

RRReis

met ons mee

EBS

Vervoerplan 2023-2024

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Algemeen	1
1.1.1	We bieden alle gevraagde verbindingen	1
1.1.2	We passen de inzet van capaciteit aan op de vervoervraag	1
1.1.3	We voldoen aan de minimale bedienings- en frequentie-eisen	2
1.1.4	We leveren alle benodigde bijlagen	2
1.1.4.1	We bieden duidelijke aansluitgaranties	2
1.2	Het vervoerplan draagt bij aan het bereiken van de vervoerkundige strategie	2
1.2.1	Doorontwikkeling <i>comfortRRReis</i>	2
1.2.2	Ontwikkeling <i>snelRRReis</i>	3
1.2.3	Doorontwikkelen <i>reserveerRRReis</i>	3
1.2.4	Doorontwikkelen scholierenlijnen	3
1.2.5	Ontwikkeling stadsdiensten: elke 30 min	3
1.2.6	Ontlasten stations	3
1.2.7	Meer directe verbindingen	3
1.2.8	Afstemming van Lijnen met een aansluiting op ander OV	3
1.2.9	Flexibiliteit in de dienstregeling afgestemd op de vervoervraag	4
1.3	Vervoerplan draagt in zeer grote mate bij aan doelstellingen concessieverleners	4
1.4	Vervoerplan is realiseerbaar en staat niet op zichzelf	4
1.5	Reiswijzer	4
	2023 of 2024?	4
2	Regio: Arkemheen	6

2.1	OV-aanbod in de uiteindelijke situatie	6
2.2	Onderbouwing realiseerbaarheid en effecten	6
2.3	Samenhang en doorontwikkeling	7
2.4	Conclusie	7
3	Regio: Zuidelijk Flevoland (2024)	8
3.1	OV-aanbod in de uiteindelijke situatie	8
3.1.1	Corridor Almere – Zeewolde – Harderwijk	8
3.1.1.1	B-lijn <i>sne/RRReis</i> 216 Almere – Zeewolde – Harderwijk	8
3.1.1.2	C-lijn 160 biedt maatwerk	9
3.1.2	B-lijn 142 Harderwijk – Zeewolde – Nijkerk – Amersfoort Vathorst	9
3.2	Onderbouwing realiseerbaarheid en effecten	9
3.3	Samenhang en doorontwikkeling	9
3.4	Conclusie	10
4	Regio: Oostelijk Flevoland (2024)	11
4.1	OV-aanbod in de uiteindelijke situatie	11
4.1.1	Corridor Lelystad – Zwolle	11
4.1.1.1	Doorkoppeling Lelystad – Swifterbant – Dronten – Kampen (B-lijn 143)	11
4.1.1.2	B-lijn 146 Emmeloord – Dronten	12
4.1.2	Corridor Emmeloord – Lelystad	12
4.1.3	Corridor Harderwijk – Lelystad	12
4.1.3.1	A-lijn <i>sne/RRReis</i> 207 Harderwijk – Lelystad – Batavia Stad	12
4.1.4	Overige lijnen	13





4.1.4.1	A/B-Lijn 147 Dronten – Harderwijk – Barneveld (2024)	13
4.1.4.2	Stadsdienst Dronten (C-lijnen 21 en 22)	13
4.1.4.3	Walibi Express	13
4.2	Onderbouwing realiseerbaarheid en effecten	13
4.3	Samenhang en doorontwikkeling	14
4.3.1.1	Houtribbus Lelystad – Enkhuizen	14
4.4	Conclusie	14
5	Regio: Noordoostpolder (2024)	15
5.1	OV aanbod in de uiteindelijke situatie	15
5.1.1	Corridor Kampen – Emmeloord – Urk	15
5.1.1.1	Op A-lijn 141 een kortere reistijd door nieuwe route Urk	15
5.1.1.2	Nieuwe lijn: <i>snelRRReis</i> 215 Kampen – Urk	15
5.1.2	Corridor Steenwijk – Marknesse – Emmeloord	16
5.1.2.1	Herschikking Steenwijk - Marknesse – Emmeloord: C-lijn 76 wordt deels reserveerRRReis en deels B/C-lijn 70 en B/C-lijn 146	16
5.1.2.2	C-lijn <i>snelRRReis</i> 214 Steenwijk – Emmeloord (– Lelystad)	16
5.1.3	Corridor Emmeloord – Lelystad	17
5.1.3.1	A-lijn <i>snelRRReis</i> 214 Lelystad – Emmeloord (– Steenwijk)	17
5.1.3.2	C-lijn <i>snelRRReis</i> 218 Urk – Lelystad	17
5.1.4	Overige lijnen Noordoostpolder : B/C-lijn 146 naar Kuinre in spits	17

5.2	Onderbouwing realiseerbaarheid en effecten	17
5.3	Samenhang en doorontwikkeling	18
5.4	Conclusie	19
6	Regio: Kampen en Kop van Overijssel (2024)	20
6.1	OV-aanbod in de uiteindelijke situatie	20
6.1.1	N50-corridor en de stad Kampen	20
6.1.1.1	Nieuwe <i>sne/RRReis</i> 215 biedt meerwaarde in Kampen	20
6.1.1.2	Uitbreiding lijn 74: 's avonds en op zaterdag naar Kampen	21
6.1.1.3	Opzet stadsdienst Kampen, uitbreiding lijn 11	21
6.1.2	N331-corridor en Zwolle Stadshagen	21
6.1.2.1	Nieuwe C-lijn 174 Genemuiden – Stadshagen – Zwolle	21
6.1.2.2	Uitbreiding C-lijn 171 en route via Stadshagen	21
6.1.2.3	Nieuwe verbinding lijn 171 naar Blokzijl	22
6.1.2.4	Tangent B-lijn 161 Hasselt – Zwolle Isala – Marslanden (– Deventer) (2024)	22
6.1.2.5	Inkorten B-lijn 70 tot Zwartsluis, spitsrit Giethoorn – Zwolle Isala	22
6.1.2.6	C-lijn 270 niet opgenomen: lijn 70 is alternatief	22
6.1.3	Herschikking Steenwijk – Emmeloord	22
6.1.3.1	C-lijn <i>sne/RRReis</i> 214 Steenwijk – Emmeloord	22
6.2	Onderbouwing realiseerbaarheid en effecten	22
6.3	Samenhang en doorontwikkeling	24
6.4	Conclusie	24
7	Corridor Zwolle - Apeldoorn	25





7.1	OV-aanbod in de uiteindelijke situatie	25
7.1.1	<i>comfortRRReis</i> A-lijn 304 verbindt alle dorpen	26
7.1.2	A-lijn 201 wordt <i>snelRRReis</i>	26
7.1.3	Introductie <i>snelRRReis</i> A-lijn 210	26
7.2	Onderbouwing realiseerbaarheid en effecten	26
7.3	Samenhang en doorontwikkeling	27
7.4	Conclusie	27
8	Regio: Veluwe-Oost	28
8.1	OV-aanbod in de uiteindelijke situatie	28
8.1.1	C-lijn 170 wordt <i>reserveerRRReis</i> en krijgt een iets andere route in Twello	28
8.2	Onderbouwing realiseerbaarheid en effecten	28
8.3	Samenhang en doorontwikkeling	29
8.4	Conclusie	29
9	Regio: Veluwe-West	30
9.1	OV-aanbod in de uiteindelijke situatie	30
9.1.1	Nieuwe C-lijn: <i>SnelRRReis</i> 206 Harderwijk - Apeldoorn	30
9.1.2	Doorkoppeling: lijn 147 Barneveld – Harderwijk – Dronten (B/A-lijn) (2024)	31
9.1.3	Lijn 103 keert niet terug in het netwerk	31
9.1.4	C-lijn 1 Harderwijk 2x per uur	31

9.2	Onderbouwing realiseerbaarheid en effecten	31
9.3	Samenhang en doorontwikkeling	32
9.3.1	<i>SnelRRReis 206</i>	32
9.3.2	Lijn 1 Harderwijk	33
9.3.3	Lijn 147 Barneveld - Dronten	33
9.3.4	Apeldoorn – Barneveld	33
9.4	Conclusie	33
10	Regio: Salland en Deventer	34
10.1	OV-aanbod in de uiteindelijke situatie	34
10.1.1	A-Lijn 165 en B-lijnen 166/167 blijven zoals ze zijn	34
10.1.2	B-lijn 161 rijdt in Zwolle niet naar Hessenpoort, maar door naar Hasselt (2024)	34
10.1.3	In Deventer houden we de routes gelijk, en stemmen we frequenties af op de vraag	35
10.1.3.1	B-lijn 7 gaat ook tussen de spitsen rijden	35
10.1.3.2	C-lijn 9 is ieder halfuur te reserveren	35
10.2	Onderbouwing realiseerbaarheid en effecten	35
10.3	Samenhang en doorontwikkeling	36
10.4	Conclusie	36
11	Regio's: Noordoost-Overijssel en Noord-Veluwe	37
11.1	OV-aanbod in de uiteindelijke situatie	37
11.1.1	A-lijn <i>comfortRRReis 301</i> blijft de drager van de regio, in de daluren aanbod afgestemd op de vraag	37
11.1.2	A-lijn <i>snelRRReis 217</i> sluit bij De Lichtmis aan op B-lijn 40	38
11.1.3	C-lijn 199 rijdt tot station Zwolle	38





11.1.4	B-lijn 30 rijdt ieder uur in de daluren	38
11.2	Onderbouwing realiseerbaarheid en effecten	38
11.2.1	Aanpassen op lijn 301 maakt veel verbeteringen in het netwerk mogelijk	38
11.2.2	Overstap van lijn 40 op 217 groot voordeel voor Staphorst en Rouveen	39
11.2.3	Inkorten lijn 199 en uurdienst daluren lijn 30 zorgt voor afgestemd aanbod	39
11.3	Samenhang en doorontwikkeling	39
11.4	Conclusie	39
12	Apeldoorn	41
12.1	OV-aanbod in de uiteindelijke situatie	41
12.1.1	Vaste stadslijnen Apeldoorn blijven zoals ze zijn	41
12.1.2	C-lijn <i>reserveerRRReis</i> 17 breiden we uit naar Osseveld via Anklaar	41
12.2	Onderbouwing realiseerbaarheid en effecten	42
12.2.1	Lijn 17 past perfect bij de verwachte behoefte	42
12.2.2	Niets veranderen op de stadsdienst, en toch aanzienlijk verbeteren	42
12.3	Samenhang en doorontwikkeling	42
12.3.1	Stadslijnen in de toekomst frequenter	42
12.3.2	Doorontwikkelen lijn 17	42
12.4	Conclusie	42
13	Zwolle	43

13.1	OV-aanbod in de uiteindelijke situatie	43
13.1.1	We wijzigen het lijnennet van de stadslijnen in Zwolle niet, behalve C-lijn 11	43
13.1.2	Reserve <i>RRReis</i> op B-lijn 3 rijdt ook iedere 30 minuten	43
13.1.3	C-lijn 11 wordt een tangentiële lijn van Stadshagen naar Oosterenk (2024)	44
13.1.4	C-lijnen 171 en 174 bedienen Stadshagen	44
13.1.5	Lijn 70 wordt 161, verbindt de Marslanden met de regio (2024)	45
13.2	Onderbouwing realiseerbaarheid en effecten	45
13.2.1	C-lijn 11 zorgt in 2024 voor minder reisbewegingen over station Zwolle	45
13.2.2	Nauwelijks veranderen op de stadsdienst, en toch ook hier flink verbeteren	45
13.3	Samenhang en doorontwikkeling	45
13.3.1	A-lijn 71 via Stadshagen	45
13.3.2	Alternatieve dienstregelingmodellen voor scholierenlijnen 7 en 9	45
13.3.3	Extra ritten van en naar de Mindenstraat	46
13.4	Conclusie	46
	46	
14	Lelystad (2024)	47
14.1	OV-aanbod in de uiteindelijke situatie	47
14.1.1	Stadslijnennet met OV-visie gemeente Lelystad als basis	47
14.1.1.1	Doorkoppelingen over het station	47
14.1.1.2	Optimalisatie frequenties stadsdienst	47
14.1.1.3	Nieuwe C-stadslijn 11 Lelystad Haven – Station via Visarendreef	48
14.1.1.4	B-lijn 7 in spitsrichting via Duinbeek	48
14.1.1.5	Bediening Penitentiaire inrichting	48
14.1.2	<i>SnelRRReis</i> A/B-lijn 207 Harderwijk – Lelystad Batavia Stad	48





