

Aan de raad van de gemeente Almere

Vervoerplan busvervoer Almere 2023

Geachte raad,

Op 11 oktober 2022 hebben wij besloten in te stemmen met het vervoerplan van Keolis voor het openbaar busvervoer Almere voor het dienstregelingjaar 2023. Het Vervoerplan 2023 zal in werking treden op 11 december 2022. Met deze brief informeren wij u nader.

De busconcessie Almere is nu halverwege de concessieperiode. De afgelopen periode was goed te zien wat de sterke en minder sterke onderdelen van het busnetwerk in de gemeente Almere zijn. Keolis vindt dat het nu het moment is om het vervoerconcept aan te passen.

Wij hebben met Keolis afgesproken dat wij proberen het aanbod aantrekkelijk te houden en de inkomsten op peil te krijgen. Door de gewijzigde reispatronen door de Corona pandemie zijn er op dit moment nog steeds minder reizigers dan in 2019 (ongeveer 9%). Met dit Vervoerplan 2023 wordt getracht reizigers zoveel mogelijk terug te winnen.

Wij hebben daarom ingestemd met het Vervoerplan 2023.

Keolis past haar aanbod vanaf december 2022 aan. Dit zijn wijzigingen in de bedieningstijden, frequentie of in de route. Details vindt u in het vervoerplan. De opvallendste wijzigingen zijn:

M-lijnen (stadslijnen):

Nobelhorst groeit naar een volwaardige woonwijk. Daarom introduceert Keolis een nieuwe lijn, de M8. De lijn rijdt van Nobelhorst via Tussen de Vaarten en Station Parkwijk naar Station Centrum. De lijn rijdt op werkdagen in de spits 8x per uur, waarbij vooralsnog de helft van de ritten vanuit Nobelhorst rijdt, de andere helft rijdt vanaf Sallandsekant richting Centrum. Hierdoor hebben reizigers uit Tussen de Vaarten (en Nobelhorst) een snelle en directe verbinding naar Almere Centrum. Ook wordt hierdoor de M5 ingekort tot Station Parkwijk. Keolis wijzigt de frequenties op de M5 en de M7. Dit komt door de ingekorte route van de M5 en omdat de M7 en de M8 parallel rijden tussen Almere Centrum en station Almere Parkwijk. Keolis geeft Noorderplassen en Kruidenwijk een rechtstreekse verbinding met het centrum van Almere (Stadhuis, Passage en het Flevoziekenhuis).

Datum

11 oktober 2022

Uw brief van/kenmerk

Ons kenmerk

Bijlage(n)

1



R-net (streeklijnen)

Keolis merkt dat steeds meer reizigers uit de oostelijke wijken van Almere naar Amsterdam (willen) reizen. Daarom start Keolis met de nieuwe R-netlijn 330. Deze bus rijdt vanaf Station Almere Buiten, via onder andere de Landgoederenbuurt, Bloemenbuurt, Tussen de Vaarten en busstation 't Oor naar Amsterdam Bijlmer. Deze lijn gaat elke 10 minuten in de spits rijden en elk kwartier in de daluren. In het weekend rijdt de lijn elk halfuur. Keolis maakt van R-net 330 een 'stamlijn' en vervangt daarom R-net 323 en 328. De R-netlijnen 322 en 327 past Keolis aan. R-net 327 krijgt een andere frequentie en 322 rijdt in de daluren niet de volledige route. Doorgaande reizigers naar Amsterdam Amstel krijgen in ruil daarvoor een aansluiting op R-net 320 (van Transdev), 327/330 op Muiden P+R.

Datum
11 oktober 2022

Ons kenmerk

Pagina
2/2

In het nieuwe vervoerplan blijft het aanbod (aantal dienstregelingkilometers) gelijk aan het aantal van 2022. Het is Keolis gelukt om, ondanks de beperkingen, toch een aantrekkelijk aanbod voor de reiziger te ontwikkelen. Het plan is toekomstbestendig en efficiënter ingericht.

Keolis gaat de eerste maanden van het nieuwe dienstregelingjaar de bezettingen extra monitoren. Indien nodig speelt Keolis hier op in door het vervoeraanbod aan te passen. Daarnaast zijn, net als voorgaand jaar, herijkingsmomenten in het jaar ingebouwd waarin Keolis samen met ons kijkt of het vervoeraanbod nog passend is en hier op anticipeert indien nodig.

Procedure

Keolis heeft dit vervoerplan na een uitvoerige en gedegen analyse opgesteld. Daarbij heeft de vervoerder overleg gepleegd met stakeholders en de gemeente als opdrachtgever. Het ROCOVF (Regionaal Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer Flevoland) heeft bijgedragen aan de totstandkoming van dit vervoerplan. Het ROCOVF heeft op 12 juli 2022 een positief advies uitgebracht. Op basis van input van ROCOVF heeft Keolis het vervoerplan op een aantal punten aangescherpt en heeft dit teruggekoppeld in een reactie naar ROCOVF op 9 augustus 2022. Daarna heeft Keolis het definitieve plan bij de gemeente ingediend.

Keolis is verantwoordelijk voor de communicatie naar de reizigers en zal via de verschillende kanalen over de wijzigingen communiceren.

NS-dienstregeling

Op 23 augustus 2022 heeft de NS bekendgemaakt dit najaar en volgend jaar fors te gaan snijden in de dienstregeling vanwege personeelstekort en hoog ziekteverzuim. Dit heeft grote gevolgen voor treinreizigers in Almere. Om krachtig te staan wordt voor 3 oktober 2022 een gezamenlijke reactie op de adviesaanvraag voor 2023 van de NS opgesteld vanuit de MRA. Onze inzet is om het verminderen van treinen zoveel mogelijk ongedaan te maken, waarbij wij de meeste reizigers helpen.

Het Vervoerplan 2023 Keolis, inclusief bijlagen, is als bijlage aan deze brief toegevoegd.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Almere,

de secretaris,
J.D. Pruijm

de burgemeester,
A.T.B. Bijleveld-Schouten

Gemeente Almere





Dienstregeling
2023

Vervoerplan Almere

Almere verandert, de dienstregeling verandert mee

Thijs Struijlaart
Versie 1.2 - DEFINITIEF – 1 september 2022

KEOLIS
NEDERLAND

allGo

Inhoud

1	Inleiding.....	3
2	R-net: een nieuwe regionale hoofdlijn naast het spoor	5
2.1	Huidige situatie.....	5
2.2	Blik op de toekomst: Stad Oost groeit, Almere Haven krimpt en vergrijst.....	6
2.3	Het plan: een nieuwe regionale hoofdlijn.....	7
2.4	De voor- en nadelen van deze wijzigingen.....	9
3	allGo: Nobelhorst krijgt een metrolijn.....	12
3.1	Huidige situatie.....	12
3.2	Blik op de toekomst: Nobelhorst groeit.....	13
3.3	Het plan: introductie van de M8.....	14
3.4	De voor- en nadelen van deze wijzigingen.....	17
4	Overige wijzigingen.....	18
4.1	Gevolgen door de M8 en R-net.....	18
4.2	Lijn 326.....	18
4.3	Lijn 24.....	18
4.4	Nachtnet weer op vrijdag.....	19
4.5	Verbouwing van 't Oor	19
5	Conclusie van dit vervoerplan.....	20



1 Inleiding

Sinds december 2017 rijdt Keolis Nederland in de opdracht van de gemeente Almere het busvervoer in- en rondom Almere. In dit vervoerplan stellen wij wijzigingen voor aan dienstregeling van allGo (stadsdienst) en de R-Netlijnen rondom Almere. De stad Almere is een groeiende stad, die uiteindelijk een schaa sprong zou maken van de achtste naar de vijfde stad van Nederland. Dit betekent dus ook dat er nieuwe wijken gebouwd worden en bestaande wijken worden uitgebreid. Daarnaast is het gedrag van de reiziger de afgelopen jaren ook gaan veranderen. Reizigers werken meer thuis en men reist op andere tijden. Dit zien we bijvoorbeeld terug in het aantal volwassenen/forenzen¹ dat met ons reist of het aantal reizigers in de spits. Deze veranderingen leiden ook tot minder opbrengsten en dus minder geld voor de dienstregeling. Ten slotte is de concessie ook halverwege de looptijd, tot in elk geval 2027 rijdt Keolis Nederland de bussen in- en rondom Almere. In de afgelopen vijf jaar hebben we gezien wat de goede kanten van ons vervoersconcept waren, maar ook de minder kanten. Wij willen de goede punten uiteraard behouden terwijl wij de mindere punten willen verbeteren. Kortom, de stad en het gedrag van de reiziger verandert en wij veranderen mee.

Dit jaar bestaat het vervoerplan uit twee grote wijzigingen. Aan de ene kant stellen wij een aantal maatregelen voor op de stadsdienst. Daarmee willen wij het OV verbeteren voor Nobelhorst en Tussen de Vaarten. Daardoor wijzigen er o.a. lijnen in Nobelhorst, Tussen de Vaarten, Parkwijk en Filmwijk. Dit gebied noemen wij ook wel "Stad Oost." Deze wijziging zorgt er tevens voor dat bijna iedereen in Almere een directe verbinding heeft naar centrum en het ziekenhuis.

Daarnaast stellen we voor om het R-net anders in te richten. Daarmee willen wij tevens inspelen op de groei van het (zuid)oostelijke gedeelte van de stad, dit is de tweede grote wijziging. Deze tweede grote wijziging betreft ook een nieuwe hoogfrequente buslijn naar Amsterdam, dit wordt wat ons betreft de tweede regionale hoofdverbinding van Almere naast de trein.

