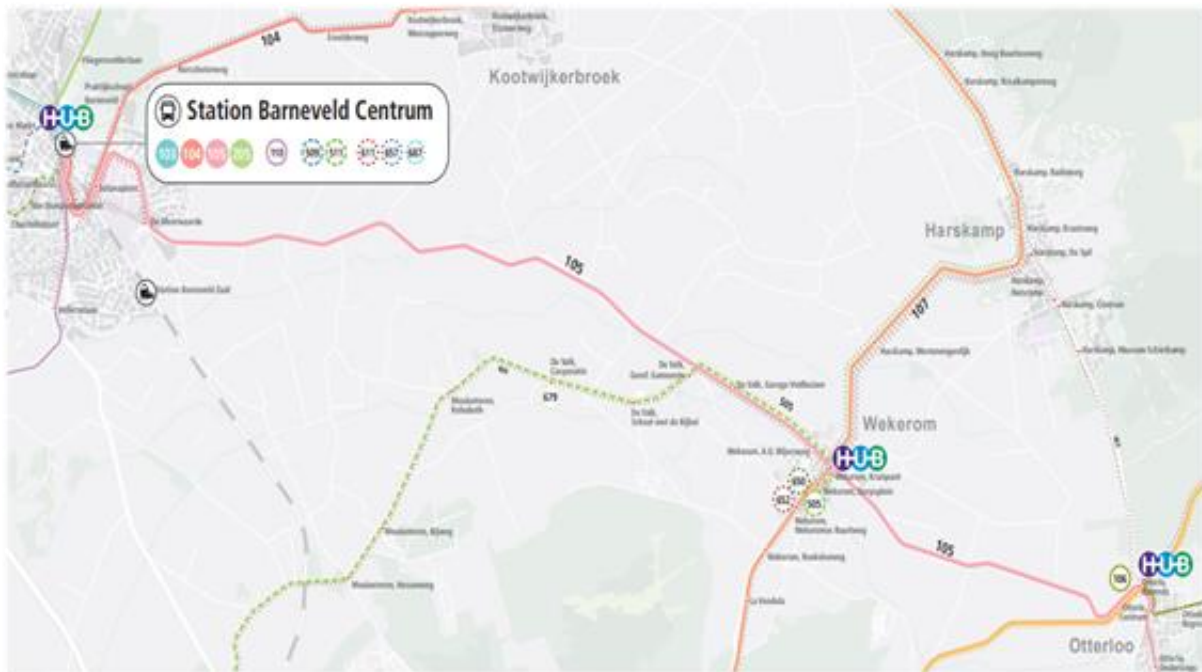
Lijn 205 rijdt vanaf dienstregelingjaar 2021 op werkdagen overdag altijd in een halfuursdienst. Dit past bij de reizigersaantallen en zorgt voor een duidelijke dienstregeling.

Lijn 105

Lijn 105 doet het met gemiddeld zo'n 1.250 passagiers per werkdag goed. Vanaf Otterlo rijdt lijn 105 via Harskamp, net langs Stroe en vervolgens via Kootwijkerbroek naar Barneveld. Daar is er dan net geen aansluiting op de trein richting Amersfoort.

Route

Tussen Barneveld en Arnhem wordt er een snellere verbinding gerealiseerd door de route tussen Barneveld en Otterlo te strekken. De reistijdwinst loopt op tot 7 minuten. Hiermee kan Lijn 105 voortaan optimaal aansluiten op de trein naar Amersfoort. Voor reizigers die in Barneveld overstappen op de trein is de reis daarmee zelfs een kwartier sneller. Reizigers in Harskamp en Kootwijkerbroek hebben een alternatief met de aangepaste lijn 104 en lijn 107. De zes reizigers per dag tussen Kootwijkerbroek en Arnhem reizen voortaan met een overstap via Barneveld. Gemiddeld 65 reizigers vanuit Harskamp richting Arnhem stappen voortaan in Wekerom over tussen de lijnen 107 en 105. De dienstregeling is zo opgezet dat er een goede aansluiting is.



Frequentie en bedieningsperiode

Dankzij de snellere verbinding met Barneveld en Amersfoort is lijn 105 aantrekkelijker voor keuzereizigers. Om die potentie extra te benutten wordt daarom op werkdagen het aanbod verhoogd naar een halfuurdienst op de tijdstippen dat er nu nog overdag een uurdienst geldt. Dit gebeurt ook op zaterdag overdag. Dit versterkt het hoofdnetwerk en stimuleert ook de bereikbaarheid van gebieden met een sterk toeristisch potentieel.

Aansluitingen

Lijn 105 en 107 bieden in Wekerom een overstapmogelijkheid tussen Harskamp en Arnhem. In Barneveld sluit lijn 105 perfect aan op de trein richting Amersfoort.

Effecten

- + Een snellere en voordeligere reis tussen Arnhem en Barneveld.
- + Een duidelijke dienstregeling zonder uitzonderingen.
- + Meer reis mogelijkheden tussen de spitsen.
- Van het strekken van de route en snellere reistijden profiteert ruim 90% van de reizigers op lijn 105. 5% merkt niets van de wijzigingen en 5% van de reizigers (gemiddeld 65) ondervindt hinder door een extra overstap (tussen lijn 104/107 en 105). De 6 reizigers per dag tussen Kootwijkerbroek en Arnhem moeten gaan reizen via Barneveld. Een klein aantal zal daarom afhaken