14.1.3	Ontwikkeling streeklijnen	48
14.1.3.1	<i>SnelRRReis</i> -lijnen naar Urk en Emmeloord	48
14.1.3.2	B-lijn 143 Lelystad – Kampen: 7 dagen per week door Oostervaart	49
14.2	Onderbouwing realiseerbaarheid en effecten	49
14.3	Samenhang en doorontwikkeling	50
14.3.1.1	Bediening Lelystad Airport	50
14.3.1.2	Routing <i>snelRRReis</i> -lijnen	50
14.3.1.3	<i>SnelRRReis</i> 207 naar Enkhuizen	50
14.3.1.4	Woningbouw Lelystad-Zuid	50
14.4	Conclusie	50
15	Conclusie vervoerplan	51

1 Inleiding

Welkom in het Vervoerplan! We leiden u via deze inleiding langs de diverse regio's die de concessie IJssel-Vecht rijk is. Van het weidse uitzicht bij Nijkerk via de bossen naar Apeldoorn en direct naar Harderwijk, en door de polders naar Batavia Stad. Via Urk en Kraggenburg naar de Kop van Overijssel, door de gezellige drukte in Zwolle langs de IJssel naar Deventer. En via Salland terug in de rust van Noordoost-Overijssel. In iedere regio specifieke wensen en reisbehoeften. Altijd staat de visie voorop: ons vervoerplan en de bijbehorende dienstregeling zorgen voor slimme mobiliteit voor iedereen. In dit vervoerplan leest u ook al onze plannen voor IJsselmond en Lelystad, gebieden die per december 2023 bij de concessie IJssel-Vecht gevoegd worden. Het is straks immers één gebied en we benadrukken graag de samenhang. Fijne 'leesreis'!

Of je nu wilt of niet: aan een eerste indruk worden conclusies verbonden. Daarom start met een vanaf december 2022 een dienstregeling met veel verbeteringen voor reizigers en krijgen de chauffeurs goed doordachte diensten en roosters. Op 4 lijnen na is het vervoerplan 2023 gelijk aan het vervoerplan 2024, het moment dat IJsselmond en Lelystad bij de concessie worden gevoegd.

We bieden in 2024 iets meer dan het maximaal aantal dru's, *zinnvolle* dienstregelingen en zijn niet bang om aan te passen als de situatie daarom vraagt. We verkorten reistijden, bieden meer directe verbindingen en nieuwe lijnen, en we verbeteren aansluitingen en routes. Een

gebalanceerd vervoerplan met zeer veel verbeteringen is het resultaat.

In deze inleiding staan we stil bij generieke aanpak in het vervoerplan om zeer goed bij te dragen aan de visie en de strategie die in het Ontwikkelplan behorend bij de inschrijving zijn beschreven.

1.1 Algemeen

Voordat we aankomen bij de specifieke doelen, reizen we eerst langs een aantal algemene aspecten.

1.1.1 We bieden alle gevraagde verbindingen

We bieden alle verbindingen die gevraagd zijn in het PvE behorend bij de aanbesteding, en méér (en dat wordt uiteraard in de rest van dit plan nog uitgebreid toegelicht). We rijden de A-lijnen zoals voorgeschreven en ontwikkelen door waar dat mag. We bieden de verbindingen op B-lijnen en op alle C-lijnen blijven bussen rijden, soms als *reserveerRRReis* of ingevuld door een andere lijn.

1.1.2 We passen de inzet van capaciteit aan op de vervoervraag

Voor ons is dit een vanzelfsprekendheid, maar wel een die we graag nog even benadrukken. We doen een aantal beloftes:

We zetten op reguliere buslijnen geen 8-persoons voertuigen ('auto's') in. Nooit. We hebben de beschikbare data geanalyseerd en zien dat de kans te groot is dat ook op rustige lijnen zo af en toe meer dan 8 reizigers tegelijk willen reizen. Zelfs als de frequentie wordt verhoogd gaan reizigers zich niet direct verspreiden over de ritten. We beschermen de reizigers en de chauffeurs en kiezen voor bussen die altijd veel meer dan 8 personen mogen vervoeren. Ervaringen van reizigers die achterblijven op de halte kennen we, dat mag niet gebeuren en dus zetten we altijd grotere bussen in. Alleen op buurtbussen en *reserveerRRReis* zetten we auto's (zijnde 8-persoons voertuigen) in.

We rijden op alle lijnen met bussen die passen op de beschikbare infrastructuur. In Lelystad en Harderwijk rijden we met kleinere bussen dan de standaard 12m. Ook bijvoorbeeld de zienswijze van de gemeente Urk hebben we goed gelezen (vanuit oogpunt verkeersveiligheid liever geen grote gelede bussen door het dorp): gelede bussen zijn hier door onze verbeteringen in het lijnenet niet meer nodig.

We zorgen voor een vloot die past bij de reizigers-aantallen. De nieuwe bussen die we per 2024 inzetten hebben 49 zitplaatsen (plus 2 klapstoelen). Dit zijn maar liefst 8 vaste zitplaatsen meer dan in de *comfortRRReis* bussen van BYD. Waar nodig zetten we de nieuwe bussen in, als stap voorafgaand aan frequentie verhogen als de aantallen blijven toenemen. Dat maakt ons flexibel.

1.1.3 We voldoen aan de minimale bedienings- en frequentie-eisen

... en vaak veel meer. Aan alle eisen wordt voldaan. We rijden op tijden en met frequenties volgens de eisen uit het PvE, waarbij ook gelet is op uitzonderingen in de dienstregeling 2022.

We voeren een vakantieperiode in die in de zomervakantie zeer kort is: slechts 5 weken. Al is het in de randen van de vakanties rustiger dan middenin september, niet iedereen is tegelijkertijd op vakantie en dan is het bieden van voldoende vervoer zeer belangrijk. We rijden ook de vakantiedienstregeling in de voorjaarsvakantie, meivakantie, herfstvakantie en kerstvakantie, uiteraard afgestemd op de vakantieweek van de betreffende regio.

Waar Flexstops staan, behouden we die.

1.1.4 We leveren alle benodigde bijlagen

Voor het gemak hebben we de bijlagen op een rijtje gezet:

- Bijlage 1: Lijnnetkaarten
- Bijlage 2: Dienstregelingstabellen
- Bijlage 3: Kalender dienstregelingjaar 2023
- Bijlage 4: Voorstel scholierenlijnen 2023

1.1.4.1 We bieden duidelijke aansluitgaranties

We bieden 3 duidelijke garanties, die generiek gelden voor het gehele netwerk. De eerste twee garanties gelden nu ook, die koesteren we. En we verbeteren onze reizigerspunctualiteit met een nieuwe, derde garantie.

- 1 Rijdt de bus 1x per uur of minder? Dan wacht deze altijd 5 minuten op een aansluitende bus.
- 2 Na 20 uur wachten we altijd 5 minuten op een aansluitende bus.

- 3 De laatste rit op een lijn wacht 10 minuten op al het aansluitend OV, dus ook op vertraagde treinen.

Onze klantenservice is 24/7 bereikbaar. Is de vertraging op de voorgaande rit groter dan 10 minuten, dan staan zij onze reizigers graag bij in het vinden van een snelle en prettige oplossing.

1.2 Het vervoerplan draagt bij aan het bereiken van de vervoerkundige strategie

De vervoerkundige strategie vullen we in dit vervoerplan verder in. Dit leidt tot grote verbeteringen in het OV-netwerk, in alle provincies. Inleidend vertellen we kort wat u kunt verwachten in de specifieke maatregelen per lijn. In de tabel hieronder vatten we de diverse productformules samen:

Formule	Korte omschrijving
<i>comfortRRReis</i>	Vaak, snel, extra comfortabel, 7 dagen per week
<i>expressRRReis</i>	Extra snel, alternatief voor auto, missing link in regionaal spoorwegnet
<i>RRReis</i>	Betrouwbaar en samenhangend stads- en streeknetwerk
<i>reserveerRRReis</i>	Waar en wanneer je wilt reizen
<i>buurtRRReis</i>	Gemoedelijk vervoer tussen de kleinere kernen

1.2.1 Doorontwikkeling *comfortRRReis*

Doorontwikkelen met de productformule *comfortRRReis* doen we op twee manieren. Allereerst matchen we de dienstregeling en de vervoervraag. Dat betekent concreet dat we op lijn 301 (nu C1) in de daluren 2x per uur gaan rijden in

plaats van 4x per uur, waardoor we met een vergelijkbaar aantal dienstregelingen zeer veel verbeteringen kunnen aanbrengen op andere verbindingen en een zeer goed passend vervoeraanbod bieden op de 301.

En daarnaast voegen we een extra *comfortRR-Reis* lijn 304 toe op de verbinding Zwolle – Apeldoorn, waar we het netwerk vereenvoudigen en verduidelijken, en tegelijkertijd de kwaliteit verhogen.

1.2.2 Ontwikkeling *snelRRReis* (werknaam)

We voegen een nieuw product toe aan het pallet van *RRReis*. We creëren en versterken supersnelle lijnen, op 'missing links' in het regionale spoornet waar we forensen aantrekken en het gehele net versterken voor iedereen. In het vervoerplan treft u 10 *snelRRReis* lijnen aan. Deze lijnen 'verdienen' met hun belangrijke functie in het netwerk een kenmerkende productformule, maar de reizigersaantallen passen niet bij de frequentie- en/of bedieningseisen van *comfortRRReis*.

We bieden *snelRRReis* aan in alle drie de provincies, maar het zwaartepunt ligt in Flevoland. Door het karakter van deze provincie (kernen met daartussen snel kunnen doorrijden) leent het zich perfect voor een dergelijk premium OV-product. De lijnen die gaan rijden onder de *snelRRReis* formule per dienstregeling 2023 of 2024 zijn:

- - 201 Apeldoorn – Zwolle (via A50) 2023
- - 206 Harderwijk – Apeldoorn 2023
- - 207 Harderwijk – Lelystad Batavia Stad 2024
- - 210 Apeldoorn – Epe – Zwolle 2023
- - 214 Steenwijk - Emmeloord en Emmeloord – Lelystad * 2024
- - 215 Kampen – Urk (via Nagele) 2024
- - 216 Harderwijk – Zeewolde – Almere 2024

- - 217 Dedemsvaart – Zwolle (via A28) 2023
- - 218 Lelystad – Urk 2024

* Steenwijk – Emmeloord – Lelystad wordt gereden onder één lijnummer 214, zodat voor reizigers direct duidelijk is dat zij kunnen blijven zitten in de bus van bijvoorbeeld Marknesse tot Lelystad.

1.2.3 Doorontwikkelen *reserveerRRReis*

ReserveerRRReis is een perfect product voor plaatsen of tijden waar te weinig vervoervraag is voor een reguliere buslijn. We handhaven de huidige *reserveerRRReis* lijnen en ritten, we voegen twee extra lijnen toe (Marknesse – Oldemarkt en 't Harde - Twello) en rijden op lijn 11 in Zwolle 's avonds onder deze formule. We onderzoeken bij *reserveerRRReis* ook de ruimte voor uitbreiding van het aantal haltes binnen de bestaande dienstregeling. En in Apeldoorn verlengen we een *reserveerRRReis*-lijn om daarmee een tangentiële verbinding te bieden die via het centrum reizen en overstappen voorkomt.

1.2.4 Doorontwikkelen scholierenlijnen

Alhoewel we scholierenlijnen conform PVE niet aanpassen, zien we in de ontwikkeling mogelijkheden. Om meer directe verbindingen te bieden, maar ook om scholierenlijnen en reguliere lijnen te integreren. Als voorbeeld: Scholierenlijn 641 en lijn 141 rijden tussen Urk en Kampen parallel. Als we de ritten van lijn 641 toevoegen aan 141 en een deel van de ritten doorrijden naar Zwolle, zijn er extra herkenbare reismogelijkheden voor alle doelgroepen. Dit soort mogelijkheden verkennen we graag in de komende jaren.