In de afgelopen vervoerplannen van 2021 en 2022 zijn wij al uitgebreid ingegaan op de gevolgen van de coronacrisis op ons vervoer en de reizigers. De coronacrisis bevindt zich op het moment van schrijven aan het einde, echter gaat het hele openbaar vervoer de effecten van corona nog vele jaren (financieel) merken. In de concessie Almere reizen op dit moment 79% van het aantal reizigers uit 2019 met het openbaar vervoer. Zoals eerder genoemd zorgt dit ervoor dat er minder opbrengsten zijn dan vóór corona. Dit vervoerplan is er dan ook op gericht om het maximaal aantal reizigers te trekken met minder kosten. Op het totaal aantal dienstregeling kilometers is dan ook te zien dat dit nauwelijks stijgt t.o.v. coronajaren 2021/2022. Daarmee is dit vervoerplan een structurele besparing ter opzichte van vóór corona (-9,3% t.o.v. 2019) maar, wel een besparing die toekomst vast is en zoveel mogelijk reizigers trekt.

Daarnaast is er nog geen duidelijkheid over de rijksbijdrage (beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer) in 2023. Mocht de extra rijksbijdrage uitblijven en de reiziger, ondanks alle promotie-acties en vervoerkundige maatregelen, niet voldoende terugkomen, dan zullen wij mogelijk genoodzaakt zijn

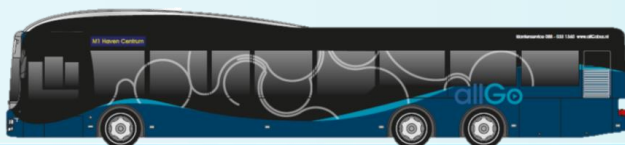
¹ Het aantal reizen per week van de doelgroep "volwassenen" zit op het moment rondom de 60% t.o.v. van het aantal reizen per week in 2019 (vóór corona).

om toch (veel) minder te rijden dan in 2022. Dit is geen wenselijke situatie en daarom doen wij er zoals in de vorige alinea beschreven, alles aan om dit te voorkomen.

Dit plan is opgesteld in drie hoofdonderdelen, de wijziging op het R-net, de wijzigingen op het stadsnetwerk in Stad-Oost en overige wijzigingen. In de bijlagen is de kalender van dit jaar, de frequentietabel en de verschillende adviezen terug te vinden.



De reisbehoefte van de Almeerder verandert, de dienstregeling verandert mee



2 R-net: een nieuwe regionale hoofdlijn naast het spoor

In dit hoofdstuk beschrijven we de voorgestelde wijzigingen op het R-net. Door veranderingen in het reisgedrag en door de groei van de stad voeren wij dit jaar een grote wijziging door op het R-net. Wij zullen dit uitgebreid toelichten door eerst uit te leggen hoe wij kijken naar de huidige situatie; wat zijn de voordelen en nadelen. Vervolgens leggen wij uit wat wij in de toekomst voor ons zien om tot slot de maatregelen uiteen te zetten. Ook in het volgende hoofdstuk, waar de wijzigingen rondom allGo worden toegelicht, doen wij dit volgens een zelfde soort systematiek.

2.1 Huidige situatie

In de huidige situatie bestaat het R-net van de regio Almere uit vijf lijnen. Vier van deze lijnen rijden naar Amsterdam (A'dam Bijlmer en A'dam Amstel) en één lijn rijdt naar Blaricum (lijn 326). Deze laatste lijn 326 wordt niet behandeld in dit hoofdstuk, maar in hoofdstuk 4.

De lijnen naar Amsterdam zijn nu verweven in twee routes; Almere Haven direct naar Amsterdam en Almere Parkwijk (Stad Oost) via Almere Poort naar Amsterdam. Van elk van deze routes rijdt één lijn naar Amsterdam Bijlmer Arena en één lijn naar Amsterdam Amstel. Zie ook figuur 2.1. Dit huidige netwerk heeft als voordeel dat Almere Haven, het stadsdeel dat geen station heeft, altijd een directe verbinding heeft naar zowel Amsterdam Amstel als Amsterdam Bijlmer. Daarnaast heeft Almere Poort, ondanks dat het ook goede verbindingen heeft met de trein, een aanvullende verbinding met de bus.



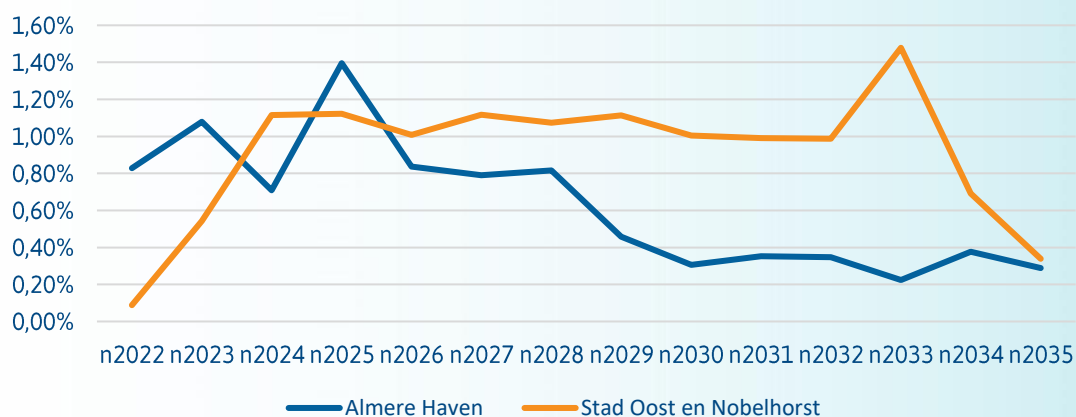
Figuur 2.1: het huidige R-net

Het grote nadeel is dat reizigers uit Stad Oost (Tussen de Vaarten/Parkwijk/Filmwijk), altijd moeten overstappen of omreizen via Almere Poort. Dit kan zorgen tot 11 minuten meer reistijd dan de directe verbinding met overstap. Ook is deze overstap niet "vergevingsgezind," dit betekent dat als een reiziger om een bepaalde reden de overstap mist, deze gelijk minstens 15 minuten moet wachten op busstation 't Oor. Tevens zijn er in dit netwerk veel lege kilometers, denk hierbij aan de rondes in Almere Haven, deze kilometers zetten wij met de huidige financiële krapte (zie inleiding) liever in op plekken waar meer reizigers zijn.

2.2 **Blik op de toekomst: Stad Oost groeit, Almere Haven krimpt en vergrijs**

Van origine is het R-net in Almere erg gefocust op Almere Haven, dit is ook logisch, dit was het eerste stadsdeel en ook het stadsdeel zonder treinstation. In de beginjaren van Almere had Almere zelfs helemaal geen station en was de bus dus de enige vervoersoptie naar Amsterdam. De verbindingen in Almere Haven zijn dus veelal historisch zo ontstaan en zo gebleven. Doordat het 't eerste stadsdeel was, is het ook het stadsdeel dat langzaam maar zeker aan het vergrijzen en zelfs krimpen is. Tegelijkertijd is Stad Oost, met name de omgeving Nobelhorst, aan het groeien. Dit is ook te zien in figuur 2.2. Het huidige netwerk, met twee directe lijnen uit Almere Haven en géén directe lijnen uit Stad Oost, is niet meer passend bij deze ontwikkeling.

% groei per jaar Almere Haven en Stad Oost/Nobelhorst



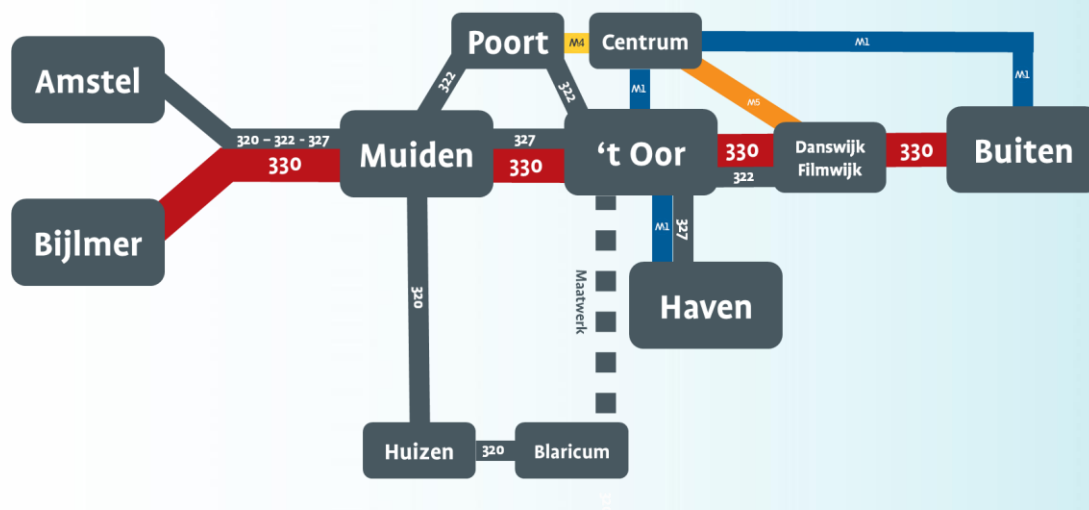
Figuur 2.2: groei van Almere Haven en Stad Oost

In aangrenzende concessiegebieden bieden zich daarnaast kansen aan. Zo komt er in 2025 een nieuwe hoogfrequentie HOV-lijn van het GVB tussen Muiden en Amsterdam². Ook rijdt lijn 320 van Transdev met de nieuwe concessie vaker naar het Amstelstation. De lijn van Transdev naar Amsterdam Bijlmer is sinds de nieuwe concessie opgeheven. Door de nieuwe lijnen zien wij kans op een herschikking van de lijnen uit Almere. GVB, Transdev en Keolis bieden daardoor samen het meest optimale product tussen Muiden en de verschillende plekken in Amsterdam.