4.13. Scherpenzeel – Barneveld

 110 Scherpenzeel - Barneveld

Belangrijkste maatregelen

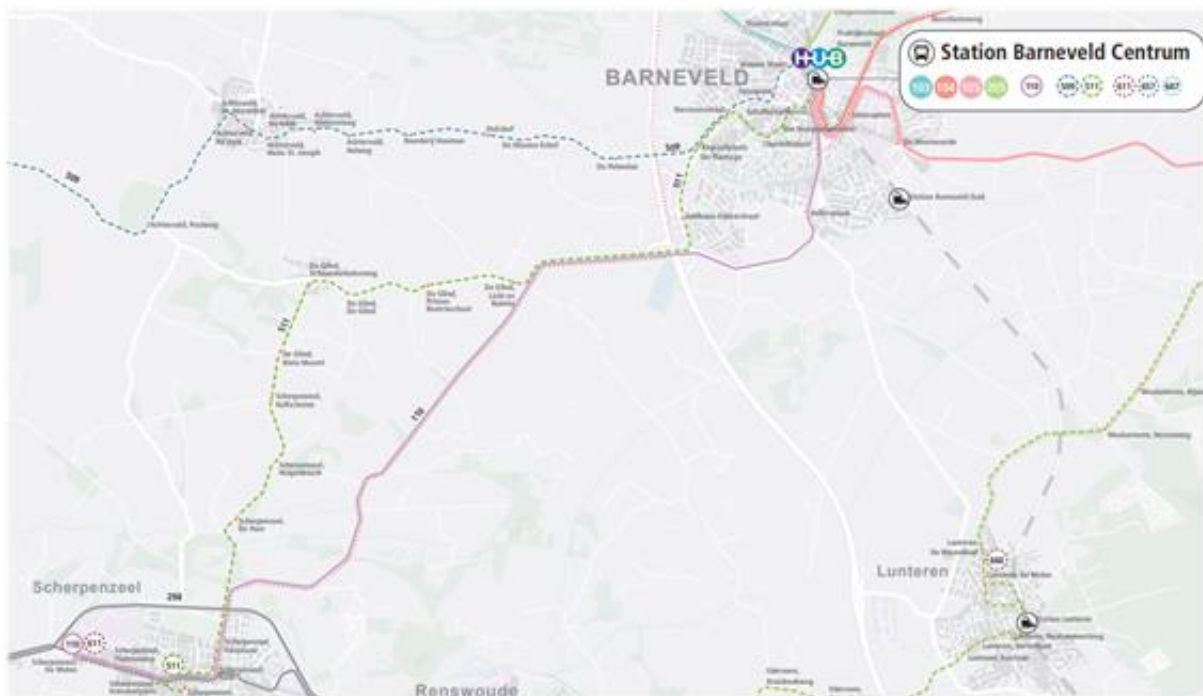
- ✓ Nieuwe verbinding.

Lijn 110

Tussen Scherpenzeel en Barneveld rijdt buurtRRReis 511, aangevuld met een scholierenlijn (611). Voor Scherpenzeel met zijn bijna 10.000 inwoners is dit een povere verbinding met de rest van Gelderland.

Route

Er is voldoende potentie voor een volwaardige verbinding tussen Scherpenzeel en Barneveld. Aan de ene kant telt Scherpenzeel 10.000 inwoners, aan de andere kant staan de werkgelegenheid, onderwijsinstellingen en regionale functie in Barneveld. Daarom wordt er naast buurtRRReis 511 een nieuwe verbinding ingelegd tussen Scherpenzeel en Barneveld; lijn 110.



Frequentie en bedieningsperiode

Lijn 110 rijdt op werkdagen tussen circa 6:30 en 20:30 uur in een uurdienst. Zo kunnen reizigers dankzij de combinatie van lijn 110 en de Buurtbus ieder halfuur de bus tussen beide kernen nemen. Scherpenzeel krijgt zo de gewenste goede verbinding met overige delen van Gelderland.

Effecten

- + Er worden 150 tot 200 reizigers per dag verwacht tussen Scherpenzeel en Barneveld.
- + Iedere 30 minuten een reismogelijkheid.
- + Goede verbinding tussen Scherpenzeel en Gelderland.

4.14. Twello

 170 Twello – 't Harde

Belangrijkste maatregelen

- ✓ Nieuwe verbinding over de Veluwe.
- ✓ Opheffen parallelle lijn 171.

Lijn 170 (en 171)

De huidige lijnen 170 en 171 tellen gemiddeld slechts 2 à 3 reizigers per rit. Alleen de ochtendspitsrit uit Epe is wat drukker met gemiddeld 7 reizigers. Het is een gemiddelde waarde en dus zijn er op sommige dagen uitschieters. Daarom wordt de rit versterkt.

Lijn 171 rijdt parallel aan de trein Apeldoorn – Deventer. Lijn 170 en 171 zijn doorgekoppeld in Twello. Veel reizigers in lijn 171 beginnen hun reis met lijn 170 en blijven zitten om door te reizen naar Deventer (80 à 90% van de reizigers van lijn 170 blijft zitten). Een reden is ook dat lijn 170 in Twello niet goed aansluit op de trein. Als lijn 170 goed zou aansluiten op de trein, dan is lijn 171 niet meer nodig.

Route

Lijn 170 rijdt vanaf Epe door naar station 't Harde via de N309 en komt daarbij onder andere langs de Luitenant-kolonel Tonnetkazerne. Dit creëert een nieuwe dwarsverbinding over de Veluwe wat nieuwe reismogelijkheden oplevert. Een reis Epe – Amersfoort gaat bijvoorbeeld voortaan 15 minuten sneller met een overstap op de trein in 't Harde.

Lijn 171 houdt op te bestaan. Een goede aansluiting van lijn 170 op de trein in Twello en de beperkte reizigersaantallen zijn de voornaamste reden hiervoor.

Frequentie en bedieningsperiode

De huidige bezettingen zijn te laag voor meer dan een uur dienst. De extra spitsritten vervallen daarom. Wel rijdt lijn 170 met een groter voertuig zodat reizigers ook op drukkere momenten een zitplaats hebben. Ook is er dan geen versterking meer nodig zoals nu met de 8-persoons busjes. De vraagafhankelijke ritten op lijn 170 worden gecontinueerd als vraagRRReis

Aansluitingen

Op lijn 170 is een duidelijke reisrichting te zien, de aansluitingen volgen deze reisrichting. In de ochtend sluit lijn 170 aan op de trein in Twello (in beide richtingen) en 't Harde (richting Amersfoort). In de middag reist men in de tegengestelde richting, de aansluiting wordt dan geboden van trein op bus. Daarnaast sluit lijn 170 in de ochtend aan op buurtRRReis 514 richting Elburg, in de middag draait ook deze aansluiting om.

Effecten

- + Nieuwe reismogelijkheden.
- Huidige reizigers van lijn 170+171 naar Deventer (65 per dag) stappen op station Twello over op de trein naar Deventer
- De Worp wordt niet langer bediend. Gemiddeld stappen hier vier reizigers per dag in lijn 171.

4.15. Lijn 1 Harderwijk

🚋 1 Station – Frankrijk

Belangrijkste maatregelen

- ✓ Snellere route tussen Frankrijk / Stadsdennen en het station.
- ✓ Aanbod meer afgestemd op de vraag.