1.2.5 Ontwikkeling stadsdiensten: elke 30 min

Een duidelijke strategie: 7 dagen per week van begin tot einde dienstregeling ieder halfuur van en

naar iedere wijk in een stad kunnen reizen. Zonder nutteloze dienstregelingen te bieden. We zien daarvoor veel mogelijkheden en passen bijvoorbeeld de stadsdienst in Harderwijk aan. Ook de *reserveerRRReis* ritten in Zwolle 's avonds gaan iedere 30 minuten rijden, aansluitend bij de treintijden. Waar we nog een uurdienst bieden, zoals in Lelystad op lijn 8, ontwikkelen we die in de komende jaren richting de door ons gewenste halfuurdienst. Want dan is reizen met de bus in de stad echt een logische en aantrekkelijke keuze als je niet wilt of kunt lopen of fietsen.

1.2.6 Ontlasten stations

We bieden meerdere maatregelen in het vervoerplan die bijdragen aan deze strategie. Zo komt er per 2024 een lijn Stadshagen – Oosterenk in Zwolle, rijden we ook in 2024 van Hasselt via De Marslanden in Zwolle naar Deventer en introduceren we in Apeldoorn een *reserveerRRReis*-lijn tussen Osseveld en Stadhoudersmolen.

1.2.7 Meer directe verbindingen

De voorbeelden zijn talloos, van doorgekoppelde *snelRRReis*-lijnen in Emmeloord tot doorkoppelingen in Lelystad en rechtstreekse verbindingen tussen Dronten – Barneveld en Deventer – Hasselt (in 2024). In dit vervoerplan nemen we u mee in alle nieuwe directe verbindingen die we bieden.

1.2.8 Afstemming van Lijnen met een aansluiting op ander OV

Aansluitingen zijn een belangrijk speerpunt zijn in onze dienstregeling. Zowel onze eigen bussen, als de aansluitingen op ander OV hebben alle aandacht. Bijvoorbeeld lijn 40, die bij De Lichtmis straks aansluit op de snelle 217 naar Zwolle. Of de nieuwe *comfortRRReis* 304, die zowel in

Zwolle als in Apeldoorn perfect op de treinen aansluit.

Het kan natuurlijk zijn dat in 2024 deze aansluitingen anders worden, omdat het OV niet stil staat. Natuurlijk houden we daar rekening mee in onze vervoerplannen en passen we jaarlijks aan waar nodig.

1.2.9 Flexibiliteit in de dienstregeling afgestemd op de vervoervraag

Het kan goed zijn dat de vervoervraag tussen nu en 2024 flink wijzigt. Immers, ten gevolge van COVID-19 is het lastig om een perfecte inschatting te maken van het exacte reisgedrag per lijn, per rit en per dag over twee jaar. Waar nodig schaven we bij, als bijvoorbeeld schooltijden veranderen of reispatronen zich aanpassen.

Te verwachten reizigersaantallen berekenen we (nu en in de toekomst) aan de hand van drie methodes: allereerst de alom gebruikte *Waaier van Brogt* met kentallen en een eigen ontwikkeld model op basis van onderzoek van de TU Delft. Maar er zijn situaties waarin we als experts zien dat de uitkomsten van de modellen te ver af zal liggen van de werkelijkheid. In zulke gevallen hanteren we een *plausibiliteitstoets*: experts binnen EBS wordt gevraagd naar hun ervaring in vergelijkbare situaties en dit wordt met de modellen vergeleken.

1.3 Vervoerplan draagt in zeer grote mate bij aan doelstellingen concessieverleners

Het vervoerplan, op basis van de vervoerkundige strategie in het Ontwikkelplan, past zeer goed bij de doelstellingen voor de nieuwe concessie en

daardoor bij de vervoerkundige visie van de provincies. Met name punt 1 en 2 uit de doelstellingen komen in het vervoerplan overduidelijk naar voren:

- 1 Ons netwerk geeft zeer goed invulling aan de veranderende vervoerbehoefden en kwaliteitseisen van reizigers: we voegen veel nieuwe verbindingen toe en maken reizen van deur tot deur sneller en prettiger door doorkoppelingen en goede aansluitingen.
- 2 We versterken het hoofdnetwerk met extra *comfortRRReis*, snelle *snelRRReis*-lijnen en een onderliggend OV-net wat op maat gemaakt is voor iedere provincie, regio en gemeente.

1.4 Vervoerplan is realiseerbaar en staat niet op zichzelf

Hoewel het vervoerplan voor de leesbaarheid en de samenhang van maatregelen is opgebouwd uit verschillende regio's, is het plan één geheel en verbeteren we het OV in de concessie IJssel-Vecht juist als geheel. Lijnen rijden vanaf dienstregelingjaar 2024 van Flevoland naar Overijssel, van Flevoland naar Gelderland en in de noodconcessie zijn Gelderland en Overijssel al meer aan elkaar gekoppeld. Dat is juist de kracht van het concessiegebied en die kracht benutten we.

We beloven een kwalitatief hoogwaardig plan met een slim netwerk waar we op verder kunnen bouwen in de 13 jaar van de concessie. We koesteren wat goed is en verbeteren waar dat moet. We benutten de kansen in de regio en we versterken de snelle verbindingen en dikke vervoerstromen. En bovenal: we kijken er enorm naar uit om dit plan samen met alle stakeholders tot een groot succes te maken.

1.5 Reiswijzer

Inleiden is belangrijk, maar de details van het vervoerplan net zo. In de komende hoofdstukken nemen we u mee door het gebied en beschrijven we de maatregelen (paragraaf "x".1) die we nemen in dienstregelingjaar 2023 of 2024. Per regio omschrijven we vervolgens de onderbouwing ("x".2) en de samenhang en doorontwikkeling ("x".3), logisch genummerd voor de herkenbaarheid. Aan het eind van ieder hoofdstuk vindt u een korte conclusie ("x".4), en achteraan het plan, in hoofdstuk 15, vatten we het geheel nog eens samen. Daar vindt u ook een tabel met alle verbeteringen op een rijtje.

In de hoofdstukken vindt u ter ondersteuning schematische stukjes lijnnetkaart in metro-stijl. De gehele lijnnetkaart treft u in bijlage 1 aan. De dienstregelingstabellen vindt u in bijlage 2 en de kalender 2023 in bijlage 3 en het voorstel voor wel of niet rijden van in de aanbesteding genoemde scholierenlijnen is te vinden in bijlage 4.

We wensen u veel plezier bij de reis door ons IJssel-Vecht vervoerplan 2023-2024, en we hopen dat u ons enthousiasme daarin voelt.

2023 of 2024?

Het door ons bij de inschrijving ingediende vervoerplan 2024 bevat zeer veel verbeteringen voor reizigers. Natuurlijk kunnen reizigers daar zo snel mogelijk gebruik van maken. In december 2022 start de dienstregeling die voor de concessiedelen Gelderland en Overijssel 'Midden-Overijssel' slechts bij 4 (doorgaande) lijnen afwijkt van het vervoerplan 2024.

Dit zijn lijnen van de Noodconcessie IJssel-Vecht die wij geïntegreerd hebben met lijnen van de huidige concessie IJsselmond. Deze nieuwe doorgaande verbindingen en routewijzigingen kunnen we pas vanaf december 2023 invoeren, als de huidige concessies IJsselmond en Lelystad bij de concessie IJssel-Vecht worden gevoegd.

Om te voorkomen dat reizigers op deze lijnen zowel in december 2022 als december 2023 met een wijziging te maken krijgen, zetten we in 2023 de huidige lijnen voort. Het betreft:

- Lijn 11 (Zwolle): De lijnen 171 en 174 van IJsselmond rijden in 2023 nog niet door Stadshagen. Daarom blijven we de route van lijn 11 in Stadshagen in 2023 bieden zoals nu, naar Station Zwolle.
- Lijn 101: In het vervoerplan 2024 wordt lijn 142 tussen Harderwijk en Nijkerk via Zeewolde doorgetrokken naar Amersfoort Vathorst over de route van lijn 101, en deze twee lijnen stemmen we perfect op elkaar af. In 2023 wijzigen wij de huidige lijn 101 nog niet en eindigt IJsselmond-lijn 142 in Nijkerk.
- Lijn 161: In het vervoerplan 2024 wordt de huidige lijn 161 doorgetrokken naar Hasselt. In 2023 bieden wij de huidige lijn 161 tussen Deventer en Zwolle (Hessenpoort).
- Lijn 205: In het vervoerplan 2024 worden de huidige lijnen 147 en 205 aan elkaar gekoppeld tot de doorgaande lijn 147 tussen Barneveld en Dronten via Harderwijk. In 2023 bieden wij de huidige lijn 205 tussen Barneveld en Harderwijk.

[Zoals aan het begin van dit hoofdstuk al gezegd: in dit vervoerplan leest u ook al onze plannen voor IJsselmond en Lelystad, gebieden die per](#)

[december 2023 bij de concessie IJssel-Vecht gevoegd worden. Het is straks immers één gebied en we benadrukken graag de samenhang.](#)

[Als een hoofdstuk over 2024 gaat, dan leest u dat in de kop. Waar plannen in Gelderland of Midden-Overijssel pas ingaan in 2024 vanwege de samenhang met IJsselmond, maken we dat duidelijk in de tekst.](#)

COVID-19 scenario's

Het is lastig te voorspellen hoe het Coronavirus zich verder gaat ontwikkelen. Binnen heel EBS denken we na over hoe om te gaan met mogelijke scenario's, zo ook in IJssel-Vecht. We beschrijven hier enkele mogelijke scenario's en de uitwerking die dan gekozen kan worden. De kans is echter groot dat als er sprake is van een golf of personeelstekort door ziekte, standaard scenario's niet het best passen op dat moment. We zullen altijd maatwerk leveren aan de hand van de aard van de ontstane situatie.

Scenario: Er komt een nieuwe lockdown.

Denkrichting: vakantiedienstregeling rijden. Bij een lockdown is het aantal reizigers laag, maar reizigers moeten op tijd op het werk kunnen zijn om hun vitale beroep uit te oefenen. In dit geval rijden scholierenlijnen niet. Op zaterdag kan worden gekozen voor de zondagdienstregeling, maar bij voorkeur doen we dat niet. Er rijden lijnen op zondag niet, waardoor bijvoorbeeld reizigers voor vitale beroepen in het weekend geen vervoer geboden wordt.

Scenario: Er is personeelstekort door een Coronagolf.

Denkrichting: vakantiedienstregeling rijden (in de regio waar het personeelstekort zich voordoet), maar mét scholierenlijnen. In een coronagolf zal het aantal reizigers vermoedelijk ook lager liggen, maar de scholen zullen zo veel mogelijk open blijven. We vragen aan onze partners die het scholierenvervoer verzorgen om maatwerk te leveren voor de scholen.

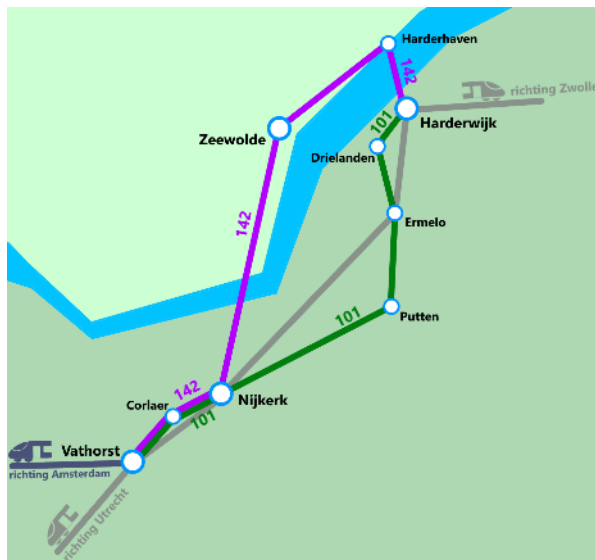
Scenario: Er is dusdanig personeelstekort door ziekte dat vakantiedienst rijden ook tot veel uitval leidt.