² Zie daarvoor: <https://www.amsterdam.nl/projecten/mobiliteitsplanoost/nieuwe-busverbindingen/>

2.3 Het plan: een nieuwe regionale hoofdlijn

Wij stellen voor om het R-net beter te verdelen tussen Stad Oost en Almere Haven. Wij blijven rijden met R-net in Almere Haven, maar zullen de directe verbindingen wel optimaler verdelen tussen de verschillende stadsdelen. Dit doet recht aan de groei en krimp van de verschillende stadsdelen. In afbeelding 2.3 is het nieuwe netwerk in de spitsuren te zien.



Figuur 2.3: het nieuwe netwerk in de spits.

De hoofdlijn

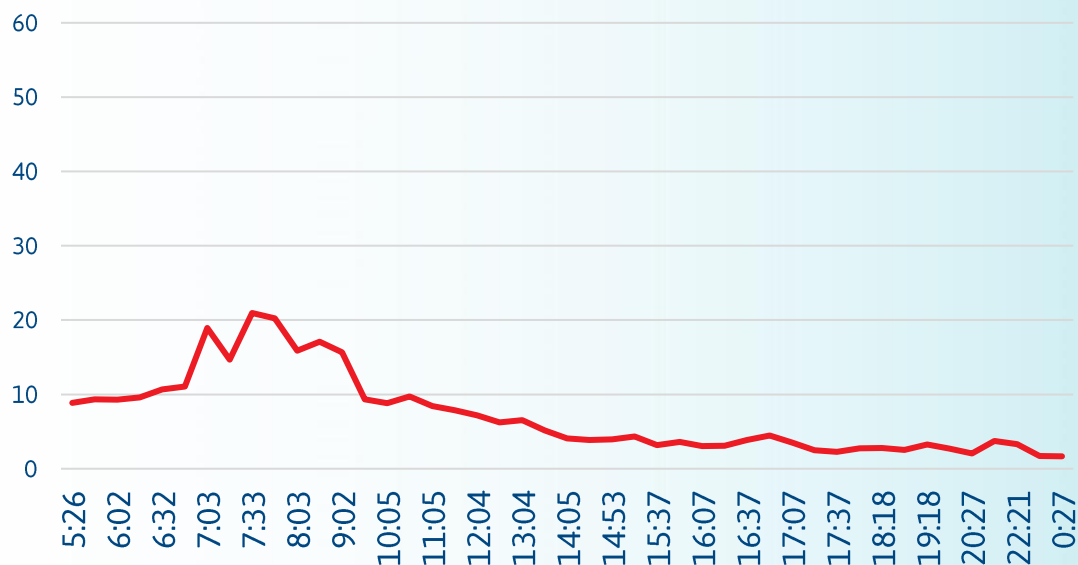
Wij introduceren een nieuwe lijn (lijn 330) met deze wijziging. Deze lijn vervangt de huidige lijnen 323 (Parkwijk-Bijlmer) en lijn 328 (Haven-Bijlmer). Dit wordt de hoofdlijn van het R-net in Almere. Deze nieuwe lijn 330 rijdt vanaf Station Almere Buiten, via de Landgoederenbuurt, Tussen de Vaarten en verschillende wijken in Stad Oost naar Busstation 't Oor. Vanaf 't Oor rijdt de bus een snelle route naar Amsterdam Bijlmer Arena. Zo verbindt lijn 330 dus de groeiende wijken in Stad Oost/Nobelhorst met Amsterdam. Ook wordt Almere Buiten voor het eerst aangesloten op het R-net, deze reizigers krijgen naast de trein een aanvullende directe verbinding naar Amsterdam. Deze nieuwe lijn 330 gaat elke 10 minuten rijden in de spits en elk kwartier in de daluren. In het weekend rijdt de lijn elk halfuur.

Aanvullende lijnen

Naast de 330 vullen we het R-net in de nieuwe situatie aan met twee (deels) bestaande lijnen: lijn 322 en 327. Lijn 327 verandert niet in route en blijft dus rijden tussen Almere Haven en Amsterdam Amstel. Zoals te zien is in figuur 2.4 is de bezetting van lijn 327 niet al te hoog³. We stellen voor dat deze lijn iets minder vaak gaat rijden, namelijk elke 20 minuten in de spits i.p.v. elk kwartier. Dit past beter bij de reizigersaantallen en zorgt ervoor dat we goede combinaties kunnen maken met de nieuwe lijn 330. In de daluren verandert de frequentie niet en rijdt daarmee elk halfuur. Tussen 't Oor en Muideren P&R is deze lijn (in de spits) zoveel mogelijk afgestemd met lijn 330. Dit zorgt ervoor dat reizigers uit de stad Almere twee frequente verbindingen hebben naar Amsterdam, elke 10 minuten direct naar Amsterdam Zuidoost en ongeveer elke 8-9 minuten naar Amsterdam Amstel (waarvan een deel met overstap).

³ Een R-net bus heeft 52 zitplaatsen.

Bezetting lijn 327 ter hoogte van de Steiger in de richting van Amsterdam



Figuur 2.4: lijn 327 heeft nog ruimte in de bussen.

Wij stellen voor om lijn 322 wél anders in te richten. Dit wordt een aanvullende lijn, afgestemd op de huidige vraag. Op het moment dat Almere Poort-Zuid zich gaat ontwikkelen zullen wij onderzoeken of wij deze lijn moeten uitbreiden of een nieuwe lijn moeten toevoegen. Deze lijn gaat net zoals lijn 327 elke 20 minuten rijden in de spits, i.p.v. elk kwartier. In de spitsuren rijdt deze lijn de huidige route van Parkwijk via 't Oor en Poort naar Amsterdam Amstel. In de ochtend- en middagspits wordt deze lijn veelvuldig gebruikt door scholieren/studenten die les hebben in Almere Poort. Vanwege de drukte leggen we daarom in de spits extra ritten in tussen Poort en Parkwijk/Oor, de totale frequentie komt dan op 6x per uur op het aller drukste moment van de spits. Dit is vergelijkbaar met de huidige situatie.

In daluren is deze lijn in Almere Poort erg rustig, zie ook figuur 2.5. Daarnaast rijdt deze lijn voor één deel parallel met het spoor en de nieuwe hoofdlijn 330. Daarom stellen wij voor om deze lijn in de daluren alleen te rijden tussen 't Oor en Muiden P&R via Almere Poort. Reizigers uit Almere Poort kunnen in de spits dus direct met lijn 322 naar Amsterdam Amstel, in de daluren kunnen zij overstappen op Muiden P&R.

Bezetting lijn 322 richting Amsterdam ter hoogte van halte Strand



Figuur 2.5: lijn 322 is in de daluren rustig richting Amsterdam

2.4 De voor- en nadelen van deze wijzigingen

Zoals eerder benoemd zijn wij ervan overtuigd dat deze wijziging ervoor zorgt dat het R-net klaar is voor de groei van de stad. De voordelen zijn dan ook met name te zien in het oosten van de Stad. Almere Buiten en Stad Oost hebben voortaan een nieuwe hoogfrequente regionale verbinding naast de al bestaande verbinding met de trein. Deze verbinding bereikt verschillende gebieden die slechter met de trein te bereiken zijn. Ook huidige reizigers die reizen vanuit Almere Stad Centrum⁴ kunnen vaker, via 't Oor naar Amsterdam.

Almere Haven behoudt de directe verbinding naar het Amstelstation, echter zullen zij wel moeten overstappen voor Amsterdam Bijlmer Arena. Wij kiezen nadrukkelijk voor de verbinding tussen Haven en Amstel omdat deze drukker is. Ook zorgt dit ervoor dat we combinaties kunnen maken met lijn 320 van Transdev richting het Amstelstation. We zijn er ons van bewust dat een overstap een nadeel kan zijn voor reizigers, daarom zullen wij er alles aan doen om deze overstap zo makkelijk mogelijk te laten zijn. Wij zien meerdere kansen om het de reiziger zo makkelijk mogelijk te maken. Zo zullen we aansluitbewakingen in de daluren introduceren tussen de M1 en R-net lijn 330, daardoor hoeven reizigers ook bij vertraging niet zich zorgen te maken over aansluitingen. Ook helpt het dat de M1 een hoge frequentie heeft en zien we kansen in goede bewegwijzering op 't Oor. Aangezien 't Oor met dit plan nog meer een overstapknoop wordt dan het nu al is, kijken wij uit naar de nieuwe overkapping (figuur 2.6).

⁴ Bijvoorbeeld reizigers uit Stedenwijk, het centrum of Muziekwijk.