Lijn 1

De stadsdienst van Harderwijk krimpt al enige tijd, zowel in aanbod als reizigers. De enige overgebleven stadslijn, rijdt om het half uur in één richting een lange lus via o.a. de wijken Frankrijk, Stadsdennen en Wittenhagen. De lange éénrichtingslus leidt ertoe dat lijn 1 op veel plaatsen geen reële reismogelijkheden biedt. Zelfs lopen is soms sneller. Ook is er vaak een alternatief met een streeklijn. Op werkdagen zijn er gemiddeld zo'n 190 reizigers. Op de meeste plaatsen in Harderwijk voorzien de negen streeklijnen in een goede OV-ontsluiting. Alleen in Frankrijk en Stadsdennen zijn er geen streeklijnen.

Route

Lijn 1 gaat zich richten op de twee wijken met de grootste potentie voor een eigen stadslijn: Frankrijk en Stadsdennen. 65% van de huidige reizigers reist van/naar deze wijken. Deze wijken worden met de snelst mogelijke route verbonden met het station (via de Verkeersweg), de voornaamste bestemming van reizigers uit deze wijken.



Voor de vervallen haltes Karel Doormanlaan, De Wittenhagen, Tinnegieter, Hazelaarlaan en Veldekamp is er binnen 500 meter een alternatief met haltes van de lijnen 104 of 205. Lijn 1 komt zelf niet in het centrum, maar doordat de ritten zijn doorgelinkd met lijn 104, blijft de directe verbinding met het centrum in stand.

Frequentie en bedieningsperiode




De reizigersaantallen zijn erg laag. Maar stoppen met lijn 1 betekent voor inwoners van Frankrijk en Stadsdennen dat ze geen OV meer hebben. Voor 2021 is de strategie om een kaalslag te vermijden. In de doorontwikkeling zijn er mogelijkheden voor andere mobiliteitsdiensten.

Met gemiddeld slechts 3 reizigers per rit is het onvermijdelijk om het aanbod naar beneden te herzien. Lijn 1 rijdt voortaan om het uur. In de avonden en in het weekend zijn er net als nu vraagafhankelijke ritten. Ten opzichte van Koli brie gaan veel reizigers er met vraagRRReis op vooruit: reserveren is vanaf het station niet nodig.

Effecten

- + 65% van de huidige reizigers krijgt een snellere verbinding met het station. De overige 35% hebben op loopafstand een alternatief.
- + Reistijdwinst als positieve en de uurdienst als negatieve kwaliteitsprikkels houden elkaar in balans. Dus noch groei noch krimp.

4.16. Ede – Wageningen

-  C3 Ede – Wageningen
-  86 Ede – Wageningen
-  87 De Klomp – WUR

Belangrijkste maatregelen

- ✓ ComfortRRReis tussen Ede en Wageningen.
- ✓ Meer reismogelijkheden.
- ✓ Ruimere bedieningstijden.
- ✓ Nieuwe verbinding tussen De Klomp en WUR.

Lijn C3

Lijn 84 en 88 vervoeren op gemiddelde werkdagen bijna 8.000 reizigers tussen Ede en Wageningen. Dit maakt deze corridor tot de drukste van de concessie. Op piekmomenten sluit het aanbod niet meer aan bij de vraag. De lijnen worden over de hele dag zeer goed gebruikt, met zelfs op de laatste ritten van de dag nog 20 à 30 reizigers per rit.

Route

De WUR groeit naar verwachting van ongeveer 12.500 studenten in 2018/2019 naar 15.000 studenten in 2020. Als referentie: in 2007 waren het er nog maar 5.000. In het gebied groeit ook de werkgelegenheid fors. Alleen de WUR al heeft in 2019 maar liefst 600 vacatures. Deze ontwikkelingen rechtvaardigen een forse uitbreiding van het aanbod. Dit gebeurt onder één nieuw lijnnummer C3 waarbij de bestaande routes en haltes van lijn 84 en 88 ongewijzigd blijven en de minimale eisen voor frequentie en bedieningstijden voor comfortRRReis ook voor beide lijnen afzonderlijk (meer dan) ingevuld zijn. De facto rijden er twee comfortRRReis lijnen 84 en 88 maar deze worden als één lijnnummer C3 gecommuniceerd.

Frequentie en bedieningsperiode

Het aanbod op beide lijnen wordt verhoogd tot een 10-minutendienst op werkdagen overdag. Omdat we de ritten om en om rijden onder lijnnummer C3, ervaren de meeste reizigers dit in de praktijk op werkdagen tussen circa 07:30 en 19:00 uur als een 5-minutendienst. Ook buiten deze periode is het aanbod steeds groot. Alleen op de late avond, zaterdag en zondagochtend rijdt C3 gecombineerde kwartierdiensten. Voordelen voor de reizigers zijn korte wachttijden, een grote kans op een zitplaats en meer comfort. De combinatie van comfortRRReis met de hoge frequenties geeft potentie voor stevige groei.

Door de nauwe banden tussen de studentenverenigingen uit Wageningen en Utrecht reizen veel studenten tot in de late avond tussen beide steden. De laatste ritten hebben nergens in het gebied zulke hoge bezettingscijfers als hier. Op de laatste vijf ritten van lijn 88 van Ede richting Wageningen stappen per rit gemiddeld meer dan 20 reizigers in. Zelfs de laatste rit van 00:25 uur telt nog 22 reizigers. C3 rijdt daarom voortaan door tot de laatste trein aankomt op station Ede-Wageningen (01:23 uur). Dat geldt ook in het weekend voor de nachttrein (02:23 uur). Reizigers krijgen meer reismogelijkheden en hebben bij elke trein een aansluiting op de bus. Ze hoeven daarom geen reisadvies meer op te vragen.

De WUR valt niet stil op zaterdag en in de schoolvakanties. Er zijn legio activiteiten. Ook de WUR zelf is vragende partij voor een ruimer aanbod met name in vakantieperioden. Met comfortRRReis C3 wordt hierop ingespeeld. In deze periodes halveert het aantal reizigers weliswaar, maar dan nog maken liefst 4.500 reizigers per dag gebruik van de verbinding. Daarom wordt de vakantiedienstregeling uitgebreid van een kwartier- tot een gecombineerde 7,5-minutendienst in de spitsuren en een 10-minutendienst daartussen. De beperkte periode dat de WUR studenten echt vrij geeft, sluit perfect aan bij de nieuwe vakantieperiode van twee weken rond de kerst en vier weken in de zomer. De exacte zomervakantie op de universiteit wisselt per jaar en varieert van vier tot zes weken. Ook op zaterdag rijdt C3 een gecombineerde kwartierdienst.