Denkrichting: allereerst informeren we bij onze partners of zij personeel kunnen uitlenen. Is dat geen optie dan zijn er meerdere mogelijkheden, zoals een beperktere dienstregeling introduceren of gericht ritten laten vervallen (en dat communiceren!). Daarbij zal, zoals in ons kwaliteitsplan benoemd, altijd gekeken worden naar de impact: een buslijn die 1x per uur rijdt mag niet vervallen, en reizigers mogen niet op de haltes achter blijven.

Uiteraard hopen we dat we dit soort scenario's niet meer uit de kast hoeven te trekken. Mocht dit onverhoopt toch het geval zijn, dan overleggen we met de provincies als concessieverleners welke scenario of combinatie van scenario's we inzetten.

2 Regio: Arkemheen

Allereerst beschrijven we de meest zuidwestelijke regio in de concessie IJssel-Vecht. Arkemheen is een Natura 2000-gebied tussen Bunschoten, Nijkerk en Putten. Het gebied is mede zo bijzonder omdat er nooit ruilverkaveling heeft plaatsgevonden.¹ Waarom dat het vermelden waard is? Juist in dit gebied voegen wij zeer veel waarde toe, door voormalig IJsselmond- en Veluwe-lijnen wel met elkaar te ‘verkavelen’!



2.1 OV-aanbod in de uiteindelijke situatie

B-lijn 142 wordt van Nijkerk doorgetrokken naar Amersfoort Vathorst; afstemming met B-lijn 101 (2024)

Door nauwkeurig te kijken naar de ontwikkelingen en de vraag in het gebied, zijn we in staat om met relatief kleine maatregelen een zeer groot verschil te maken. Lijn 142 (Harderwijk – Zeewolde – Nijkerk) wordt in 2024 doorgetrokken naar Amersfoort Vathorst over de route van lijn 101, en deze twee lijnen stemmen we perfect op elkaar af. Op werkdagen rijden zowel lijn 101 als lijn 142 ieder uur tussen Nijkerk en Vathorst, wat gezamenlijk zorgt voor een halfuurdienst. In de spitsperiode rijden beide lijnen ieder halfuur tot Nijkerk, aansluitend op de trein. Vanaf daar rijdt iedere buslijn 1x per uur door naar Amersfoort, waarbij in Nijkerk aansluiting geboden wordt van 101 op 142 en andersom. In de spits kunnen reizigers op beide lijnen dus 1x per uur naar Vathorst reizen zonder overstap in Nijkerk. In het andere halfuur stappen

ze over maar blijft de reistijd gelijk. Met de aanpassingen verdubbelen we de frequentie tussen Nijkerk en Vathorst in de daluren. Dit grote voordeel maakt zowel lijn 101 als 142 als geheel aantrekkelijker.

In 2023 behouden we de huidige situatie, waarbij lijn 101 in de spits tweemaal per uur rijdt tussen Nijkerk en Vathorst.

2.2 Onderbouwing realiseerbaarheid en effecten

Tussen Nijkerk en Amersfoort vinden we veel nieuwbouw, zoals de wijk Laak III in Amersfoort Vathorst en Corlaer in Nijkerk. In die laatstgenoemde wijk vinden we ook het Corlaer College. Door het doortrekken van lijn 142 naar Amersfoort

¹ Bron: natura2000.nl/gebieden/gelderland/arkemheen

hoeven naar verwachting 70² reizigers niet meer over te stappen.

Effect op lijn 142:

- Frequentieverhoging daluren Nijkerk - Vathorst: 34 reizigers in de daluren profiteren hiervan; +40%³ = 14 extra reizigers

Dagelijks dus 14 extra reizigers. Naar verwachting profiteren vooral scholieren/studenten van deze verbetering.

Daarnaast is de wijziging ook een grote verbetering voor reizigers tussen Zeewolde en Amersfoort. De treinen op station Vathorst rijden tweemaal zo vaak per uur en er zijn meer verbindingen. En scholieren tussen Zeewolde en de scholen in Amersfoort hoeven niet meer met de trein of tweemaal over te stappen, als zij op andere tijden reizen dan de schoolbus 625 gaat⁴.

Met deze wijziging worden dienstregelingen zeer nuttig en effectief ingezet. Er is geen sprake van een grote uitbreiding van uren, maar wel van slim combineren van frequenties op lijn 101 en 142 tussen Nijkerk en Amersfoort Vathorst, en daardoor een nieuwe directe verbinding bieden.

2.3 Samenhang en doorontwikkeling

Met het aanpassen van lijn 142 groeit de samenhang met de concessie Provincie Utrecht. In de doorontwikkeling zien we daar kansen. De

² Tussen Zeewolde en Nijkerk Station reizen 280 mensen per dag. Ca. een kwart hiervan wordt geschat over te stappen richting Vathorst.

dienstregeling van de stadslijnen in Amersfoort en de IJssel-Vecht lijnen kunnen beter op elkaar worden afgestemd. Maar we kijken graag verder dan alleen afstemming in de dienstregeling, bijvoorbeeld door met de concessiehouder van de concessie Provincie Utrecht afspraken te maken over de geldigheid van abonnementen.

Sinds de in december 2020 gewijzigde routevoering van lijn 101 tussen Nijkerk en Amersfoort wordt een groter deel van de wijk Corlaer bediend, zonder extra haltes. Wij zetten ons graag in om de bijna 2.600 inwoners⁵ van deze wijk beter te bedienen en daarmee deze kans voor meer reizigers te benutten. Hierover gaan we met de gemeente Nijkerk in gesprek.

2.4 Conclusie

Met de verlenging van lijn 142 slaan we twee vliegen in één klap: meerwaarde door een betere bediening van Nijkerk Corlaer, én meerwaarde doordat Zeewolde rechtstreeks met station Amersfoort Vathorst verbonden wordt – waarmee tevens een goede aansluiting op de Sprinter van/naar Hilversum en Amsterdam ontstaat. We integreren hier echt de huidige noodconcessie IJssel-Vecht en de concessie IJsselmond en smeden één OV-netwerk waar onze reizigers maximaal van profiteren.

³ Op basis van de plausibiliteitstoets schatten we het effect lager in dan de uitkomst van ons model, en gebruiken de Waaier van Brogt.

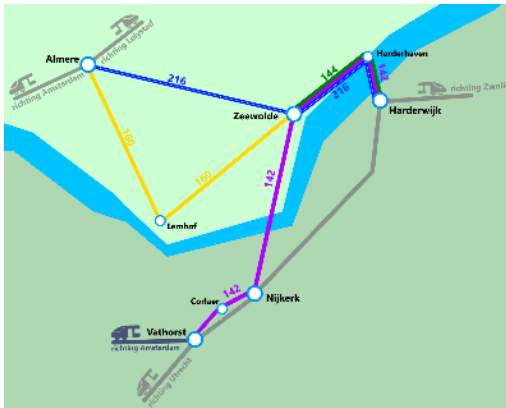


⁴ Huidige situatie: 142 Zeewolde – Nijkerk > 101 Nijkerk – Vathorst > 5 of 7 Vathorst – scholen rond Schothorst.

⁵ Bron: cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2017/31/kerncijfers-wijken-en-buurtten-2017

3 Regio: Zuidelijk Flevoland (2024)

Zuidelijk Flevoland is een groeiregio met zowel in Almere als Zeewolde een forse woningbouwopgave. In Almere wordt hard gebouwd aan de nieuwe wijk Oosterwold en ook in Zeewolde verrijzen nieuwe wijken. Daar hoort OV bij op een niveau dat (nieuwe) reizigers kiezen voor de bus in plaats van voor de auto. Onze *snelRRReis* 216 tussen Almere, Zeewolde en Harderwijk is de eerste grote stap.



3.1 OV-aanbod in de uiteindelijke situatie

Het vervoeraanbod in Zuidelijk Flevoland bestaat uit de corridor Almere – Zeewolde – Harderwijk en lijn 142 Harderwijk – Zeewolde - Nijkerk. Op beide verbindingen verbeteren we het vervoeraanbod.

3.1.1 Corridor Almere – Zeewolde – Harderwijk

De verbinding tussen Almere en Zeewolde wordt momenteel gevormd door lijn 159, die echter alleen op maandag t/m vrijdag overdag rijdt. De woningbouwontwikkelingen in Almere (Hout) en Zeewolde vergroten de vervoerpotentie van deze lijn en biedt kansen om de verbinding op te waarderen. Daarnaast biedt lijn 160 op maandag t/m zondag tot 's avonds laat aanvullende reismogelijkheden tussen Almere en Zeewolde, waarbij vakantiepark De Eemhof en andere vakantieparken ontsloten worden.

3.1.1.1 B-lijn *snelRRReis* 216 Almere – Zeewolde – Harderwijk

We kiezen vanuit het oogpunt van doelmatigheid voor een gefaseerde opwaardering van de verbinding Almere – Zeewolde – Harderwijk, waarbij de bedieningstijden en frequenties in stappen verruimd en verhoogd worden. We realiseren direct de eerste drie stappen. Op de eerste plaats de komst van een avondbediening en op de tweede plaats een halfuurdienst overdag (uitgezonderd de vakanties). Daarbovenop komt nog dat we ook

een grote kwalitatieve stap zetten door de introductie van de HOV-formule *snelRRReis*, waarvoor hoge normen op het gebied van snelheid en comfort gelden. Lijn 216 wordt hierdoor een aantrekkelijk alternatief voor de auto, bijvoorbeeld in aansluiting op een treinreis vanuit Almere Centrum of Harderwijk. De gemiddelde snelheid ligt al hoog: 43,5 km/h.

Met *snelRRReis* 216 kiezen wij voor balans van kwantitatieve en kwalitatieve verbeteringen. Daarmee bereiken wij een groter effect en meerwaarde voor onze reizigers dan met alleen kwantiteit in de vorm van verdere uitbreiding weekendbediening. De verbinding Almere – Harderwijk direct naar A-lijnniveau brengen is niet doelmatig doordat dit een onevenredig beslag zou leggen op de voor Flevoland beschikbare hoeveelheid dienstregelingssuren. We kiezen bewust voor een afgewogen pakket aan nieuwe en verbeterde verbindingen in heel Flevoland. Bovendien biedt lijn 160 zeven dagen per week alternatieve reismogelijkheden tussen Almere en Zeewolde, met op zaterdagen 36 reizigers en zondagen 27 reizigers per dag tussen Almere en Zeewolde. De doelmatigheid van

een tweede busverbinding tussen Almere en Zeewolde in het weekend lijkt hierdoor beperkt.

De route van lijn 216 is wat ons betreft een onderwerp van gesprek met de gemeente Zeewolde. We bespreken in het komend jaar met de gemeente de diverse mogelijkheden voor routes van alle lijnen in Zeewolde, we zien mogelijkheden voor verbetering en verkennen graag de kansen.

3.1.1.2 C-lijn 160 biedt maatwerk

Met lijn 160 bieden we maatwerk voor de ontsluiting van De Eemhof en andere vakantieparken langs de route. De huidige dienstregeling is efficiënt en doelmatig en handhaven wij. Bovendien zorgt lijn 160 ervoor dat de relatie Almere – Zeewolde 7 dagen per week tot 's avonds laat bediend wordt, ook in het weekend wanneer *snelRRReis* 216 niet rijdt. Een verbetering in Zeewolde is dat lijn 160 in één richting door Horsterveld gaat rijden, waardoor een lus ontstaat in plaats van een louter gestrekte lijn met stilstand op de eindhalte Mast. De loopafstand vanuit Horsterveld naar een halte wordt daardoor verkort.

Met Center Parcs overleggen we in het komend jaar of de tijden en reizigersaantallen passen bij de wensen en verwachtingen, om waar mogelijk de lijn en het gebruik ervan verder te optimaliseren.