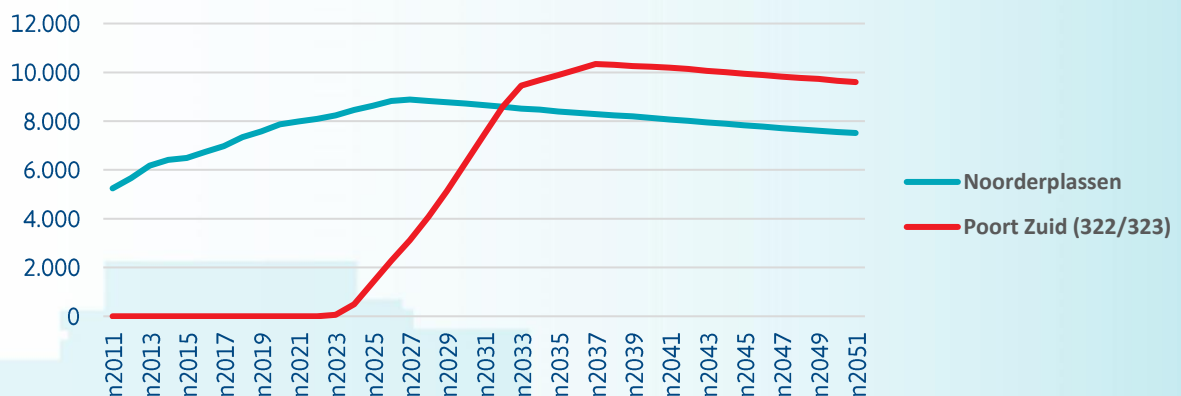


Figuur 2.6: het nieuwe busstation 't Oor

Met dit plan wijzigt de dienstregeling in Almere Poort. We spelen met deze dienstregeling in op reizigers die géén of een slecht alternatief hebben aan de trein, lijn M4 of lijn 330 en halen daarmee overbodige overlap weg. Daardoor hebben reizigers (met name scholieren) die nu véél reizen tussen Almere Oost en Almere Poort nog steeds een directe en snelle verbinding. Ook hebben werknemers van bedrijventerrein de gehele dag een verbinding naar 't Oor en Muiden, in de spits rijdt er een uitgebreidere verbinding naar Stad Oost en Amsterdam Amstel.

In de daluren is er te weinig vraag om helemaal door te rijden naar Amsterdam enerzijds of Almere Oost anderzijds. Dit komt o.a. doordat Almere Poort-Zuid (het gebied dat de lijnen 322/323 bedienen) zich pas later gaat ontwikkelen. Zoals te zien is in figuur 2.7 gaat dit gebied zich pas écht ontwikkelen in 2025. Daarnaast zijn de eerste ontwikkelingen (2022-2025) vooral rondom Station Poort waardoor de bus te veel concurreert met de trein, die vaak sneller is. Op het moment dat Almere Poort-Zuid wél veel unieke reizigers kan genereren (vanaf 2025) zullen we onderzoeken of de huidige opzet van het netwerk nog voldoende is.

Bewonersprognose Almere Poort en Noorderplassen



Figuur 2.7: groei van Almere Poort en Noorderplassen

Al met al gaan er met deze wijziging meer R-net reizigers op vooruit dan op achteruit. Ruim 60% van de huidige R-net reizigers heeft een voordeel met deze wijzigingen. Dit zijn 4,5% van het totaal aantal reizigers in Almere. Ook zijn deze plannen gericht op de toekomst, de verbindingen zijn meer verdeeld tussen Almere Oost enerzijds en Almere Haven anderzijds. Daarmee boren we ook extra reizigers, extra potentie en dus extra inkomsten aan.

“Al met al gaan er met deze wijziging meer R-net reizigers op vooruit dan op achteruit.”



3 allGo: Nobelhorst krijgt een metrolijn

In dit hoofdstuk beschrijven we de wijzigingen van allGo én dan met name rondom Stad Oost. In het programma van eisen is beschreven wanneer de dienstregeling in Nobelhorst moet veranderen (zie paragraaf 3.2). Daarnaast zien wij ook het belang om de verbinding naar Nobelhorst en Tussen de Vaarten aantrekkelijker te maken voor zowel nieuwe als bestaande inwoners.

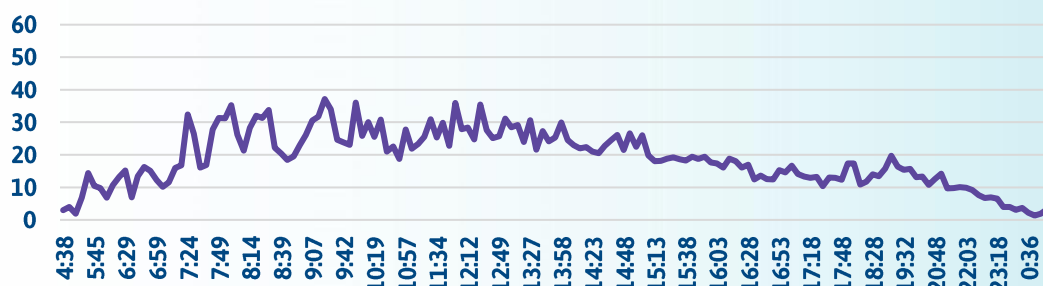
3.1 Huidige situatie

In de huidige situatie zijn er vier lijnen in het gebied “Stad-Oost”; de hoogfrequente M-lijnen M5 en M7 en de aanvullende maatwerklijnen 25 en 525. De M7 rijdt vanaf Oostvaarders en Almere Buiten via Station Parkwijk rechtstreeks naar Almere Centrum. De M5 is een meer ontsluitende lijn en slingert door Stad Oost naar Almere Centrum. De bus doet daarbij o.a. Tussen de Vaarten, Parkwijk, Danswijk en Filmwijk aan. Reizigers uit de grote wijk Tussen de Vaarten moeten daarom altijd omreizen via Filmwijk of overstappen op Station Parkwijk. De M5 en M7 rijden beiden elke 5 minuten in de spits. In de daluren rijden de M5 en M7 elk kwartier (avond/zondag) of elke 7-8 minuten (dagdal/zaterdag).

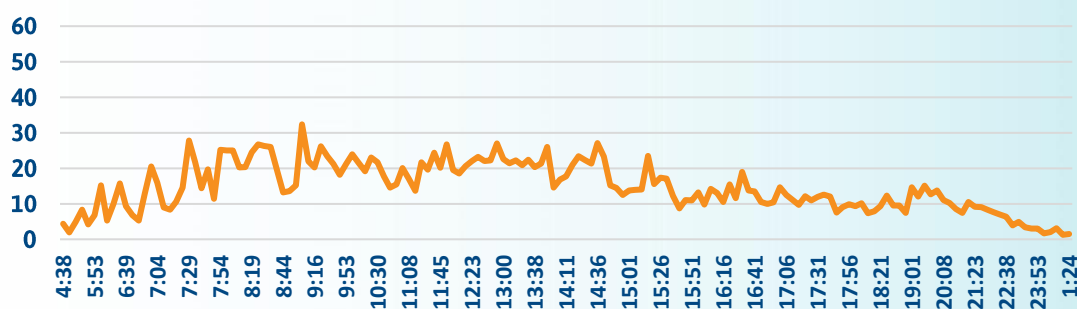
De lijncombinatie 25/525 rijdt tussen Sallandsekant en Nobelhorst, deze lijnen worden aanvullend gesubsidieerd en zijn daarmee zogenaamd “maatwerk.” Lijn 25 is een spitslijn met midibus (max. 20 personen) en lijn 525 is een (dal)buurtbus gereden door vrijwilligers (max. 8 personen). Deze lijnen rijden beiden elk kwartier. Er is geen bediening op de late avond en op zondag.

In de huidige situatie is de M7 een goedgevulde lijn zoals te zien in figuur 3.1. Reizigers uit de omgeving Parkwijk maar ook uit Almere Buiten reizen graag met deze lijn. Lijn M5 is redelijk bezet maar presteert slechter dan de M7, meestal komt de bezetting niet boven de 30 reizigers. Lijn 25 en 525 zijn gericht op Nobelhorst en zijn dus eigenlijk pendellijntjes naar Sallandsekant, vanaf daar kan overgestapt worden op lijn M5 en het R-net. In lijn 25 en 525 is de afgelopen jaar een groeipotentie te zien, in 2022 hebben we de bedieningsperiode van lijn 25 daarom uitgebreid.

Bezetting M7 richting Centrum op het drukste punt



Bezetting M5 richting Centrum op het drukste punt

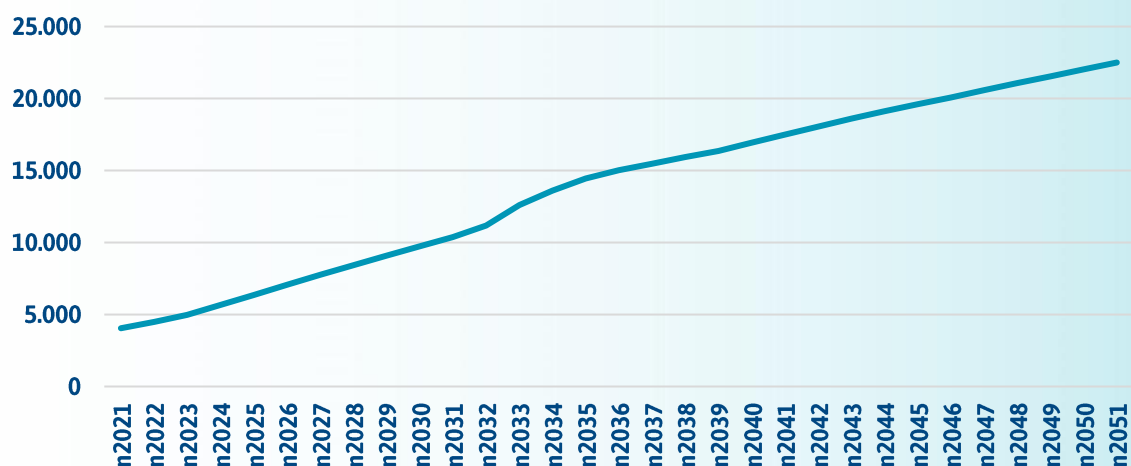


Figuur 3.1: bezetting M7 en M5.