Lijn 86

Gemiddeld telt lijn 86 op werkdagen zo'n 825 reizigers. Opmerkelijk is dat dit aantal zaterdag met gemiddeld 850 hoger is dan op werkdagen. Dat zijn minder reizigers dan bij lijn 84 en 88 maar in absolute aantallen wel zeer mooie cijfers

Frequentie en bedieningsperiode

Lijn 86 is de snelste verbinding tussen Ede en Wageningen en daarmee een aantrekkelijke verbinding voor reizigers van Wageningen naar station Ede-Wageningen. De frequenties worden van maandag tot en met zaterdag verhoogd tot een kwartierdienst. Groot voordeel voor de reizigers is dat zij hiermee op station Ede-Wageningen voortaan bij elke intercity een aansluiting hebben, zowel richting Arnhem als richting Utrecht. De ketenreis wordt aantrekkelijker en verleidt net-niet-reizigers om gebruik te maken van deze lijn.

Lijn 87

Een directe verbinding tussen De Klomp en de WUR is een waardevolle aanvulling voor de bereikbaarheid van de WUR en versterkt het netwerk als geheel. Deze nieuwe verbinding zorgt daarvoor.

Route

Het gebied rond Renswoude, Scherpenzeel en Leusden (waar circa 50.000 mensen wonen), heeft een zeer slechte verbinding met de WUR. Zo moeten reizigers vanuit Scherpenzeel 2 keer overstappen (bus en trein) met een totale reisduur van 50 minuten. Voor reizigers vanuit Leusden is dit zelfs bijna anderhalf uur. De nieuwe lijn 87 rijdt rechtstreeks vanaf station De Klomp in Veenendaal naar de WUR. De ritten van lijn 87 sluiten aan op lijn 80. Hiermee is de WUR nu ook goed bereikbaar vanuit de genoemde kernen.

Frequentie en bedieningsperiode




Lijn 87 rijdt aansluitend op lijn 80 alle dagen van de week in een halfuursdienst.





Effecten

- + Een verwachte reizigersgroei van 30%
- + 55% meer reis mogelijkheden.
- + Verbetering van de bereikbaarheid van de WUR.
- + Betere aansluitingen.
- + Altijd een aansluiting op de trein.
- + Op lijn 87 worden dagelijks zo'n 500 reizigers verwacht.

4.17. Apeldoorn – Arnhem

 C2 Apeldoorn–Arnhem
 43 Apeldoorn – Arnhem
 109 Apeldoorn - Eerbeek

 231 Apeldoorn–Arnhem
 293 Apeldoorn – Arnhem

Belangrijkste maatregelen

- ✓ ComfortRRReis tussen Apeldoorn en Arnhem.
- ✓ Meer reismogelijkheden.
- ✓ Ruimere bedieningstijden.
- ✓ Betere aansluitingen op de trein.

Lijn C2, 231 en 293

Omdat er geen trein rijdt tussen Apeldoorn en Arnhem en omdat de lijnen 91 en 231 een bijzonder snelle en vlotte route hebben, is de bus op deze verbinding een groot succes. Lijn 91 is de basislijn en 231 voorziet in extra reismogelijkheden via de Apeldoornse wijk De Maten. Lijn 293 is bedoeld voor studenten aan de HAN in Arnhem en biedt een rechtstreekse verbinding tussen Apeldoorn en de Hogeschool. Er reizen gemiddeld 3.300 reizigers per werkdag op de verbinding. Dit is nog exclusief lijn 43. Ongeveer 2/3 reist met lijn 91 en 1/3 met lijn 231. De spitsritten van lijn 293 zijn met gemiddeld 160 reizigers op een werkdag maar matig bezet. Lijn 91 rijdt in de huidige situatie halfuursdiensten met af en toe een verdichtingsrit.

Route

Tussen Apeldoorn en Arnhem zal voortaan comfortRRReis C2 gaan rijden. Deze rijdt dezelfde route als de voormalige lijn 91. De verbinding tussen Apeldoorn en Arnhem heeft veel potentie. Daarom krijgt ook deze verbinding een forse comfortRRReis kwaliteitsimpuls. Zo wordt de bus aantrekkelijker voor alle mogelijke doelgroepen. Lijn 91 heeft over de hele dag een goede bezetting. Zelfs in de daluren gaat het om 10 à 20 reizigers. In de spits rond de 40 reizigers. Vanaf circa 21:00 uur daalt het aantal tot onder de 10 reizigers per rit. Met 45% is het percentage studenten op lijn 91 laag in verhouding tot de overige lijnen in de concessie. Ook dat duidt op potentie. Bovendien is er een duidelijke reisbehoefte in beide richtingen.

Frequentie en bedieningsperiode

Op werkdagen krijgen reizigers op lijn 91 overdag altijd vier reismogelijkheden per uur in beide richtingen. Deze frequenties passen uitstekend bij de huidige reizigersaantallen en de potentie. Het maakt C2 ook aantrekkelijk voor net-niet-reizigers. Ook op zaterdag is de huidige lijn 91 met gemiddeld 800 reizigers goed bezet. Daarom wordt ook op zaterdag de frequentie overdag verdubbeld naar een kwartierdienst. Daarmee is de bus ook een aantrekkelijke optie voor dagjesmensen en recreatieve reizigers.

Net als bij de andere comfortRRReis-lijnen krijgt ook C2 extra late ritten in de nachten van vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag. Deze sluiten aan op de nachttreinen. Dat maakt de ketenreis extra aantrekkelijk voor uitgaanspubliek. C2 sluit primair aan op de nachttreinen in Apeldoorn en vertrekt om 00:50 uur en 01:35 uur richting Arnhem. Het gevolg daarvan is dat de aansluitingen in Arnhem niet perfect zijn. Die keuze is gemaakt omdat de potentie binnen Apeldoorn en naar Beekbergen groter is dan binnen Arnhem. In Arnhem zijn de late ritten daarom voornamelijk gericht op uitgaanspubliek. Dat Arnhem een rijk uitgaansleven heeft is bekend. De extra dienstverlening speelt in op potentie en past bij het comfortRRReis kwaliteitstotaalbeeld.