3.1.2 B-lijn 142 Harderwijk – Zeewolde – Nijkerk – Amersfoort Vathorst

Lijn 142 rijdt op dit moment van Harderwijk via Zeewolde naar Nijkerk en biedt ruime oppervlakteontsluiting in Zeewolde en treinaansluitingen in Nijkerk richting Amersfoort. We realiseren een verbetering voor de ontsluiting van Zeewolde door lijn 142, uitgezonderd de spitsritten, naar

Amersfoort Vathorst door te trekken, waarmee een nieuwe rechtstreekse verbinding tussen Amersfoort Vathorst en Zeewolde ontstaat. Lijn 142 gaat bij station Vathorst aansluiting bieden op de Sprinter naar Hilversum en Amsterdam Centraal. De effecten van de verlenging van lijn 142 zijn in hoofdstuk 2 'Arkemheen' besproken.

3.2 Onderbouwing realiseerbaarheid en effecten

De uitbreiding die we op de verbinding Almere – Zeewolde realiseren met de avondbediening is een logische eerste stap en is bovendien in lijn met de voorgestelde gefaseerde opwaardering die in het PvE als wens is opgenomen. We vergroten de aantrekkelijkheid van de verbinding Almere – Zeewolde – Harderwijk daarnaast substantieel door de introductie van een kwalitatiever busproduct in de vorm van de HOV-formule *snelRRReis*. Comfortabele bussen die snelle verbindingen bieden, waarmee de *snelRRReis* een aantrekkelijker alternatief vormt voor de auto dan een standaard streekbus.

Effect lijn 216:

1194 reizigers per werkdag profiteren van de volgende verbeteringen:

- Avondbediening: +5% = 60 extra reizigers (Op basis van een vergelijkbare lijn (148) die wel avondbediening heeft)
- Daluren: +40% in daluren = 122 extra reizigers. Op basis van de plausibiliteitstoets schatten we het effect lager in dan de uitkomst van ons model, en gebruiken de Waaier van Brogt
- HOV introductie: +8% = 96 extra reizigers

Dagelijks dus 278 extra reizigers. Alle doelgroepen profiteren van deze maatregel.

We hebben ruime ervaring met de doorontwikkeling van HOV-formules in de concessies Waterland, Haaglanden Streek en Voorne-Putten & Rozenburg, waar wij diverse HOV-verbindingen van de 'R-Net'-formule aanbieden. We hebben ervaren dat HOV-kwaliteit door onze reizigers gewaardeerd wordt en het openbaar vervoer een betere uitstraling geeft. Dat wordt ook bevestigd in het onderzoek naar de introductie van R-net in Zuid-Holland (Zomer et al. 2020: Het R-net effect).

3.3 Samenhang en doorontwikkeling

We kiezen in Zuidelijk Flevoland voor kwalitatief openbaar vervoer door de introductie van *snelRRReis*. Ook kwantitatief bieden wij meerwaarde ten opzichte van het PvE door de introductie van halfuurdiensten tussen Harderwijk, Zeewolde en Almere, alsmede met avondbedieningen op voorreemde verbinding. Dat is echter niet het eindpunt. De woningbouwontwikkeling in zowel Almere als Zeewolde biedt kansen voor de toekomst. De *snelRRReis* Almere – Zeewolde – Harderwijk wordt in lijn met de ontwikkeling van de vervoersvraag gefaseerd verder uitgebreid, waarbij weekendbediening in overleg met de concessieverlener gefaseerd ingevoerd kan worden.

Daarnaast zien wij kansen om in de toekomst ook lijn 142 's avonds en in het weekend te laten rijden, waardoor lijn 144 overbodig wordt en kan vervallen. De bediening van Zeewolde wordt dan 's avonds en in het weekend op dezelfde manier vormgegeven als op werkdagen overdag, wat bovendien de duidelijkheid van het netwerk ten goede komt. Dit is nu echter nog niet mogelijk omdat lijn 144 nu als A-lijn verplicht voorgeschreven

is. We zien dit echter wel als concrete kans voor de toekomst.

3.4 Conclusie

We bieden onze reizigers in Zuidelijk Flevoland op zowel de verbinding Harderwijk – Zeewolde – Almere als de verbinding Harderwijk – Zeewolde – Nijkerk meerwaarde ten opzichte van het PvE: een hogere frequentie en ruimte bedieningstijden tussen Harderwijk en Almere, met daarbovenop een kwaliteitsverbetering met de introductie van HOV-formule *snelRRReis*. De meerwaarde op lijn 142 is de verlenging naar Amersfoort Vathorst en afstemming met lijn 101. We zien daarnaast nog diverse mogelijkheden om het OV-aanbod de komende jaren nog verder te verbeteren.

4 Regio: Oostelijk Flevoland (2024)

Oostelijk Flevoland is het afgelopen decennium ingrijpend veranderd met de komst van de Hanzelijn eind 2012. Vervoerstromen zijn veranderd en woningbouw heeft een hoge vlucht genomen. Wij benutten de kansen die dit voor het openbaar vervoer biedt.



4.1 OV-aanbod in de uiteindelijke situatie

In Oostelijk Flevoland onderscheiden wij een drietal corridors:

- Lelystad – Zwolle
- Emmeloord – Lelystad
- Harderwijk – Lelystad

Daarnaast zijn er enkele lijnen die de corridors onderling verbinden, zoals 146 Emmeloord – Dronten en 147 Dronten – Harderwijk.

4.1.1 Corridor Lelystad – Zwolle

De corridor Lelystad – Zwolle bestaat in de basis uit de Hanzelijn, maar ook uit onderliggende lijnen die tussenliggende plaatsen bedienen en de stations voeden.

4.1.1.1 Doorkoppeling Lelystad – Swifterbant – Dronten – Kampen (B-lijn 143)

De huidige busverbindingen tussen Lelystad en Kampen zijn drie afzonderlijke lijnen: lijn 145 Lelystad – Swifterbant, lijn 146 (Emmeloord –) Swifterbant – Dronten en lijn 143 Dronten – Kampen. We hervormen het lijnennet en maken een nieuwe doorgaande basislijn Lelystad – Swifterbant – Dronten – station Kampen, lijn 143. Daarnaast

blijft ook lijn 146 Dronten – Emmeloord rijden, zodat tussen Swifterbant en Dronten overdag gezamenlijk een halfuurdienst geboden wordt. Tussen Swifterbant en Dronten werd tot nu toe alleen in de spits een halfuurdienst geboden. Met lijn 143 ontstaat een nieuwe doorgaande verbinding en hoeft op de verbinding Lelystad – Swifterbant – Dronten - Kampen niet meer te worden overgestapt. Dit biedt met name meerwaarde voor de relatie Lelystad – Dronten waar de directe route via lijn 163 inmiddels is opgeheven. Met lijn 143 bieden wij een rechtstreeks alternatief, via Swifterbant. In Kampen bieden we onze reizigers goede aansluitingen op zowel de trein richting Zwolle (- Stadshagen) als lijn 141 richting Ens.

Swifterbant zal bovendien in de avond en weekenden niet langer met pendelritten van lijn 146 uit Dronten bediend worden, maar met lijn 143 Lelystad – Dronten die dat traject zeven dagen per week tot in de avond gaat rijden. De meerwaarde is dat Swifterbant dan niet alleen met Dronten, maar ook rechtstreeks met Lelystad verbonden is. Tussen Swifterbant en Lelystad wordt de reistijd aanzienlijk verkort omdat niet meer met de trein via Dronten gereisd hoeft worden. Daarnaast biedt dit grote meerwaarde voor het traject in

Lelystad, waaronder bedrijventerrein Oostervaart dat met lijn 145 alleen op werkdagen overdag bediend werd, hetgeen problemen gaf met weekend- en avonddiensten van werknemers. Daarnaast gaat lijn 143 in Lelystad via het ziekenhuis rijden, dat hiermee ook zeven dagen per week tot in de avond rechtstreeks met Swifterbant en Dronten verbonden wordt.

4.1.1.2 B-lijn 146 Emmeloord – Dronten

Lijn 146 Emmeloord – Dronten blijft op werkdagen 1x per uur rijden. De spitsritten tussen Swifterbant en Dronten alsmede de avond- en weekendritten op dat traject vervallen en worden vervangen door lijn 143 Lelystad – Swifterbant – Dronten.

Op werkdagen bieden wij met lijn 143 en 146 samen een halfuurdienst tussen Swifterbant en Dronten, met aansluiting op de Sprinter van/naar Amsterdam. Lijn 146 rijdt in Dronten een lusroute via Aeres Hogeschool en Dronten Centrum naar station Dronten, terwijl lijn 143 in beide richtingen de snelle route via de Spoordreef rijdt. De exacte dienstregeling wordt afgestemd op de wensen in de gemeente Dronten, waar een buurtbus gaat rijden.

4.1.2 Corridor Emmeloord – Lelystad

De corridor Emmeloord – Lelystad bestaat uit de voormalige A-lijn 140 die wij tot *snelRRReis* 214 opwaarderen, aangevuld met de nieuwe *snelRRReis* 218 van Urk naar Lelystad. Deze lijnen worden in het hoofdstuk 5 over de Noordoostpolder besproken.

4.1.3 Corridor Harderwijk – Lelystad

De verbinding Harderwijk – Lelystad wordt nu nog door A-lijn 148 verzorgd en passeert Lelystad Airport. Op deze verbinding realiseren we een

kwaliteits sprong met de introductie van *snelRRReis* 207.

4.1.3.1 A-lijn *snelRRReis* 207 Harderwijk – Lelystad – Batavia Stad

Voor de verbinding Harderwijk – Lelystad hebben wij verschillende opties overwogen. Dit betrof enerzijds de vormgeving als *comfortRRReis* of *snelRRReis*, en anderzijds de doorkoppeling naar Emmeloord of Batavia Stad.

ComfortRRReis of snelRRReis

Zowel *comfortRRReis* als *snelRRReis* zijn beiden een kwaliteitsproduct. Het onderscheid zit erin dat *comfortRRReis* hoge eisen stelt aan minimumfrequenties, terwijl *snelRRReis* flexibel is in frequentie maar extra hoge eisen stelt aan snelheid (minimaal 40 km/h). De huidige lijn 148 rijdt in de brede spits 2x/uur, de rest van de tijd 1x/uur. De introductie van *comfortRRReis* zou daarmee in één keer een verdubbeling van het vervoeraanbod betekenen. Aangezien het niet plausibel is dat het aantal reizigers verdubbelt, zal dit leiden tot een daling van de bezettingsgraad. Het bieden van *comfortRRReis* tussen Harderwijk en Lelystad is daarmee geen doelmatige optie. Met *snelRRReis* hebben wij een pragmatisch en kwalitatief alternatief: een sprong in kwaliteitsniveau, zonder een bovenmatig beslag op de voor Flevoland beschikbare dienstregelingsuren. Wij kiezen daarom voor *snelRRReis*.

Doorkoppeling naar Emmeloord of Batavia Stad

Doorkoppeling van *snelRRReis* 207 van Harderwijk naar Lelystad kan zowel richting Emmeloord als richting Batavia Stad. De vervoervraag tussen Harderwijk en Emmeloord is echter zeer beperkt. In november 2019 waren dit gemiddeld 6 instappers per werkdag. De verwachte vervoervraag

tussen Harderwijk en Bataviastad is groter, want het is ook voor de Veluwe een interessante recreatie-bestemming. Bij een doorkoppeling naar Bataviastad ontstaat in Lelystad bovendien een doorgaande lijn “over” het station tussen belangrijke locaties: Batavia Stad, Centrumbrug, Station, Ziekenhuis (halte De Hoven), Palazzo en in de toekomst Lelystad Airport. Ook biedt de doorkoppeling naar Bataviastad de mogelijkheid om de lijn, na opening van Lelystad Airport door te trekken naar Enkhuizen (zie 4.3). De keuze voor de doortrekking van de lijn Harderwijk-Lelystad naar Bataviastad is daarmee logisch, het biedt de meeste meerwaarde.

Het aanbod op lijn 207

We bieden met *snelRRReis* 207 tussen Harderwijk en Lelystad een vergelijkbaar aantal reismogelijkheden als de huidige lijn 148, maar op een hoger comfort- en kwaliteitsniveau met een aantrekkelijke productformule. Tussen station Lelystad en Batavia Stad wordt op werkdagen tot de late avond en 's avonds laat en in de weekenden een halfuurdienst geboden – naast stadslijn 13 die op maandag tot en met zaterdag tot 21 uur ook 2x/uur tussen het station en Batavia Stad rijdt. De inzet van *snelRRReis* betekent ook een vergroting van de capaciteit naar Batavia Stad doordat in vergelijking met de stadsdienst groter materieel wordt ingezet.