3.2 **Blik op de toekomst: Nobelhorst groeit**

Zoals ook al eerder aangegeven is Stad Oost en Almere Buiten groeiende. Een speciale casus hierin is Nobelhorst. Deze wijk gaat de komende jaren explosief groeien. Voor het einde van de concessie bereikt dit stadsdeel rond de 7.500 bewoners, zie ook figuur 3.2. Dit is een enorm potentieel wat op dit moment met de pendellijn 25/525 niet wordt benut. Daarnaast is in het programma van eisen van de concessie Almere het volgende beschreven over Nobelhorst: "Het Maatwerk in Nobelhorst gaat over in een reguliere bediening bij 1.000 gerealiseerde woningen in Nobelhorst." Dit aantal is inmiddels bereikt.

Bewonersprognose Nobelhorst/Oosterwold

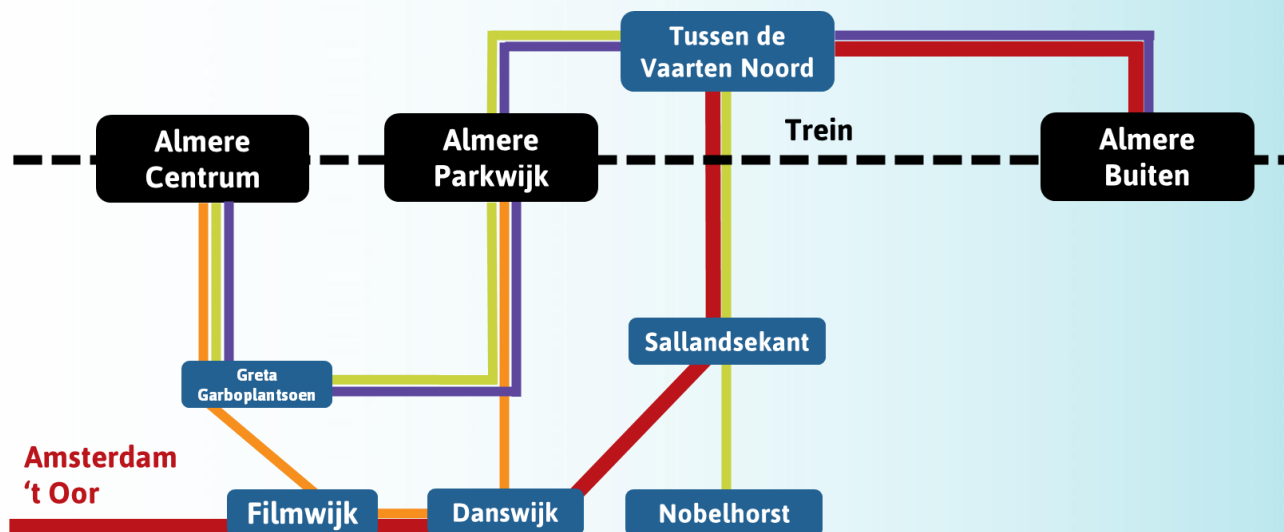


Figuur 3.2: Nobelhorst gaat de komende jaren flink groeien.

In de dienstregeling van 2023 moeten we dus vanuit de concessievoorwaarden al een aanpassing doen. Deze wijziging willen wij aangrijpen om ook kritisch te kijken naar het in 2017 aangeboden netwerk. Hierin kijken we vooral naar de M5. Een nadelige opzet van de M5 is dat reizigers vanuit de wijk Tussen de Vaarten altijd moet omreizen. Tegelijkertijd is dit wel een wijk met veel potentieel, met veel sociale woningbouw en in 2025 bijna 16.000 inwoners.

3.3 Het plan: introductie van de M8

Wij stellen voor om een nieuwe M-lijn te introduceren, de M8, deze lijn rijdt van Nobelhorst via Tussen de Vaarten en Station Parkwijk naar Station Centrum. Vanaf Tussen de Vaarten Noord rijdt deze lijn parallel en afgestemd met de M7. Met deze nieuwe lijn hoeft de M5 Tussen de Vaarten niet meer aan te doen, deze wijk wordt nu immers goed bediend met deze nieuwe lijn. Daarom wordt lijn M5 ingekort tot Station Parkwijk.



Figuur 3.3: het nieuwe netwerk in Almere Stad Oost

Aangezien de M7 en M8 parallel rijden en de M5 met de nieuwe route minder wijken bedient, wijzigen we ook de frequenties. De M5, M7 en M8 rijden in de spits elke 7,5 minuut, in de daluren en op zaterdag elke 10 minuten. Tot slotte rijden deze lijnen in de avond en op zondag elk kwartier. Dit is ook te zien in figuur 3.4. Op het drukste traject van de M7, van Tussen de Vaarten naar Station Centrum, rijden de M7 en M8 afgestemd met elkaar. Dit betekent dat een reiziger in de spits op deze haltes, elke 3-4 minuten een bus heeft. Dit is uniek voor Almere!

Op dit moment is Nobelhorst groeiend maar nog niet zodanig groot dat het een frequentie van 8x per uur kan beargumenteren. Daarom is de helft van de ritten van de M8, in de spits, dagdal en zaterdag ingekort tot Sallandsekant.

Nobelhorst is op dit moment nog niet overal geschikt voor een grote bus. Daarom zijn we in overleg met de gemeente voor een aanpassing van de weg. Mogelijk gaat dit in fasen, de definitieve planning hierover is bekend bij het definitieve vervoerplan in september.

Lijn	Huidige situatie				
	Spits	Dagdal	Avond	Zaterdag	Zondag
M5 (CS - Sallandsekant)	12	8	4	8	4
M7 (CS - Oostvaarders)	12	8	4	8	4
25 (Sallandsekant - Nobelhorst)	4				
525 (Sallandsekant - Nobelhorst)		4	4	4	
Lijn	Het plan				
	Spits	Dagdal	Avond	Zaterdag	Zondag
M5 (CS - Sallandsekant)	8	6	4	6	4
M7 (CS - Oostvaarders)	8	6	4	6	4
M8 (CS-Nobelhorst)	4	3	4	3	4
M8 (CS - Sallandsekant)	4	3		3	

Figuur 3.4: vergelijking huidige en voorgestelde frequenties voor de nieuwe lijnen.

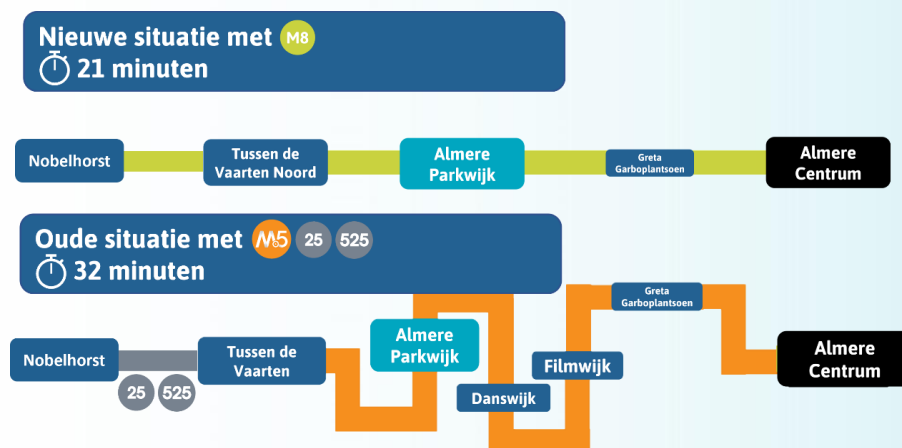
In de huidige situatie kunnen reizigers uit Kruidenwijk, Muziekwijk en Noorderplassen meestal niet direct naar het Stadhuisplein en Ziekenhuis reizen. Dit willen we graag verbeteren. Doordat de M3 en M6 dezelfde frequentie hebben als de M5, M7 en M8 kunnen we een nieuwe koppeling organiseren op Almere Centrum. Daarom rijden de M3 en M6 vanaf dienstregeling 2023 altijd dóór naar Stadhuisplein, Passage of Flevoziekenhuis. Al deze maatregelen zorgen ervoor dat, **elke reiziger van een M-lijn een directe verbinding heeft naar het centrum van Almere.**

“Al deze maatregelen zorgen ervoor dat elke reiziger van een M-lijn, een directe verbinding heeft naar het centrum van Almere.”



3.4 De voor- en nadelen van deze wijzigingen

Deze wijziging heeft zowel voordelen voor de wijk Tussen de Vaarten als voor Nobelhorst. Die laatste wijk krijgt een directe verbinding naar Almere Centrum en hoeft niet meer over te stappen op Sallandsekant. Ook hoeven deze reizigers niet meer om te reizen via Filmwijk. Deze groeiende groep reizigers kan daardoor meer dan 10 minuten sneller in het centrum zijn. Ook reizigers uit Tussen de Vaarten gaan er, ondanks een iets lagere frequentie, op vooruit. Nu hebben ze elke 5 minuten een bus die omrijdt, straks hebben ze elke 7 minuten een bus die direct naar het centrum rijdt. Dit kan tot 9 minuten sneller zijn. Deze voordelen zijn ook weergegeven in figuur 3.5.



Figuur 3.5: de oude- en nieuwe situatie voor reizigers uit Nobelhorst en Tussen de Vaarten.

Een aantal wijken krijgt een iets lagere frequentie, zoals Filmwijk, de Landgoederenbuurt en de Regenboogbuurt. Echter behouden ze wel de frequenties die bij het BRT-systeem horen. In de spits elke 7-8 minuten een bus, in de daluren elke 10 minuten. Daarnaast profiteren ook deze reizigers van de aanpassingen in het R-net die we voorstelden in hoofdstuk 2. Zo heeft de Landgoederenbuurt straks ook een directe busverbinding met Amsterdam. De frequenties passen, zoals te zien is in onderstaand schema, bij de reizigersaantallen.