Er zijn bij lijn 231 twee ritten die alleen rijden in de schoolperiodes. Met de uitbreiding van het aanbod op C2 zijn deze ritten overbodig geworden en zullen daarom worden opgeheven.

Op lijn 293 worden geen wijzigingen doorgevoerd.



Lijn 43 en 109

Het huidige aanbod is passend voor de vraag. Spitslijn 109 tussen Eerbeek en Apeldoorn zorgt voor voldoende reismogelijkheden en capaciteit aanvullend op lijn 43. Daarom worden er geen wijzigingen doorgevoerd op beide lijnen. Lijn 43 zal tot de start van de concessie Rijn-Waal gezamenlijk met Breng worden geëxploiteerd, gelijk aan de huidige situatie.

Effecten

- + Meer reismogelijkheden.
- + Aantrekkelijk alternatief voor de auto.

4.18. Ede – Apeldoorn

-  108 Ede – Apeldoorn
-  106 Otterlo – Nationaal Park De Hoge Veluwe

Belangrijkste maatregelen

- ✓ Uitbreiding van het aantal reismogelijkheden.
- ✓ Vanzelfsprekendere dienstregeling.
- ✓ Verbeteren van de bereikbaarheid van het Nationaal Park De Hoge Veluwe.

Lijn 106 en 108

Lijn 108 verbindt twee van de belangrijkste economische kernen van de Veluwe: Ede en Apeldoorn. Op werkdagen gebruiken gemiddeld 1.000 passagiers deze lijn; in het weekend gemiddeld 350 à 400. Lijn 108 rijdt soms om het uur en soms om het half uur en er zijn verschillen tussen periodes. Dat geeft een onduidelijke dienstregeling en zwakke schakels. Dit terwijl zowel de huidige vraag als de potentie groot zijn.

De Veluwe is een topbestemming voor toeristen en recreatieve reizigers. Lijn 106 verzorgt aansluitend op lijn 108 het laatste deel van de reis naar Nationaal Park De Hoge Veluwe en het Kröller Müller museum. Daarom heeft lijn 106 dezelfde onduidelijkheden en zwakke schakels als lijn 108.

Frequentie en bedieningsperiode

Lijn 108 rijdt voortaan alle dagen van de week overdag in een halfuursdienst. Op een gemiddelde werkdag betekent dit zo'n 30% meer reismogelijkheden. Dit gebeurt ook op zaterdag en zondag. Lijn 108 levert een grote bijdrage aan de bereikbaarheid van Nationaal Park De Hoge Veluwe en van het Kröller-Müller Museum (380.000 à 400.000 bezoekers per jaar) en het bezoekerscentrum Nationaal Park Hoge Veluwe (ruim 300.000 bezoekers per jaar). Deze reizigers hebben vooral in het weekend behoefte aan vervoer. Lijn 106 en 108 bieden voortaan een krachtige hoofdnetwerkstructuur op de Veluwe. Omdat dit netwerk optimaal aansluit op de treindiensten is het effect voor de kwaliteit en potentie van de ketenreis aanzienlijk. Dat is aantrekkelijk voor toeristen, maar ook voor andere doelgroepen. De uitbreiding van het aanbod op lijn 106 is het logisch gevolg van de uitbreiding van het aanbod bij lijn 108. Daarmee bieden alle ritten van lijn 108 een aansluiting naar het Nationaal Park De Hoge Veluwe wanneer dit geopend is.

Effecten

- + Meer reismogelijkheden voor alle huidige en potentiële reizigers.
- + Duidelijke dienstregeling maakt het product aantrekkelijker.

4.19. Ede – Putten

-  107 Ede – Putten

Belangrijkste maatregelen

- ✓ Kleine verschuiving van DRU binnen de lijn.

Lijn 107

Lijn 107 doet het met gemiddeld 650 reizigers per dag redelijk goed. Er is op deze lijn veel dakpanvervoer. Vrijwel niemand reist doorgaand over de hele route. Lijn 107 voorziet in een duidelijke reisbehoefte, maar er is weinig groei potentie.


Frequentie en bedieningsperiode

De eerste twee ritten van Wittenberg naar Putten komen te vervallen. Deze tellen 1 á 2 reizigers per dag, veelal binnen de grenzen van Putten. De vrijgekomen dienstregelingen worden ingezet op een extra middagrit van Ede naar Putten. Tussen 14:00 en 15:00 geldt er daardoor een halfuurdienst i.p.v. de huidige uurdienst.

Effecten

- + De DRU worden effectiever ingezet.

4.20. Stadsdienst Ede

 1, 2, 5, 6 en 85 Ede

Het aanbod past bij de vraag en er is geen bijzondere potentie die verder benut kan worden. De stadsdienst Ede functioneert goed en tot tevredenheid van reizigers en stakeholders. Daarom worden er in 2021 geen wijzigingen doorgevoerd.

Reizigers van en naar Veenendaal zullen als gevolg van de aanbesteding wel met een significante verandering te maken krijgen ondanks dat de dienstregeling van de lijnen 5 en 85 niet verandert. De huidige koppeling met lijn 83 van de concessie Utrecht is namelijk niet langer mogelijk. Dat is een direct gevolg van verschillende voertuigeisen die gesteld zijn aan de lijnen en hetgeen door Keolis is aangeboden. Dit betekent dat reizigers vanuit Veenendaal (west) niet langer een directe verbinding hebben met onder andere het ziekenhuis in Ede.

Keolis is nog in gesprek met de opdrachtgevers over een rechtstreekse verbinding Veenendaal west – Ede Ziekenhuis – Ede Station.