De dienstregeling van *snelRRReis* 207 is voorbereid voor het bedienen van de luchthaven: doordat er bij Batavia Stad ruimte is in de busomlopen, kan dit zonder grote verschuivingen worden doorgevoerd. De goede treinaansluitingen in Harderwijk blijven behouden. In Lelystad zullen de aansluitingen wijzigen. Onze reizigers krijgen een directe snelle verbinding met aansluiting op de trein

tussen de Airport en Harderwijk, wanneer het vliegveld open gaat.

Ook kan de lijn als de reizigersaantallen toemen op meer momenten een halfuurdienst gaan rijden. De gemiddelde snelheid is 39,6 km/h, maar we zien mogelijkheden om de snelheid te verhogen door in de komende jaren de rijtijden nog preciezer op de verkeersdrukke af te stemmen. Dat doen we graag in overleg met de chauffeurs die er dagelijks gaan rijden, zodat we op de juiste plekken de tijd wel of niet geven. Binnen 3 jaar rijdt lijn 207 gemiddeld minimaal 40 km/h.

4.1.4 Overige lijnen

4.1.4.1 A/B-Lijn 147 Dronten – Harderwijk – Barneveld

Lijn 147 Dronten – Harderwijk ontsluit Biddinghuizen en wordt door ons als A-lijn uiteraard gehandhaafd. We realiseren in Harderwijk een doorkoppeling met de huidige lijn 205 naar Barneveld, waardoor een doorgaande lijn 147 Dronten – Barneveld ontstaat. Zie ook hoofdstuk 9 Veluwe-West voor een uitgebreidere analyse.

4.1.4.2 Stadsdienst Dronten

GS van de provincie Flevoland heeft op 17 mei in een Statenbrief het volgende aangegeven: “Met ingang van december 2023 krijgt Dronten een nieuwe mobiliteitsoplossing ter vervanging van de huidige stadsdienst. De routevoering van Lijn 146 wijzigt om het openbaar vervoer tussen de Aeres Hogeschool en het station Dronten te kunnen waarborgen. Daarnaast komt er een nieuwe

⁶ Op basis van een vergelijkbare lijndeel Swifterbant-Dronten van lijn 146 die wel zondagbediening heeft.

buurtbuslijn door praktisch alle wijken van Dronten. Tot slot is de Regiotaxi beschikbaar als vangnet op de momenten dat de buurtbus niet rijdt. Deze oplossing is onder begeleiding van een adviesbureau bedacht in samenspraak met verschillende belangengroepen, onlangs besloten.”

In samenspraak met de provincie Flevoland en de gemeente Dronten wordt in de loop van 2022 bepaald hoe de lijnen worden aangepast op de gewenste mobiliteitsoplossing met buurtbussen in Dronten.

4.1.4.3 Walibi Express

We bieden maatwerk voor bezoekers van Walibi met de speciale Walibi Express (lijn 247) vanuit Harderwijk in aansluiting op de openingstijden van het park. Bij de vernieuwde haltes bij Harderhaven kan van *snelRRReis* lijnen 207 en 216 uit respectievelijk Lelystad en Almere richting Walibi worden overgestapt.

4.2 Onderbouwing realiseerbaarheid en effecten

De nieuwe lijn 143 Lelystad – Kampen, die uit de lijnen 143, 145 en delen van lijn 146 ontstaat, betekent een substantiële verbetering van de ontsluiting van Swifterbant. Doordat Swifterbant 7 dagen per week tot in de avond met Lelystad is verbonden, wordt de bus met name voor die verbinding aantrekkelijker, bijvoorbeeld in aansluiting op de trein. De doorkoppeling schept bovendien lucht op het bestaande traject van lijn 143 tussen Dronten en Kampen. Op dat traject was de kans op

⁷ Op basis van een vergelijkbare lijn (148) die wel avondbediening heeft.

verstoringen zoals brugopeningen en werkzaamheden groot. Zo'n verstoring blijft in de dienst nu lange tijd doorwerken. De nieuwe lijn 143 heeft een lange keertijd in Lelystad, waardoor eventuele vertraging niet langer wordt doorgegeven op de terugrit. Dit komt de uitvoeringskwaliteit zeer ten goede.

We bieden met *snelRRReis* 207 een hoge mate van comfort op de verbinding tussen Lelystad en Harderwijk, waarbij wij zijn voorbereid op de eventuele opening van Lelystad Airport. Daarnaast biedt de 207 een representatieve verbinding naar Batavia Stad, op een route waar de in vergelijking met de stadsdienst grotere *snelRRReis*-bussen zonder problemen inzetbaar zijn. De productformule *snelRRReis* is herkenbaar en zal worden geassocieerd met een snelle busverbinding. Het 'branden' van een lijn als *snelRRReis* is in de perceptie van de reizigers een kwaliteitssprong die we zoals gezegd herkennen van de uitrol van de R-net-formule in de Randstad. De ontwikkeling sluit goed aan bij de ontwikkelmogelijkheden en bij de wensen van de gemeente Harderwijk.

Effect lijn 143:

- Halvuurdienst Swifterbant – Dronten (i.c.m. lijn 146): 78 dagelijkse dalreizigers profiteren; +40% = 31 extra reizigers op werkdagen
- Lelystad – Swifterbant ook op zondag: 89% van het aantal reizigers op zaterdag⁶ = 51 extra reizigers op zondag
- Lelystad – Swifterbant avondbediening: 240 dagelijkse reizigers profiteren; +5%⁷ = 12 extra reizigers op werkdagen

Effect lijn 207:

- HOV introductie: 1244 dagelijkse reizigers profiteren; +8% = 100 extra reizigers op werkdagen, 39 op zaterdag en 57 op zondag

Dagelijks dus 143 extra reizigers, op zaterdag 39 en op zondag 108. Naar verwachting profiteren alle doelgroepen, maar in het bijzonder forensen met *snelRRReis* en sociaal-recreatieve reizigers naar Bataviastad.

4.3 Samenhang en doorontwikkeling

In Oostelijk Flevoland volgen wij wederom onze positieve keuze voor de verhoging van kwaliteit via de *snelRRReis*-formule en het bieden van nieuwe en rechtstreekse verbindingen, zoals de nieuwe lijn 143 Lelystad – Kampen en de nieuwe verbinding die dit 's avonds en in het weekend tussen Lelystad en Swifterbant oplevert.

Met name de opening van Lelystad Airport biedt kansen voor doorontwikkeling, waaronder de eerdergenoemde verbinding met Harderwijk via *snelRRReis* 207 en een eventuele frequentieverhoging op die lijn.

4.3.1.1 Houtribbus Lelystad – Enkhuizen

We signaleren dat met enige regelmaat de wens opduikt om via de dijk Enkhuizen – Lelystad een busverbinding aan te bieden als 'missing link' tussen Noord-Holland en Flevoland. Wij zien hier echter wel kansen voor doorontwikkeling vanuit IJssel-Vecht, in het bijzonder na de opening van Lelystad Airport.

De introductie van *snelRRReis* 207 naar Batavia Stad biedt mogelijk een kans om deze lijn naar

Enkhuizen door te trekken, waarbij een retourrit vanuit Batavia Stad binnen een uur en dus met één voertuig te realiseren is. De kosten zijn daarmee lager dan wanneer een nieuwe buslijn vanaf station Lelystad zou gaan rijden.

We onderzoeken in de komende jaren de mogelijkheden voor deze verbinding, waarbij ook Connexion en de provincie Noord-Holland betrokken zullen worden. Een suggestie is om in samenspraak een pilot uit te voeren met een verlengde lijn 207 in bijvoorbeeld de weekenden en de zomervakantie.

4.4 Conclusie

In Oostelijk Flevoland versterken we het hoofdnetwerk, waarmee we meerwaarde toevoegen voor reizigers in dit deel van de concessie. Door slim combineren enerzijds en door het toepassen van de productformule *snelRRReis* anderzijds, verbeteren we het netwerk als geheel. Daarbij zijn de treinaansluitingen op de Hanzelijn zeer goed.

Harderwijk wordt direct verbonden met Batavia Stad en straks de airport. Dronten wordt via Harderwijk met de Veluwe verbonden en Swifterbanters kunnen de hele week van en naar Lelystad én Dronten reizen.

5 Regio: Noordoostpolder (2024)

Ook in de Noordoostpolder en op Urk maken we duidelijke keuzes. Nieuwe verbindingen, kortere reistijden en vier solide lijnen op HOV-kwaliteit, maar ook doelmatigheid en de introductie van *reserveRRReis*.



5.1 OV aanbod in de uiteindelijke situatie

In de Noordoostpolder en op Urk onderscheiden wij een viertal corridors:

- Kampen – Emmeloord – Urk
- Steenwijk – Marknesse – Emmeloord
- Emmeloord – Lelystad
- Zwolle – Zwartsluis – Emmeloord

Laatstgenoemde corridor wordt bij de regio Kop van Overijssel besproken.

Wij maken voor deze regio vernieuwende keuzes, die in onze ogen een sterke verbetering zijn in het vervoeraanbod, die tegelijkertijd pragmatisch en doelmatig zijn.

5.1.1 Corridor Kampen – Emmeloord – Urk

De corridor Kampen – Emmeloord – Urk ligt in het verlengde van de Blauwnettreinverbinding Zwolle – Kampen en vormt in feite één doorgaande corridor. De treinaansluitingen in Kampen zijn daarom cruciaal en het fixeerpunt van de corridor.

5.1.1.1 Op A-lijn 141 een kortere reistijd door nieuwe route Urk

De centrale dragende verbinding op deze corridor is lijn 141, die net als nu in de spits is aangevuld met scholierenlijn 641. Lijn 641 rijdt via de halte Katerdijk (voor Deltion) en het station door naar Zwolle Campus (voor hogeschool Windesheim en Greijdanus).

Op Urk wordt een busstation gerealiseerd op de locatie van de kinderboerderij en wordt de route naar Urk Gemeentehuis gewijzigd in overeenstemming met de wensen van de gemeente Urk. In tegenstelling tot de huidige lusroute wordt de nieuwe route op Urk in twee richtingen gereden.

Het vervallen van de lusroute maakt het mogelijk om in beide richtingen een snellere verbinding met goede treinaansluitingen in Kampen te bieden. Dit is met de lusroute niet mogelijk. Een retourrit Kampen – Urk v.v. is dan één uur en drie kwartier, wat niet aansluit op de treinen. De huidige lijn 141 staat daarom 8 minuten stil in Emmeloord. Deze stop kan nu worden ingekort tot een normale stop van 2 minuten, waarmee doorgaande reizigers over Emmeloord 6 minuten tijdswinst boeken.

5.1.1.2 Nieuwe lijn: *snelRRReis* 215 Kampen – Urk

Reizigers tussen Urk en Kampen reizen in de huidige situatie altijd met lijn 141 of 641 via Emmeloord, een verbinding die zowel tussen Urk en Emmeloord als tussen Emmeloord en Kampen drukke ritten kent die moeten worden versterkt.

We hebben een alternatief ontwikkeld, waarbij reizigers tussen Urk en Kampen in de brede spits een nieuwe rechtstreekse verbinding via Nagele krijgen: *snelRRReis* 215. De reistijd tussen Urk Gemeentehuis en Kampen Station gaat daarmee omlaag van 57 minuten in de huidige dienstregeling van lijn 141 naar slechts 36 minuten, een tijdswinst van 21 minuten! De gemiddelde snelheid is 53,6 km/h.

De nieuwe *snelRRReis* 215 betekent ook een substantiële verbetering van de OV-ontsluiting van Nagele, dat hierdoor rechtstreekse verbindingen met zowel Urk als Kampen krijgt. Dit betekent veel kortere reistijden en minder overstappen. Lijn 215 rijdt vanaf Nagele via de N352 en de N50 naar de afrit Kampen, en dan via de Flevoweg en de Oostzeestraat naar de IJsselkade. De lijn biedt daarmee ook nieuwe verbindingen van/naar Kampen-Centrum en de omgeving van de Flevoweg, waar ook diverse scholen gevestigd zijn.