Locatie/lijn	Bezetting nu (maart 2022) (elke 5 min. een bus)	Bezetting straks (elke 7-8 min. een bus)
M7 ter hoogte van Landgoederenbuurt	13 á 30 reizigers	19 á 45 reizigers
M5 ter hoogte van Romy Schneiderweg (Filmwijk)	16 á 31 reizigers	24 á 52 reizigers

Figuur 3.6: de verwachte bezettingen van de M5 en M7

Reizigers vanaf Tussen de Vaarten Noord krijgen daarnaast een uniek hoge frequentie van elke 3-4 minuten een bus. Dit zorgt ervoor dat er een hele makkelijke manier van reizen ontstaat op het drukste stuk van de M7. Tot slot zorgt deze wijziging er ook voor dat wij de M3 en M6 altijd door kunnen laten rijden naar het centrum waardoor bijna iedereen in Almere een directe verbinding heeft met de stad.

4 Overige wijzigingen

4.1 Gevolgen door de M8 en R-net

Door de nieuwe opbouw van het netwerk hebben wij ook kritisch moeten kijken naar aansluitingen en lijnkoppelingen. Hieronder is schematisch weergegeven waarop wij de dienstregeling primair baseren. Dit zijn de belangrijkste bouwstenen van de dienstregeling en gebruiken wij als leidraad. Ook houden wij rekening met het afstemmen van lijnen op gemeenschappelijke trajecten waaronder de M3-M6 corridor en de M7-M8 corridor. Als er daarnaast secundaire wensen beantwoord kunnen worden dan zullen wij dit uiteraard doen.

	Primair	Secundair
Aansluitingen	<ul style="list-style-type: none">• IC-knoop richting Schiphol en Amsterdam• Lijn M1-lijn 330 op busstation 't Oor in de daluren• R-net aansluitingen op 't Oor en Muiden P&R.• Aansluiting op eerste en laatste treinen	<ul style="list-style-type: none">• Aansluiting op sprinters en aansluitingen op andere stations• Aansluiting lijn 22 en 24 op het M-lijnnennetwerk
Koppelingen	<ul style="list-style-type: none">• M1-M2 op Almere Centrum• M3 op een lijn richting Stadhuisplein• M6 op een lijn richting Stadhuisplein	<ul style="list-style-type: none">• M3 op een lijn richting het Flevoziekenhuis• M6 op een lijn richting het Flevoziekenhuis

Figuur 4.1: de bouwstenen van de dienstregeling.

4.2 Lijn 326

Vanaf medio 2023 wordt de halte Blaricum Carpoolplaats opgeheven en verplaatst naar de Stichtseweg, iets ten noorden van de huidige locatie. Dit kost iets meer rijtijd maar doordat de omleiding tussen 't Oor en Kasteel in 2023 wordt opgeheven ontstaat er elders op de lijn juist minder rijtijd. Daardoor kan de huidige dienstregeling behouden blijven.

4.3 Lijn 24

Lijn 24 rijdt nu een aantal jaar, grotendeels in de coronaperiode. De gemeente Almere heeft in kwartaal 1 van dit jaar de lijn geëvalueerd. Naar aanleiding van deze evaluatie stellen we voor om de dienstregeling op een aantal kleine punten aan te passen.

- Op dit moment rijdt lijn 24 op werkdagen in de ochtendspits en middagspits. In de middagspits sluit deze niet helemaal aan op de vraag van de reiziger omdat de laatste rit om 17:52 vertrekt. Reizigers uit Amsterdam kunnen daardoor als ze werken tot 17:00 uur, niet gebruik maken van lijn 24. Wij stellen daarom voor om de bediening van lijn 24 drie kwartier (drie ritten) op te schuiven. In de middag begint de bediening dan iets later, maar eindigt ook

iets later. In de nieuwe dienstregeling rijdt de bus dan van 14:23 t/m 18:37 i.p.v. 13:38 t/m 17:52 in de huidige situatie.

- We stellen voor om de weekendbediening in 2023 te laten starten in de eerste week van mei (op de zondag) en te laten eindigen op de laatste zaterdag van september. Dit zorgt voor minder operationele uitdagingen doordat de dienstregeling al wijzigt van zaterdag op zondag.
- De komende tijd gaan we in overleg met de wegbeheerder over een mogelijke uitbreiding van haltes in Duin.

4.4 Nachtnet weer op vrijdag

De afgelopen paar jaar heeft er, vanwege corona en de bijbehorende sluitingen van de nachthoreca, géén nachtnet meer gereden. Vanaf mei van dit jaar hebben we wél het nachtnet opgestart op de zaterdag. Op dit moment rijdt het nachtnet op vrijdag nog niet. Wij evalueren op het moment de reizigersaantallen van de zaterdag om te onderzoeken of de vrijdag ook weer opgestart moet worden in december. Dit houdt mede samen met het aantal beschikbare chauffeurs en de financiële situatie van dat moment.

4.5 Verbouwing van 't Oor

Eind 2022 en begin 2023 wordt het busstation 't Oor verbouwd. Er komt een stalen overkapping over het busstation zodat reizigers betere beschutting hebben en 't Oor daarmee een volwaardige overstapknoop wordt. Deze verbouwing zorgt ervoor dat bussen mogelijk anders moeten rijden of anders moeten halteren. We zijn op het moment nog in gesprek met de uitvoerder en wegbeheerder over de mogelijkheden en komen daar in het definitief vervoerplan op terug. .

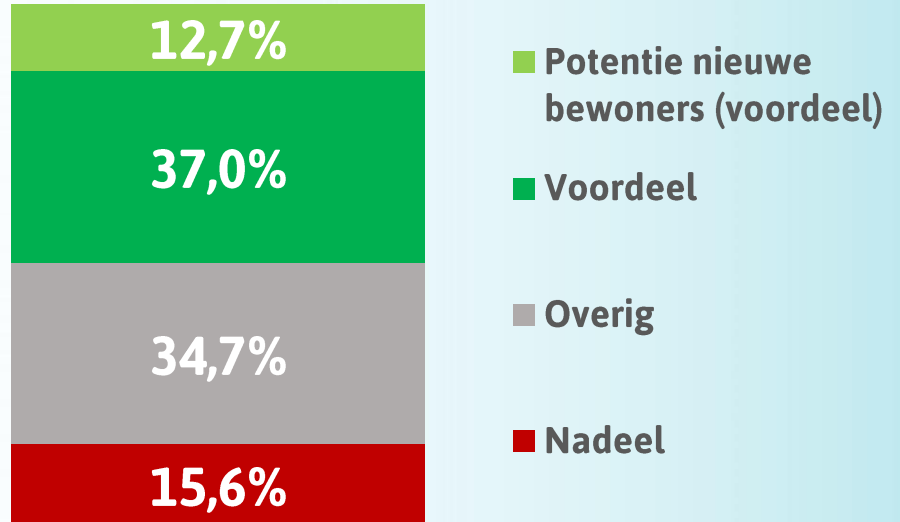
5 Conclusie van dit vervoerplan

Aan het begin van dit vervoerplan vertelden wij dat in dit plan twee grote wijzigingen werden voorgesteld. Dit was met als doel om ten eerste het optimum te bereiken tussen kosten en aantrekkelijkheid. Om op deze manier het maximaal aantal reizigers te bereiken met de laagst mogelijke kosten. Ten tweede bereiken we met deze wijzigingen dat de groeiende wijk Nobelhorst beter bereikbaar wordt.

In dit hoofdstuk gaan wij uitgebreider in op de gevolgen voor alle reizigers, zie daarvoor ook figuur 5.1 op de volgende pagina. Als deze wijzigingen worden doorgevoerd gaat een aanzienlijk deel van de reizigers erop vooruit (37-49%). Dit zijn met name reizigers in de groeiende wijken van Almere waardoor er ook veel potentie is. Wij denken dan ook dat, ondanks dat het totaal aantal DRK ongeveer gelijk blijft met 2022, dit een dienstregeling is die nog jaren mee kan gaan. Veel Almeerders zullen deze verbetering merken en in de promotie van het vervoerplan zullen we daarop inspelen. Uiteindelijk betekent dit vervoerplan dat bijna iedereen in Almere een hoogfrequente en vaak directe verbinding heeft met het centrum van Almere en de grote economische clusters in Amsterdam. De Almeerder krijgt dus een goede verbinding, op deze manier proberen we reizigers na corona, terug te verleiden in het openbaar vervoer.

Ongeveer 15,6% reizigers gaat er met dit plan op achteruit, ook deze reizigers willen wij niet uit het oog verliezen. De grootste groep zijn de reizigers uit Filmwijk, Parkwijk en Regenboogbuurt die een iets lagere frequentie krijgen (van elke 5 minuten een bus, naar elke 7-8 minuten een bus). Wij zien deze frequenties echter nog steeds als BRT-waardig (Bus Rapid Transit), reizigers hoeven nog steeds maar héél even te wachten op de eerstvolgende bus. Daarnaast zijn er kleinere groepen reizigers in het R-net die hinder van de nieuwe dienstregeling gaan ondervinden. Met name doordat ze een overstap extra zullen hebben. Wij zullen ook deze reizigers niet uit het oog verliezen, door de overstap zoveel als mogelijk een makkelijke overstap te maken. Dit doen we door aansluitgarantie, extra communicatie en een nieuw busstation 't Oor.