4.21. Stadsdienst Apeldoorn

- Op werkdagen gebruiken binnen Apeldoorn gemiddeld circa 7.000 reizigers de stadsbus. Afgezet tegen ruim 105.000 DRU per jaar en een bevolking van 150.000 inwoners is het gebruik van de bus bescheiden. Dat komt door een relatief versplinterd aanbod met veel lijnen, omslachtige routes en lage frequenties. Veel lijnen rijden een lus in één richting met voor reizigers langere reistijden, hogere tarieven en een onduidelijk product. De fiets is een stevige concurrent
- In de dienstregeling van 2020 laat NS tussen Apeldoorn en Amersfoort (en verder naar de Randstad) vier keer per uur een intercity rijden. Dit is een enorme kans om de ketenreis te verbeteren. Bij stadslijnen die om het kwartier rijden, kunnen alle busritten voortaan perfect aansluiten op een trein.
- Grote werkgevers in Apeldoorn zijn onder meer Achmea, de politie en de Rijksantoren. Prognoses laten een groei van het aantal arbeidsplaatsen zien.
- ROC Aventus maakt een sterke groei door wat veel nieuwe leerlingen oplevert.
- Zuidbroek is een nieuwbouwwijk in ontwikkeling.
- De wijk Ugchelen staat voor een herinrichting qua infrastructuur.

Net als de stadsdiensten van Deventer en Zwolle wordt ook Apeldoorn in delen beschreven. Er zal een forse aanpassing van de stadsdienst plaatsvinden waarbij ook de lijnnummers aangepast wordt. Dit wordt per windrichting beschreven te beginnen met stadsdeel west.

4.21.1. Apeldoorn West

- 🚌 1 Station – Orden via Rijkskantoren (vervangt de huidige lijnen 2, 6 en 7)
- 🚌 12 Station – Apenheul (vervangt de huidige lijnen 2 en 7)

Belangrijkste maatregelen

- ✓ Nieuwe routes.
- ✓ Hoge frequenties tussen Orden en het Station.

Lijn 1 en 12 (voormalige lijnen 2, 6 en 7)

Met 22.000 inwoners heeft dit deel van Apeldoorn een hoog reizigerspotentieel. De huidige lijnen 2, 6, 7 en 16 tellen ongeveer 1.750 reizenbewegingen per dag. Geen van deze lijnen rijdt heen en terug via dezelfde route. De drukste bestemming is de halte Belastingkantoor aan de John F. Kennedylaan, waar gemiddeld per dag ruim 200 reizigers aankomen en circa 150 reizigers vertrekken. De verklaring voor het verschil van 50 is te vinden bij de éénrichtingslus. Om de lus door de wijk te vermijden stappen veel reizigers in bij een andere halte zoals de Staringlaan. De Belastingdienst - de grootste werkgever in dit gebied - geeft dan ook aan dat het huidige aanbod ingewikkeld en onvoldoende aantrekkelijk is.

Route

De bijna 22.000 inwoners en de arbeidsplaatsen aan de John F. Kennedylaan geven in dit deel van Apeldoorn een groot potentieel. Een aantrekkelijke lijn met een eenduidige route in twee richtingen biedt het beste perspectief om dat te verzilveren. Daarom rijdt de nieuwe lijn 1 in twee richtingen dezelfde route tussen station Apeldoorn en Mandala/Kazerne. Keerpunt is de keerlus aan de Sportlaan.

Met de nieuwe lijn 1 zijn delen van Apeldoorn west als Orden zuid en de Apenheul onvoldoende ontsloten. De vraag is hier klein maar aanwezig: gemiddeld 10-20 reizigers maken gebruik van de halte Apenheul. In de



zomermaanden neemt dit toe tot gemiddeld 60-65 reizigers. In Orden zuid zijn er per dag gemiddeld zo'n 300 reizigers. Samen geeft dit voldoende potentieel voor een aanvullende ontsluitende lijn. Wel heeft lijn 12 door infrastructurele beperkingen deels een lusstructuur.

De vraag is in Berg en Bos te gering voor een eigen lijn. Een andere mobiliteitsdienst, bijvoorbeeld het lokale initiatief Mobuur is hier beter op z'n plaats. Er vervallen enkele haltes in de wijk, waarvan gezamenlijk slechts 65 reizigers per dag gebruik maken. De wijk blijft bereikbaar met haltes op loopafstand aan de rand van de wijk met de lijnen 1, 12, 102 en 112.

Frequentie en bedieningsperiode




Het potentieel van de wijk wordt optimaal benut dankzij een ruim aanbod met om het kwartier een reismogelijkheid, op alle dagen van de week en ook in de avonduren. Op werkdagen rijdt lijn 1 in de spits zelfs een 10-minutendienst. Reizigers hoeven dus nooit lang te wachten op een reismogelijkheid en bij het station sluit op elke intercity een bus aan en omgekeerd.

Lijn 12 zal overdag rijden in een halfuursfrequentie. Na 20:00 uur reizen gemiddeld slechts drie reizigers per rit met de huidige lijnen 6 en 7. Een deel daarvan zal gebruik maken van de nieuwe lijn 1. Daarmee zijn er in de avonduren onvoldoende reizigers voor vaste ritten op lijn 12. Daarom zal vraagRRReis gaan rijden als alternatief. Reizigers die vanaf het station reizen hoeven niet te reserveren en kunnen gewoon instappen en reizen. 's Avonds reizen de meeste reizigers naar de wijk, dus hoeft vrijwel niemand daadwerkelijk te reserveren.

Effecten

- + Apeldoorn West krijgt een sterke OV-as met snelle en frequente reismogelijkheden.
- + Duidelijker aanbod.
- + Betere bereikbaarheid van de Rijkskantoren.
- Enkele reizigers zullen een grotere afstand moeten afleggen om bij een halte te komen.

4.21.2. Apeldoorn Noordwest

-  13 Station – Kerschoten (vervangt de huidige lijn 10)
-  14 Station – Kerschoten (vervangt de huidige lijn 11)
-  17 J. Fruytier – Lage Brink

Belangrijkste maatregelen

- ✓ Verduidelijking routes.
- ✓ Verkorten van de reistijd.
- ✓ Meer reismogelijkheden voor Kerschoten.

Lijn 13 en 14

Lijn 10 bedient Kerschoten in een lange éénrichtingslus. Lijn 11 rijdt aanvullend op werkdagen één keer per uur naar Stadhoudersmolen en één keer per uur tot de Erasmusstraat. In Stadhoudersmolen zijn er gemiddeld slechts twee reizigers per dienstregelinguur. Op het overige deel van lijn 11 zijn er gemiddeld 400 instappers per werkdag, vooral studenten van het Hoornbeeck College en het Aventus MBO, die ook met lijn 10 reizen. Ook veel scholieren van J. Fruytier Scholengemeenschap gebruiken lijn 10. Beide lijnen samen vervoeren gemiddeld per werkdag bijna 1.000 reizigers. In Kerschoten zijn de reizigersaantallen niet hoog. Dat ligt vooral aan de omslachtige éénrichtingslus van lijn 10.