Lijn 215 rijdt via industrieterrein Zwolsche Hoek op Urk, waar nu lijn 149 rijdt. Zo behoudt dit gebied de busverbinding en is het ook vanuit Kampen (en dan met de trein vanaf Zwolle en verder) goed bereikbaar. Bij de Domineesweg in Nagele kan worden overgestapt op de lijnen 214 of 218 van/naar Lelystad, of reizigers rijden mee via Urk, waar de bus doorgekoppeld wordt aan 218 naar Lelystad. Hierdoor rijden lijn 215 en 218 gezamenlijk een lusroute, waardoor het mogelijk wordt om zonder overstap van bijvoorbeeld Urk Busstation naar Nagele (lijn 218 tot Urk Gemeentehuis, dan door als lijn 215) of bedrijventerrein Urk Zwolsche Hoek naar Lelystad (lijn 215 tot Urk Gemeentehuis, dan door als lijn 218) te reizen.

Doordat de reizigersstroom tussen Urk en Kampen in ons vervoerplan in de spits een eigen rechtstreekse verbinding krijgt, worden de lijnen 141 en 641 ontlast. Daardoor is de capaciteit voldoende zonder versterkingen.

Lijn 215 rijdt niet via Pieter Zandt/Hoornbeek in Kampen, omdat de lijn daarmee langzamer zou worden en zo minder interessant wordt voor reizigers die naar station Kampen en verder reizen. Lijn 681 ontsluit daarnaast juist een ander deel

van Kampen, het centrum en het noordwesten van de stad, waaronder de scholen langs de Flevoweg. Voor scholieren van/naar Hoornbeek en Pieter Zandt in Kampen blijft lijn 681 de beste reismogelijkheid.

5.1.2 Corridor Steenwijk – Marknesse – Emmeloord

In het oostelijke deel van de Noordoostpolder ligt de corridor van Steenwijk naar Emmeloord, die tussen Marknesse en Emmeloord samenvalt met de corridor vanuit Zwolle via Zwartsluis naar Emmeloord. De laatstgenoemde corridor wordt bij de regio Kampen en Kop van Overijssel (hoofdstuk 6) besproken.

De corridor tussen Steenwijk en Emmeloord bestaande uit lijn 75 en 76 is al lange tijd een corridor met weinig reizigers. De kwalificatie als C-lijnen reflecteert dat het huidige aanbod niet optimaal is.

5.1.2.1 Herschikking Steenwijk - Marknesse – Emmeloord: C-lijn 76 wordt deels reserveerRRReis en deels B/C-lijn 70 en B/C-lijn 146

We maken een duidelijke keuze door lijn 76 tussen Oldemarkt en Marknesse doelmatig in te richten als *reserveerRRReis* en lijn 75 juist op te waarderen. Het traject Oldemarkt – Steenwijk van lijn 76 wordt onderdeel van lijn 70 uit Zwartsluis. In de brede scholierenspits (6:30-9:00 en 14:00-18:30) komt er echter ook een nieuwe snelle verbindingen van Kuinre via AZC Luttelgeest naar Emmeloord, in de vorm van een verlenging van lijn 146 Dronten – Emmeloord. Daarbij worden de scholen langs de Espelerlaan (Emelwerda College en ROC Friese Poort) rechtstreeks bereikbaar vanuit zowel de richting Nagele als de

richting Kuinre. We verlagen de reistijd van Kuinre naar Emmeloord van 25 naar 15 minuten.

ReserveerRRReis 76 sluit in Oldemarkt aan op lijn 70 naar Steenwijk en Zwartsluis, en in Marknesse op lijn 71 richting Emmeloord en Zwolle. Doordat vraagafhankelijk en met klein materieel gereden wordt is het mogelijk om tussen Kuinre en Ossenzijl weer de oude route via Spanga op te pakken. De lijn ontsluit zo een groter gebied. We voorzien om opnieuw haltes in gebruik te nemen bij Kuinre-Noord, Slijkenburg, Grachtbrug en Scherpenzeel, Hoek Spanga. De provincie Fryslân heeft ons aangegeven hier geen bezwaren tegen te zien. Langs het Friese deel van de N351 zijn de haltes (haltes Slijkenburg en Grachtbrug) bovendien nog aanwezig. In De Blesse blijft de overstapmogelijkheid op de Friese lijn 17 bestaan, voor de relatie Oldemarkt – Wolvega.

In de ochtendspits blijft voor de grote groep scholieren op lijn 76 één vaste spitsrit van Kuinre via Marknesse naar Emmeloord rijden, die na het busstation doorrijdt naar de halte Begraafplaats nabij de scholen aan de Espelerlaan (Emelwerda College en ROC Friese Poort).

5.1.2.2 C-lijn *snelRRReis* 214 Steenwijk – Emmeloord (– Lelystad)

Het tweede deel van de keuze die we maken is om de snelle verbinding vanaf Steenwijk via Blokzijl naar Marknesse op te waarderen in een *snelRRReis*: lijn 214 Steenwijk – Emmeloord, die vervolgens doorrijdt naar Lelystad. Op deze wijze ontstaan nieuwe rechtstreekse en snellere verbindingen uit Blokzijl en Marknesse naar Lelystad, met aantrekkelijke aansluiting op de treinen richting Almere en Amsterdam. Bovendien biedt de doorkoppeling directe verbindingen vanuit

Marknesse en Blokzijl naar bestemmingen binnen Emmeloord, zoals het Medisch Centrum en de locatie Emmeloord van het Antonius Ziekenhuis. Daarnaast wordt ook bedrijventerrein De Munt (Emmeloord Oost) rechtstreeks met Lelystad verbonden.

Tussen Marknesse en Emmeloord bieden wij in de spits een grote meerwaarde ten opzichte van het PvE en het huidige vervoeraanbod door de introductie van een kwartierdienst via de combinatie van lijn 71 en de nieuwe lijn 214. De laatst genoemde rijdt in de spits elk half uur tussen Emmeloord en Marknesse. *snelRRReis* 214 vervangt daarmee de ritten van lijn 75 en 76 die in de huidige dienstregeling in de spits naar Emmeloord doorreden. De gemiddelde snelheid van deze *snelRRReis* tussen Emmeloord en Steenwijk is 47,4 km/h.

Doordat lijn 214 voor de kwartierligging in combinatie met lijn 71 een kwartier opschuift ten opzichte van de huidige lijn 75, komt de overstapknoop van de lijnen 71 en 75 in Marknesse te vervallen (lijn 71 en 76 blijven wel in een knoop). Voor de relatie Steenwijk – Emmeloord is overstappen overbodig geworden nu lijn 214 zelf doorrijdt naar Emmeloord. De 'hoek-om' aansluiting vanuit Steenwijk richting Zwolle is alleen relevant voor reizigers van/naar Blokzijl. Ter compensatie zullen enkele ritten van lijn 171 in de spits van/naar Blokzijl worden verlengd, waardoor een nieuwe rechtstreekse verbinding tussen Blokzijl en Zwolle ontstaat. Dit wordt in het hoofdstuk Kop van Overijssel nader besproken.

Op de bijgevoegde lijnennetkaart leest u nog het lijnnummer 213. Dit wordt óók 214, de kaart wordt nog gecorrigeerd.

5.1.3 Corridor Emmeloord – Lelystad

5.1.3.1 A-lijn *snelRRReis* 214 Lelystad – Emmeloord (– Steenwijk)

Lijn 140 wordt opgewaardeerd in *snelRRReis* 214 en blijft de directe route via de A6 en de afrit Emmeloord-West rijden. Op maandag t/m vrijdag wordt 1x/uur vanaf Emmeloord doorgereden naar Marknesse en Steenwijk. In de spitsuren rijdt daarnaast ook de andere rit door naar Marknesse, zodat elk halfuur een doorgaande verbinding tussen Lelystad en Marknesse geboden wordt. Door de doorkoppeling wordt bedrijventerrein De Munt (Emmeloord Oost) rechtstreeks vanuit Lelystad bereikbaar. De gemiddelde snelheid op lijn 214 tussen Lelystad en Emmeloord ligt het hoogst in de hele concessie IJssel-Vecht: 54,6 km/h.

Door de inzet van *snelRRReis* bieden we tussen Emmeloord en Lelystad een herkenbare, comfortabele en snelle, directe verbinding via Emmeloord-West. Een eventuele routevariant is niet nodig doordat *snelRRReis* 218 een directe verbinding tussen Urk en Lelystad gaat bieden. Door het vermijden van routevarianten behouden wij een voor de reiziger duidelijke lijnvoering en kunnen we de goede aansluitingen op zowel de trein in Lelystad als lijn 315 in Emmeloord behouden.

5.1.3.2 C-lijn *snelRRReis* 218 Urk – Lelystad

De wens voor een rechtstreekse verbinding tussen Urk en Lelystad wordt ingevuld met een nieuwe buslijn met HOV-kwaliteit van Urk Gemeentehuis via Urk Busstation naar Lelystad. Deze *snelRRReis* 218 rijdt op werkdagen overdag 1x/uur. Op Urk Busstation hebben lijn 218 en 141 richting Lelystad een overstap, waardoor passagiers van andere haltes op Urk of vanuit Tollebeek

met een overstap ook een snelle verbinding met Lelystad hebben.

In Lelystad wordt aangesloten op de intercity van/naar Den Haag. De 218 is in de spits bij Urk Gemeentehuis doorgekoppeld aan lijn 215 naar Kampen, die de ontsluiting van bedrijventerrein Zwolsche Hoek overneemt van de huidige lijn 149, die door *snelRRReis* 218 vervangen wordt. De lijn heeft een gemiddelde snelheid van 52,1 km/h.

5.1.4 Overige lijnen Noordoostpolder : B/C-lijn 146 naar Kuinre in spits

In de Noordoostpolder zijn er geen wijzigingen op lijn 77 Lemmer – Emmeloord. Ook lijn 146 Dronten – Emmeloord blijft op het huidige traject gelijk, maar zal in de spits langs de Espelerlaan (Emelwerda College en ROC Friese Poort) naar Luttelgeest Oosterringweg (AZC) en Kuinre doorrijden. Scholieren uit Nagele en eventueel Swifterbant kunnen daarmee rechtstreeks naar de scholen in Emmeloord rijden. De komst van de nieuwe *snelRRReis*-lijnen 215 Kampen – Nagele – Urk en 218 Urk – Lelystad geven bovendien nieuwe reismogelijkheden vanuit Nagele en de Domineesweg naar Kampen, Urk en Lelystad.

De corridor van Zwolle via Zwartsluis naar Emmeloord (lijn 71, 171) wordt bij de regio Kop van Overijssel besproken.

5.2 Onderbouwing realiseerbaarheid en effecten

Onze nieuwe vervoeropzet in de Noordoostpolder betekent de toevoeging van een aantal nieuwe snelle en directe rechtstreekse verbindingen:

- Urk – Kampen via Nagele

- Lelystad – Urk
- Emmeloord – Kuinre
- Steenwijk – Lelystad (doorkoppeling)

Met name tussen Urk en Kampen worden met *snelRRReis* 218 grote reistijdwinsten geboekt:

Traject	Reistijd nu	Reistijd EBS
Urk Gemeentehuis – Kampen Station	0:57	0:36
Nagele – Kampen Station	0:56	0:24
Urk Gemeentehuis – Nagele	0:32	0:12
Urk Gemeentehuis – Kampen Almere College	1:10	0:27

De nieuwe verbindingen zijn verbeteringen die nauwelijks ten koste gaan van andere reizigers. De andere aanpassingen zitten vooral op het traject Marknesse – Oldemarkt waar reizigers hun rit moeten reserveren, hoewel de reismogelijkheden op zich niet verminderen maar juist uitgebreid worden door de verlenging van lijn 146 naar Kuinre. Een andere effect ten opzichte van 2021 is dat bedrijventerrein Zwolsche Hoek bij Urk (nu lijn 149) alleen nog in de brede spits door *snelRRReis*-lijn 215 wordt bediend, maar lijn 149 rijdt per 2022 ook alleen in de spits. Ons vervoerplan is voor de Zwolsche hoek daardoor een verbetering ten opzichte van de huidige situatie, waarbij we met lijn 215 bovendien nieuwe directe verbindingen introduceren (Nagele, Kampen) en via de doorkoppeling aan lijn 218 bovendien ook een directe verbinding met Lelystad bieden. De maatregelen in de Noordoostpolder sluiten goed aan bij

8 In de spits reist men immers nog sneller met lijn 215.

de wensen van de gemeente, die vraagt om maatwerk.