Wij zijn er ons van bewust dat we met dit voorstel het netwerk deels opnieuw inrichten, in de eerste maanden zullen we extra evalueren wat dit doet met de bezettingen en evt. hierop inspelen door het aanbod aan te passen. Zoals in het vervoerplan 2021 beschreven zorgen wij ervoor dat we meerdere keren per jaar aanpassingen kunnen doen op de dienstregeling via zogenaamde herijkingsmomenten. Daarmee kunnen we sneller inspelen op vervoerkundige kansen of -uitdagingen



Figuur 5.1: voor- en nadelen voor de reiziger

Kalender vervoerplan 2023 Almere

December 2022

Nr.	Zo	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za
48							
49							
50	11	11	11	11	11	11	11
51	18	18	18	18	18	18	18
52	25	25	25	25	25	25	25

Januari 2023

Nr.	Zo	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za
52							
1	0	0	0	0	0	0	0
2	8	8	8	8	8	8	8
3	15	15	15	15	15	15	15
4	22	22	22	22	22	22	22
5	29	29	29				

Februari 2023

Nr.	Zo	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za
				0	0	0	0
6	5	5	5	5	5	5	5
7	12	12	12	12	12	12	12
8	19	19	19	19	19	19	19
9	26	26	26				

Maart 2023

Nr.	Zo	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za
9				0	0	0	0
10	5	5	5	5	5	5	5
11	12	12	12	12	12	12	12
12	19	19	19	19	19	19	19
13	26	26	26	26	26	26	

April 2023

Nr.	Zo	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za
13							1
14	2	3	4	5	6	7	8
15	9	10	11	12	13	14	15
16	16	17	18	19	20	21	22
17	23	24	25	26	27	28	29
18	30						

Mei 2023

Nr.	Zo	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za
17							
18		1	2	3	4	5	6
19	7	8	9	10	11	12	13
20	14	15	16	17	18	19	20
21	21	22	23	24	25	26	27
22	28	29	30	31			

Juni 2023

Nr.	Zo	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za
22					1	2	3
23	4	5	6	7	8	9	10
24	11	12	13	14	15	16	17
25	18	19	20	21	22	23	24
26	25	26	27	28	29	30	

Juli 2023

Nr.	Zo	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za
26							1
27	2	3	4	5	6	7	8
28	9	10	11	12	13	14	15
29	16	17	18	19	20	21	22
30	23	24	25	26	27	28	29
31	30	31					

Augustus 2023

Nr.	Zo	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za
31			1	2	3	4	5
32	6	7	8	9	10	11	12
33	13	14	15	16	17	18	19
34	20	21	22	23	24	25	26
35	27	28	29	30	31		

September 2023

Nr.	Zo	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za
35						1	2
36	3	4	5	6	7	8	9
37	10	11	12	13	14	15	16
38	17	18	19	20	21	22	23
39	24	25	26	27	28	29	30

Oktober 2023

Nr.	Zo	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za
39							
40	1	2	3	4	5	6	7
41	8	9	10	11	12	13	14
42	15	16	17	18	19	20	21
43	22	23	24	25	26	27	28
44	29	30	31				

November 2023

Nr.	Zo	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za
44				1	2	3	4
45	5	6	7	8	9	10	11
46	12	13	14	15	16	17	18
47	19	20	21	22	23	24	25
48	26	27	28	29	30		

December 2023

Nr.	Zo	Ma	Di	Wo	Do	Vr	Za
48						1	2
49	3	4	5	6	7	8	9
50							
51							
52							

WERKDAGEN

- Maandag-vrijdag basis (herfst/winter)
- Maandag-vrijdag kerst (basis dienstregeling maar zonder verdichting tussen Parkwijk en Poort)
- Maandag-vrijdag zomer
- Maandag-vrijdag lente

WEEKENDAGEN

- Zaterdag exclusief Duin
- Zondag exclusief Duin
- Zaterdag met extra lijn 24 ritten
- Zondag met extra lijn 24 ritten
- Zaterdag lente/zomerdienstregeling (inclusief lijn 24)

BIJZONDERE DAGEN

- Koningsnacht (extra nacht)
- Oudjaarsdag (kerstdienstregeling tot 20 uur)

M3 (CS - Muziekwijk)	1	5	6	6	6	4	4	4	4	4	6	6	6	6	6	4	4	4	4	4	4	2	2
M4 (CS - Poort)	1	4	7	10	10	9	8	8	8	8	10	10	10	10	8	6	4	4	4	4	4	3	2
M5 (CS - Parkwijk)	1	4	5	8	8	6	6	6	6	6	8	8	8	8	6	4	4	4	4	4	4	2	2
M6 (CS - Noorderplassen)	1	4	4	6	6	4	4	4	4	4	6	6	6	6	6	4	4	4	4	4	3	2	2
M7 (CS - Oostvaarders)	2	3	6	8	8	6	6	6	6	6	7	8	8	8	7	4	4	4	4	4	4	3	2
22 (Buiten - De Vaart)		1	4	4	4	2	2	2	2	2	3	4	4	4	4	1		1	1				
24 (Poort - Duin)			1	4	4	1					3	4	4	4	3								
25 (Sallandsekant-Nobelhorst)																							
525 (Sallandsekant-Nobelhorst)																							
M8 (CS - Nobelhorst)	1	2	4	4	4	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2
(CS - Sallandsekant)		2	4	4	4	3	3	3	3	3	4	4	4	4	2								
322 (Oor - Muiden)					2	2	2	2	2	2						1	2	2	2	1	1	1	
322 (Muiden - Oor)					1	2	2	2	2	2	3						2	3	2	2	2	1	1
322 verdichtingsritten				2	2	2					1	2	2										
322 (Parkwijk - Amstel)		2	3	3	3						1	2	3	3	2	1							
322 (Amstel - Parkwijk)			2	3	3	1					1	3	3	3	1								
323 (Parkwijk - Bijlmer)																							
323 (Bijlmer - Parkwijk)																							
326 (Almere - Blaricum)		1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	2	1	1							
326 (Blaricum - Almere)		1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	2	2	1							
327 (Haven - Amstel)		2	3	3	2	2	2	2	2	2	3	3	3	2	2	1	1	1	1	1	1		
327 (Amstel - Haven)			3	3	3	2	2	2	2	2	2	3	3	3	2	2	1	1	1	1	1	1	
330 (Buiten - Bijlmer)		2	5	6	5	4	4	4	4	4	7	6	6	4	4	2	3	2	2	1			
330 (Bijlmer - Buiten)			2	6	6	5	4	4	4	4	5	6	6	4	4	4	2	2	2	1	1		
N22 (Leidseplein - Almere Buiten)	1																					1	1
N23 (A'dam - Almere)	1																					1	1

onderstreept: (een deel van) deze ritten rijden alleen op vrijdag

Lijn	Ma-vr zomer																						
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2
M1 (CS - Haven)	2	3	7	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	4	4	4	4	4	4	3	2
M2 (CS - Striphelden)	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2
(CS - Oostvaarders)			1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3								
M3 (CS - Muziekwijk)	1	5	6	6	6	4	4	4	4	4	6	6	6	6	6	4	4	4	4	4	4	2	2
M4 (CS - Poort)	1	4	6	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	7	5	4	4	4	4	4	4	3	2
M5 (CS - Parkwijk)	1	4	5	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	4	4	4	4	4	4	2	2
M6 (CS - Noorderplassen)	1	4	4	6	6	4	4	4	4	4	6	6	6	6	6	4	4	4	4	4	3	2	2
M7 (CS - Oostvaarders)	2	4	5	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	4	4	4	4	4	4	3	2
22 (Buiten - De Vaart)		1	4	4	4	2	2	2	2	2	3	4	4	4	4	1		1	1				

323 (Bijlmer - Parkwijk)																				
326 (Almere - Blaricum)																				
326 (Blaricum - Almere)																				
327 (Haven - Amstel)		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
327 (Amstel - Haven)			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
330 (Buiten - Bijlmer)		3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
330 (Bijlmer - Buiten)		1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1
N22 (Leidseplein - Almere Buiten)	1																			
N23 (A'dam - Almere)	1																			
* Lijn 24 rijdt alleen van mei tot oktober																				

T
M
Postbus 161
7400 AD Deventer



Aan Keolis Nederland, t.a.v. T. Struijlaart
Datum 12 juli 2022
Onderwerp Advies Vervoerplan 2023 Allgo en R-net Almere
Kenmerk 20220623-03
Pagina 1/2

Geachte heer Struijlaart,

Niet alleen Covid, maar ook de groei van Almere is van invloed op de dienstregeling van Keolis in en rond Almere. In de afgelopen weken is er intensief overleg geweest tussen het ROCOVF en Keolis over het nieuwe Vervoerplan 2023 voor Allgo en R-net Almere. We hebben deze besprekingen en werksessies als zeer vruchtbaar ervaren.

Covid had een onmiskenbare weerslag op de reizigersaantallen en het reizigersgedrag. Helaas is het reizigersniveau nog niet terug op het oude niveau. Hierdoor staat de rentabiliteit van de concessie onder druk en is u gevraagd, nu halverwege de looptijd van de concessie, het netwerk kritisch tegen het licht te houden en in beeld te brengen waar verbeteringen mogelijk zijn.

De in het nieuwe Vervoersplan voorgestelde wijzigingen worden deels gepresenteerd als bezuinigen. Voorafgaand aan de laatste concessieverlening is er door het ROCOVF meermalen voor gepleit het OV-systeem in Almere meer in balans te brengen. We hebben toen onder meer ingebracht dat er, in de loop van de ontwikkeling van Almere, naast de eerste ontwikkel-as, die vanuit Almere-Haven via het Centrum en de Waterwijk naar Almere-Buiten loopt ook oostelijke ontwikkel-as is ontstaan die via het Oor, Filmwijk en Tussen de Vaarten naar Almere-Buiten loopt. Op zich waren we niet ontevreden met de concessie die is vormgegeven door Keolis, maar we waren wel teleurgesteld dat er aan de oostkant een aantal verbindingen verdween.