Route

De inwoners van Kerschoten krijgen een snelle en aantrekkelijke verbinding met het centrum en het station. Zonder de lussen gaan reizigers er in reistijd fors op vooruit. Een voorbeeld: reizigers vanaf De Veenkamp zijn met lijn 13 op een retourrit voortaan 28% sneller. Dankzij de extra kwaliteit kiezen de inwoners van de wijk hopelijk voor reizen naar het centrum vaker voor de bus. Voor reizen binnen de wijk is Mobuur de oplossing.

De lijnen 13 en 14 worden bij het Fruytier College aan elkaar gekoppeld wat resulteert in een verdubbeling van het aantal reismogelijkheden vanuit Kerschoten.

Frequentie en bedieningsperiode

Beide lijnen rijden van maandag tot en met vrijdag overdag in een halfuursdienst. De koppeling bij het Fruytier College zorgt voor een reismogelijkheid iedere 15 minuten. Ook wordt er op het drukste moment een extra rit gereden op lijn 14 om voldoende capaciteit te bieden t.b.v. de leerlingen van de onderwijsinstellingen.

De nieuwe lijn 13 rijdt elke dag van de week tot circa 20:00 uur met vaste ritten. De nieuwe lijn 14 alleen op werkdagen. 's Avonds wordt vraagRRReis geboden op beide lijnen en op lijn 14 ook in het weekend overdag. Reizigers vanaf het station hoeven daarbij niet te reserveren. Er staat immers een voertuig gereed. Vanaf andere haltes is een reservering dan wel nodig.

Op de momenten dat vraagRRReisgeboden wordt rijdt lijn 14 niet via De Vlijt. Op deze momenten zijn de meeste bedrijven gesloten evenals de onderwijsinstellingen. In plaats daarvan rijdt vraagRRReis 14 via Sluisoord, deze wijk wordt overdag bediend door de lijnen 201 en 203 maar beide lijnen rijden niet tijdens de avonduren en het weekend. Lijn 14 vult dit gat dan in. Het eindpunt blijft het Fruytier College, ook de koppeling met lijn 13 blijft dan gelden.



Lijn 17

De nieuwe lijn 14 (ter vervanging van de huidige lijn 11) bediend niet het gebied van Stadhoudersmolen. Om de reismogelijkheid hiernaar niet volledig weg te nemen wordt er een nieuwe vraagafhankelijk lijn geïntroduceerd; lijn 17.

Route

Lijn 17 kan aansluitend op lijn 13 gereserveerd worden vanaf het Fruytier College en rijdt vanaf hier rechtstreeks naar Stadhoudersmolen.

Frequentie en bedieningsperiode

De mogelijkheid om met lijn 17 te reizen bestaat alleen van maandag tot en met vrijdag overdag.

Effecten

- + Reizigers vanuit Kerschoten krijgen een snelle, frequente en eenduidige verbinding met het centrum en station.
- VraagRRReis tijdens de avonduren zal enkele reizigers doen afhaken.

4.21.3. Apeldoorn Noordoost

-  2 Station – Zuidbroek (vervangt de huidige lijnen 8, 9 en 17)

Belangrijkste maatregelen

- ✓ Eén snelle en duidelijke route met hoge frequenties

Lijn 2

In dit deel van Apeldoorn zijn er liefst vijf buslijnen waarvan drie stadslijnen (8, 9 en 17). Van de stadslijnen maken op werkdagen gemiddeld 1.100 reizigers gebruik, op zaterdag ongeveer 650 en op zondag 330. Het gebied heeft nu al ruim 22.000 inwoners en groeit verder.

Route

Met de nieuwe route worden drie stadslijnen tot één nieuwe gecombineerd via een snelle route zonder onnodige lussen. Daarmee kan extra kwaliteit worden geboden en de DRU effectiever ingezet.



Frequentie en bedieningsperiode

Lijn 2 rijdt de hele week in een kwartierdienst die tijdens de spits zelfs wordt uitgebreid tot een 10-minutendienst. Ook hier hoeven reizigers dus nooit lang te wachten op een reis mogelijkheid en bij het station sluit op elke intercity een bus aan en omgekeerd.

Effecten

- + Inwoners van Zuidbroek en Sprenkelaar krijgen een duidelijke hoogfrequente verbinding met het station.
- Enkele reizigers zullen een grotere afstand moeten afleggen om bij een halte te komen.

4.21.4. Apeldoorn Oost

- 15 Station – Twello
- 16 Station – Osseveld (vervangt de huidige lijn 5)

Belangrijkste maatregelen

- ✓ Wijzigingen in frequentie

Lijn 15 en 16

Er is een duidelijke reizigersvraag maar de aantallen zijn niet erg groot: gemiddeld 150 reisbewegingen op werkdagen van/naar Twello en 500 reisbewegingen van/naar Osseveld. In Osseveld rijdt de bus in een éénrichtingslus door de wijk. Niet ideaal, maar vanwege de infrastructuur onvermijdelijk. Ook bevindt zich midden in de wijk station Osseveld wat een duidelijke concurrent voor de bus is.



Frequentie en bedieningsperiode

Op lijn 15 wordt de frequentie verdubbeld met als doel de busdienst aantrekkelijker te maken en zo meer reizigers te trekken. De huidige kwartierdienst richting Osseveld is met 500 reisdiensten per dag te veel van het goede. Deze wordt daarom terug gebracht tot een halfuursdienst op lijn 16. In de avonduren reizen er gemiddeld slechts 0 à 3 reizigers per rit. Daarom zal op deze momenten voortaan vraagRRReis rijden. Voor reizigers naar de wijk verandert er niets want voor reizen vanaf het station hoeven zij bij vraagRRReis niet te reserveren.

Effecten

- Vanuit Osseveld zal vaker met de trein gereisd worden.
- + Lijn 15 krijgt een aantrekkelijkere frequentie wat nieuwe reizigers zal aantrekken.

4.21.5. Apeldoorn Zuidoost

-  3 Station – De Maten
-  4 Station – De Maten

Belangrijkste maatregelen

- ✓ Strecken van de routes.
- ✓ Hogere frequenties.