De lijn M5 kreeg, na inspraak van reizigers, zodanig vorm dat reizigers uit Tussen de Vaarten er van gebruik konden maken, alhoewel dat voor hen wel een langere reistijd opleverde. De verbinding vanuit Almere-Oost met Amsterdam was niet altijd ideaal omdat er of overgestapt moest worden op het Oor; of gereisd werd in volle bussen via Almere-Poort. Hierdoor zijn, volgens ons, vele reizigers uit Stad uit het OV verdwenen.

Volgens het nieuwe Vervoerplan komt er een nieuwe buslijn (R-net) 330 die rechtstreeks en frequent vanuit Almere-Buiten naar Amsterdam gaat rijden. Bovendien worden Nobelhorst en Tussen de Vaarten met de nieuwe lijn M8 en beter ontsloten. Wij juichen deze ontwikkeling toe en denken dat het openbaar vervoer in Almere nu meer in balans met de ruimtelijke ontwikkeling komt.

Bovendien is de nieuwe lijn 330 een goed alternatief voor de trein. De reiskosten per bus verschillen flink van die per trein waardoor mensen met een kleine beurs kunnen blijven reizen. Daarnaast kan de nieuwe lijn de overvolle treinen ontlasten en zijn busreizigers soms korter onderweg naar hun bestemming dan het geval zou zijn met de trein.

Voor veel reizigers betekent het nieuwe Vervoerplan een verbetering. Helaas gaat de frequentie van de M5 er op achteruit. We willen u vragen deze ontwikkeling nadrukkelijk te monitoren en er zorg voor te dragen dat de dienstregeling niet de kritische ondergrens bereikt waardoor ze ver uit de pas loopt met de dienstregelingen van de stadslijnen.

Optisch wordt de meeste pijn geleden in Almere-Haven waar lijn 328 niet meer zal rijden. We zijn er echter van overtuigd dat dit stadsdeel voldoende ontsloten wordt door de bussen die wel blijven rijden, zoals lijn 327, alhoewel de spitsfrequentie minder wordt. We vinden dit jammer, maar hopen dat met een goede overstap in Muiden toch een goede en frequente verbinding met Amsterdam wordt geboden. We vertrouwen erop dat u de voorgenomen aansluitgaranties ook in de praktijk waarmaakt.

We adviseren positief over het Vervoerplan 2023.

Beschikbaarheidsvergoeding

Eind dit jaar loopt de Beschikbaarheidsvergoeding in het Openbaar Vervoer (BVOV) af en vooralsnog zijn er geen aanvullende afspraken gemaakt over een verlenging. Anders dan elders in de provincie, is er nu nog niet de regionale bereidheid om financieel bij te springen als de landelijke overheid dit nalaat. Dit kan tot gevolg hebben dat dit Vervoersplan een papieren werkelijkheid gaat worden en er grote afschalingen moeten plaatsvinden. Dit vinden wij in een stad als Almere onacceptabel. We roepen daarom zowel gemeente als provincie op om met eenzelfde garantie te komen als ook in de concessies IJsselmond en Lelystad is afgegeven. Weliswaar zijn de eventuele financiële implicaties hiervan in potentie veel groter; het aantal reizigers dat getroffen wordt door een (forse) afschaling is dat ook.

We hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

ROCOV Flevoland

b/a

Douwe Halbesma, voorzitter

E (p.a.):

T:

ROCOV Flevoland
T.a.v. Douwe Halbesma
Per email verstuurd

datum: 09-08-2022
onderwerp: Reactie op advies vervoerplan
uw kenmerk: 20220623-03
ons kenmerk: 20220809-01
e-mail:
behandeld door: Thijs Struijlaart

Geachte heer Halbesma,

Wij bedanken u voor uw advies op het vervoerplan 2023. Middels deze brief reageren wij op uw advies. Uw advies en onze reactie wordt toegevoegd aan het definitieve vervoerplan 2023.

ROCOVF: Niet alleen Covid, maar ook de groei van Almere is van invloed op de dienstregeling van Keolis in en rond Almere. In de afgelopen weken is er intensief overleg geweest tussen het ROCOVF en Keolis over het nieuwe Vervoerplan 2023 voor Allgo en R-net Almere. We hebben deze besprekingen en werksessies als zeer vruchtbaar ervaren.

Reactie Keolis: wij hebben deze werksessies en overleggen ook als zeer waardevol ervaren. We hebben dan ook veel aandachtspunten die jullie aangeven in deze sessies verwerkt in de dienstregeling van 2023.

ROCOVF: Covid had een onmiskenbare weerslag op de reizigersaantallen en het reizigersgedrag. Helaas is het reizigersniveau nog niet terug op het oude niveau. Hierdoor staat de rentabiliteit van de concessie onder druk en is u gevraagd, nu halverwege de looptijd van de concessie, het netwerk kritisch tegen het licht te houden en in beeld te brengen waar verbeteringen mogelijk zijn. De in het nieuwe Vervoersplan voorgestelde wijzigingen worden deels gepresenteerd als bezuinigen. Voorafgaand aan de laatste concessieverlening is er door het ROCOVF meermalen voor gepleit het OV-systeem in Almere meer in balans te brengen. We hebben toen onder meer ingebracht dat er, in de loop van de ontwikkeling van Almere, naast de eerste ontwikkel-as, die vanuit Almere-Haven via het Centrum en de Waterwijk naar Almere Buiten loopt ook oostelijke ontwikkel-as is ontstaan die via het Oor, Filmwijk en Tussen de Vaarten naar Almere-Buiten loopt. Op zich waren we niet ontevreden met de concessie die is vormgegeven door Keolis, maar we waren wel teleurgesteld dat er aan de oostkant een aantal verbindingen verdween.

De lijn M5 kreeg, na inspraak van reizigers, zodanig vorm dat reizigers uit Tussen de Vaarten er van gebruik konden maken, alhoewel dat voor hen wel een langere reistijd opleverde. De verbinding vanuit Almere-Oost met Amsterdam was niet altijd ideaal omdat er of overgestapt moest worden op het Oor; of gereisd werd in volle bussen via Almere-Poort. Hierdoor zijn, volgens ons, vele reizigers uit Stad uit het OV verdwenen.

Reactie Keolis: met de huidige groeiverdeling in de stad zijn wij er van overtuigd dat nu het juiste moment is om de oostelijke "ontwikkel-as" nu te ontwikkelen. Wij zijn blij om te horen dat het ROCOV dit omarmt.

ROCOVF:

Volgens het nieuwe Vervoerplan komt er een nieuwe buslijn (R-net) 330 die rechtstreeks en frequent vanuit Almere-Buiten naar Amsterdam gaat rijden. Bovendien worden Nobelhorst en Tussen de

Vaarten met de nieuwe lijn M8 en beter ontsloten. Wij juichen deze ontwikkeling toe en denken dat het openbaar vervoer in Almere nu meer in balans met de ruimtelijke ontwikkeling komt. 2 Bovendien is de nieuwe lijn 330 een goed alternatief voor de trein. De reiskosten per bus verschillen flink van die per trein waardoor mensen met een kleine beurs kunnen blijven reizen. Daarnaast kan de nieuwe lijn de overvolle treinen ontlasten en zijn busreizigers soms korter onderweg naar hun bestemming dan het geval zou zijn met de trein

Reactie Keolis: we zijn blij te horen dat het ROCOV blij is met deze wijziging en zullen deze nieuwe lijn ook flink in de markt zetten.

ROCOVF: Voor veel reizigers betekent het nieuwe Vervoerplan een verbetering. Helaas gaat de frequentie van de M5 er op achteruit. We willen u vragen deze ontwikkeling nadrukkelijk te monitoren en er zorg voor te dragen dat de dienstregeling niet de kritische ondergrens bereikt waardoor ze ver uit de pas loopt met de dienstregelingen van de stadslijnen

Reactie Keolis: inderdaad gaat de frequentie van de M5 en M7 met dit vervoerplan omlaag, met name voor reizigers van de M5 kan dit als nadelig worden ervaren. Echter zijn wij er wel van overtuigd dat de frequentie nog steeds aantrekkelijk genoeg is. Wij zullen de drukte in de bussen wekelijks monitoren en waar nodig bijsturen.

ROCOVF: Optisch wordt de meeste pijn geleden in Almere-Haven waar lijn 328 niet meer zal rijden. We zijn er echter van overtuigd dat dit stadsdeel voldoende ontsloten wordt door de bussen die wel blijven rijden, zoals lijn 327, alhoewel de spitsfrequentie minder wordt. We vinden dit jammer, maar hopen dat met een goede overstap in Muiden toch een goede en frequente verbinding met Amsterdam wordt geboden. We vertrouwen erop dat u de voorgenomen aansluitgaranties ook in de praktijk waarmaakt.

Reactie Keolis: wij zullen de overstappen en de aansluitbewakingen die we hebben aangeboden in het vervoerplan implementeren met de nieuwe dienstregeling en bijsturen waar nodig.

ROCOVF: We adviseren positief over het Vervoerplan 2023.

Reactie Keolis: wij zijn blij te horen dat het ROCOV positief adviseert over dit vervoerplan en betrekken jullie graag in de toekomst weer in de voortgang van de concessie Almere.

Wij vertrouwen erop dat wij middels deze brief voldoende antwoord hebben gegeven op uw vragen en kijken uit naar de verdere samenwerking.

Met vriendelijke groet,

Thijs Struijlaart
Vervoerkundige