Lijn 3 en 4

Met 26.000 inwoners heeft dit stadsdeel een groot reizigerspotentieel. De wijk De Maten is goed voor ongeveer 1.700 reisdiensten per dag waarvan de helft op de huidige stadslijnen 3 en 4. Extra reismogelijkheden en extra capaciteit, op drukke momenten, bieden kansen op meer kwaliteit, meer comfort en ruimte voor groei.

Route

Voortaan zijn er twee snelle, frequente en eenduidige lijnen van/naar De Maten die bij de Kapelmeesterhoeve met elkaar zijn doorgelinkt. De éénrichtingslussen door Matenveld en Matenhoeve vervallen. Er is nu een vanzelfsprekend en eenduidig aanbod 10% minder reistijd





Frequentie en bedieningsperiode

De frequentie wordt verhoogd. Op beide lijnen is er in de spits een 20-minutendienst (gezaamenlijk een 10-minutendienst). 's Avonds en in het weekend bieden we op beide lijnen halfuursdiensten (gezaamenlijk een kwartierdienst). Hiermee vormen de lijnen samen een sterke OV-as in het zuidoosten van Apeldoorn

Effecten

- + Het aantal reismogelijkheden neemt toe.
- Enkele reizigers zullen een grotere afstand moeten afleggen om bij een halte te komen.

4.21.6. Apeldoorn Zuidwest

-  10 Station – Malkenschoten (vervangt de huidige lijnen 14, 18 en 19)
-  11 Station – Gelre Ziekenhuis (vervangt de huidige lijnen 1, 18 en 19)

Belangrijkste maatregelen

- ✓ Meer reismogelijkheden richting Achmea.
- ✓ Betere verbinding Staatsliedenkwartier.
- ✓ Nieuwe routes.
- ✓ Opheffen bediening Ugchelen.

Lijn 10 en 11

Met vijf stads- en drie streeklijnen is dit deel van Apeldoorn goed voorzien van busverbindingen. Wel is er gemeten aan de vervoervraag een overaanbod. De vijf stadslijnen vervoeren met elkaar nog geen 1.800 reizigers per dag. In de spits zijn er maar liefst 14 reismogelijkheden per uur. De verbinding met Ugchelen heeft gemiddeld 250 reizigers per dag. De huidige lijnen 18 en 19 zijn voor reizigers geen vanzelfsprekend OV: lus en tegenlus met deels verschillende routes. Reizigers gebruiken in de heenrichting een andere halte dan in de terugrichting of reizen in één richting met een flinke omweg. Lijn 91 heeft in de avonden een afwijkende route om het ziekenhuis te bedienen als de stadslijn niet rijdt.

Route

De nieuwe lijn 11 gaat rijden via de Welgelegenbrug en de Marchantstraat. Dat geeft een betere verbinding met het Staatsliedenkwartier. Een alternatief op de Arnhemseweg zijn de lijnen 43 en 91.

Frequentie en bedieningsperiode

In het kantoor van Zilveren Kruis Achmea werken circa 5.000 medewerkers. Een groot deel van hen werkt parttime en een ander deel is veel onderweg. Er is dus ook buiten de spits behoefte aan aantrekkelijke reismogelijkheden. Daarom bieden gaat lijn 10 hier op werkdagen van aanvang dienst tot circa 20:30 uur vier keer per uur rijden. Daarmee is de bus voortaan een aantrekkelijk alternatief voor de auto. Er zijn zo ook meer reismogelijkheden in Malkenschoten.

Voortaan rijdt lijn 11 ook 's avonds. Hiermee vervalt bij lijn 91 de afwijkende avondroute.



Effecten

- + Verbeterde service richting het ziekenhuis dankzij de duidelijkere dienstregeling.
- + Betere bereikbaarheid van Achmea (en omgeving).
- Geen volwaardige stadslijn meer voor Ugchelen.
- Enkele reizigers zullen een grotere afstand moeten afleggen om bij een halte te komen

5. Buurtbussen

Jaarlijks wordt de dienstregeling van de Buurtbussen (vanaf nu buurtRRReis) aangeleverd door de verenigingen, al dan niet in overleg met de vervoerder. In de offerte zijn er daarom geen wijzigingen aangebracht in de diverse buurtRRReis lijnen. Wel zullen de mutaties die gedaan zijn voor dienstregelingjaar 2020 verwerkt worden, deze zijn immers al goedgekeurd door de diverse partijen. Ook bestaat er net als ieder jaar de mogelijkheid voor Buurtbusverenigingen om gewenste aanpassingen in de dienstregeling aan te geven. Eventuele wijzigingen zullen in het definitieve vervoerplan worden opgenomen.

6. Scholierenlijnen

Alle huidige scholierenlijnen in het concessiegebied worden gecontinueerd. Dit is onderdeel van het Programma van Eisen dat dit als voorwaarde stelt en geldt in het eerste jaar van de concessie. In het tweede kwartaal van 2020 worden de onderwijsinstellingen bezocht om de lestijden voor het komende leerjaar op te halen. De dienstregeling van de scholierenlijnen wordt hier op aangepast.

Uitzondering op bovenstaande zijn:

- Lijn 611 tussen Scherpenzeel en Barneveld.
 - De nieuwe lijn 110 (zie 5.13) zorgt voor een verbinding tussen Scherpenzeel en Barneveld. Lijn 611 wordt hierin opgenomen. Dit is toegestaan volgens PvE en verduidelijkt in de Nvl.
- Lijn 640 tussen Meppel en Zwolle.
 - Op deze lijn worden extra ritten aangeboden (zie 5.3 Steenwijk – Zwolle). Dit is bovenop de bestaande dienstregeling en daarmee toegestaan volgens PvE.
- Lijn 629 Dedemsvaart – Hardenberg
 - De routeaanpassing op lijn 30 binnen Hardenberg zorgt voor een betrouwbare dienstregeling en snellere route. Voorstel is om dezelfde routewijziging door te voeren op lijn 629 zodat de beide routes ook in de nieuwe situatie gelijk zijn. Lijn 629 bestaat uit één rit per dag en wordt gebruikt door scholieren uit Dedemsvaart die in Hardenberg naar school gaan, de huidige route via Heemse heeft daarmee geen toegevoegde waarde voor lijn 629. De behaalde rijtijdwinst wordt gebruikt om net als op lijn 30 de punctualiteit te verbeteren.

7. Bijlagen

I. Kalender dienstregelingjaar 2021

II. Frequentie en bedieningsperiode overzicht