Effect lijn 76:

- ReserveerRRReis: 37 dagelijkse reizigers bij de haltes in Luttelgeest, Kuinre en Ossenzijl reserveren voortaan hun reis. Dit leidt naar verwachting tot niet of nauwelijks minder reizigers, het aandeel keuzereizigers zal zeer beperkt zijn (zie ook 8.2).

Effect lijn 141:

- Sneller door Emmeloord: 171 dalreizigers⁸ profiteren; +6,2%= 11 extra reizigers per werkdag

Effect lijn 146:

- Van Kuinre en AZC Luttelgeest van/naar Emmeloord is in feite een nieuwe verbinding. Het effect hiervan is lastig te bepalen. De halte AZC Dronten (lijn 143) heeft ca. 45 instappers per dag, ditzelfde verwachten we hier; = 45 extra reizigers per werkdag. Daarnaast zal ook vanuit Kuinre extra vervoervraag ontstaan

Effect lijn 214 Steenwijk – Emmeloord:

- HOV introductie: 263 dagelijkse reizigers profiteren; +8% = 21 extra reizigers op werkdagen
- Marknesse-E'loord 4x/u: 155 dagelijkse spitsreizigers profiteren; +37% = 57 extra reizigers per werkdag

Effect lijn 214 Lelystad - Emmeloord:

- HOV introductie: 590 dagelijkse reizigers profiteren; +8% = 47 extra reizigers per werkdag, 4 per zaterdag, 2 per zondag

Effect lijn 215:

- HOV introductie: 163 dagelijkse spitsreizigers profiteren; +8% = 13 extra reizigers op werkdagen
- Urk-Kampen sneller: 163 dagelijkse spitsreizigers profiteren; +25% = 42 extra reizigers op werkdagen

Effect lijn 218:

- De vervoerpotentie is onderzocht door Goudappel (Rapport 'OV-verbinding Emmeloord – Urk – Lelystad') en bedraagt bij de door ons aangeboden frequenties ca. 150 reizigers per dag. Met nu slechts 50 dagelijkse reizigers op de verbinding, betekent dit dagelijks 100 extra reizigers

Dagelijks dus 336 extra reizigers, 4 op zaterdag en 2 op zondag. Naar verwachting profiteren vooral forensen van de *snelRRReis* introductie en scholieren/studenten op lijn 141 en 215.

5.3 Samenhang en doorontwikkeling

In de Noordoostpolder zijn de uitgangspunten van ons bod duidelijk zichtbaar: de *snelRRReis* HOV-kwaliteit voor snelle en attractieve lijnen, en het slim aanbieden van nieuwe verbindingen waardoor reistijd verkort wordt en/of overstappen worden vermeden.

De *snelRRReis*-verbindingen bieden bij succes ruimte voor een gefaseerde doorontwikkeling, bijvoorbeeld door verruiming van de bedieningstijden en/of spitsfrequenties. De nieuwe verbindingen boren een nieuwe reizigerspotentieel aan, waarbij wij *snelRRReis* positioneren als

aantrekkelijk alternatief voor de auto, bijvoorbeeld voor zakelijke reizigers in aansluiting op een treinreis.

De *snelRRReis*-verbinding Lelystad – Emmeloord gaat nu 1x/uur doorrijden naar Marknesse en Steenwijk. We voorzien dat het traject Lelystad – Emmeloord in de toekomst ook in de daluren naar 2x/uur zal groeien, waarbij het mogelijk is om in het andere halfuur in Emmeloord een koppeling met lijn 315 te maken. Een eventuele doorgaande verbinding zou gezamenlijk met de concessiehouder Fryslân als één lijn kunnen worden aangeboden.

Op het traject Marknesse – Oldemarkt zien wij in de omgeving mogelijkheden om meer locaties kunnen bedienen, door extra haltes in de buurt van de route op te nemen in de dienstregeling, bijvoorbeeld bij het Buitencentrum Weerribben en bij de enige vervallen halte op deze lijn, de Kloosterdijk. We onderzoeken in het komende jaar de mogelijkheden hiervoor.

De terugkeer naar de route via Spanga biedt een raakvlak met de bestaande Friese buurtbuslijn 108 naar Wolvega, we onderzoeken graag samen met de provincie Fryslân en de concessiehouder van lijn 108 de mogelijkheden voor verder optimaliseren van het OV in dit gebied. De routewijziging op lijn 76 kan de loopafstand in Kuinre-Noord verkorten, waar op de vernieuwde N351 binnen de bebouwde kom één of meer nieuwe haltes gerealiseerd kunnen worden.

Tot slot geven wij ter overweging om de spitsrit van lijn 76 naar de scholen in Emmeloord in de toekomst als scholierenlijn aan te bieden, waarbij het aanbod nader kan worden afgestemd op de

vervoervraag van/naar deze onderwijsinstellingen, bijvoorbeeld door de inleg van één of meer ritten in de middagspits in aansluiting op de schooltijden.

5.4 Conclusie

In de Noordoostpolder verbeteren we het OV-netwerk aan alle kanten. Met een directe *snelRRReis*-verbinding van Steenwijk via Emmeloord naar Lelystad. Met nieuwe lijnen van Urk naar Kampen en Lelystad, en met een slim netwerk van lijnen tussen Emmeloord, Kuinre, Oldemarkt en Steenwijk.

Reizigers in dit gebied merken allemaal de wijzigingen. De meeste reizigers vanwege kortere reistijden of directe verbindingen. Anderen omdat er meer ruimte in de bus is, zoals op lijn 141 waar reizigers vanuit Urk in de spits niet meer meereizen via Emmeloord.

We hebben hoge verwachtingen van het nieuwe lijnennet in de Noordoostpolder. We kunnen niet wachten tot we dit kunnen delen met onze reizigers, en alle potentiële OV-gebruikers die we gaan bereiken met deze grote verbeteringen!

6 Regio: Kampen en Kop van Overijssel (2024)

Het Noordwestelijke deel van Overijssel kenmerkt zich vervoerkundig door de corridor Steenwijk – Marknesse – Emmeloord, en twee corridors tussen Zwolle en Emmeloord. Het lijnennet is al decennia vrijwel ongewijzigd, ondanks dat er in de vorm van Zwolle Stadshagen een wijk met meer dan 25.000 inwoners is verschenen.



6.1 OV-aanbod in de uiteindelijke situatie

We frissen het lijnennet op, waarbij de nieuwe concessie IJssel-Vecht wordt aangegrepen om Zwolle Stadshagen en Noordwest-Overijssel beter met elkaar te verbinden.

In de Kop van Overijssel en Kampen onderscheiden we drie corridors:

- Zwolle – Kampen – Emmeloord – Urk (N50-corridor)
- Zwolle – Zwartsluis – Vollenhove – Emmeloord (N331-corridor)
- Steenwijk – Marknesse – Emmeloord

Daarnaast zijn er lijnen die de corridors onderling verbinden, zoals de lijnen Steenwijk – Zwartsluis en Hasselt – Kampen.

6.1.1 N50-corridor en de stad Kampen

De 'N50-corridor' van Zwolle via Kampen naar Emmeloord en Urk bestaat op Overijssels grondgebied met name uit de Blauwnettrein Zwolle – Kampen, waarop lijn 141 naar Emmeloord en Urk aansluit. De ontwikkelingen op deze corridor worden daarom bij de regio Noordoostpolder besproken. We onderscheiden ons daarbij met in de

brede spits een nieuwe snelle busverbinding tussen Urk en Kampen via Nagele, *snelRRReis* 215. Die nieuwe lijn ontlast lijn 141 via Emmeloord.

6.1.1.1 Nieuwe *snelRRReis* 215 biedt meerwaarde in Kampen

De nieuwe *snelRRReis*-lijn 215 Urk – Kampen vormt een toevoeging in het vervoeraanbod in Kampen. Deze lijn gaat vanaf Nagele niet via Ens en de "oude N50" naar station Kampen rijden (de route van lijn 141), maar via de N50 over de Eilandbrug naar de afrit Kampen. Vervolgens gaat de route via de Flevoweg en de Oostzeestraat naar de IJsselkade. Hierdoor worden Nagele en Urk rechtstreeks met Kampen-centrum verbonden. De nieuwe lijn biedt ook aanvullende reismogelijkheden op haar traject door Kampen, waar de scholen rondom de Flevoweg twee keer per uur snel en direct met station Kampen worden verbonden – bovenop de bestaande reismogelijkheden met lijn 143 en stadslijn 11. Dit is met name een verbetering voor de nieuwe locaties van het Almere College en Ichthus College nabij de N50, die alleen 1x/uur met lijn 143 werden ontsloten.

Anders dan lijn 143 rijdt lijn 215 niet via de Kalmoessingel maar doorgaand over de Flevoweg.

Richting het centrum wordt daarbij opnieuw gebruik gemaakt van een voormalige halte van lijn 143 langs de Flevoweg, ten oosten van de rotonde met de Wederiklaan/Marinus Postlaan (voormalige halte Almere College).

6.1.1.2 Uitbreiding lijn 74: 's avonds en op zaterdag naar Kampen

We gaan lijn 74 (Hasselt – Kampen) uitbreiden doordat deze lijn 's avonds en op zaterdagen het gehele traject tussen station Kampen en Hasselt rijdt. Dit is een verbetering voor Genemuiden, dat op 's avonds en op zaterdag een verbinding met station Kampen en via de Blauwnet-trein een alternatieve reismogelijkheid van/naar Zwolle krijgt. Daarnaast werden IJsselmuiden, Grafhorst en Kamperzeedijk tot nu toe 's avonds en op zaterdag überhaupt niet bediend. Door een verschuiving in de vertrektijden van lijn 71 wordt in Hasselt op deze tijden in twee richtingen een aansluitknoop tussen lijn 71 en 74 geboden (zie G2.1.2 aansluitschema Hasselt, Centrum, waarbij de huidige 0-minutenaansluiting overdag gehandhaafd blijft). Door de introductie van een rechtstreekse verbinding tussen Genemuiden en Zwolle is het niet meer nodig om lijn 74 in de spits door te rijden van/naar Zwolle. Hierover later meer.

6.1.1.3 Opzet stadsdienst Kampen, uitbreiding lijn 11

De stadsdienst in Kampen is vormgegeven conform de nieuwe opzet in de dienstregeling 2022 met een reguliere ringlijn 11 in het noordelijke deel en een buurtbus-ringlijn 510 in het zuidelijke deel. Daarbij aangevuld met streeklijnen 74, 143 en de nieuwe 215. Lijn 141 en de diverse scholierenlijnen zijn ongewijzigd.

Een grote verbetering is dat de bedieningstijden van stadslijn 11 uitbreiden. Doordeweeks rijdt lijn

11 tot 22 uur in plaats van 19 uur, en op zaterdagen tot 19 uur in plaats van 18 uur. De uitbreiding van de bedieningstijden vergroot de attractiviteit van de stadsdienst in Kampen, dit sluit aan bij de wens die gemeente Kampen hierover heeft geuit in de stukken die bij de aanbesteding zijn meegeleverd.

6.1.2 N331-corridor en Zwolle Stadshagen

De corridor Zwolle – Zwartsluis – Emmeloord wordt in de basis gevormd door lijn 71, die als dragende A-lijn vrijwel ongewijzigd blijft. Deze lijn vertrekt 's avonds en op zaterdag 8 minuten vroeger uit Zwolle, waardoor de treinaansluiting verbetert en in Hasselt een aansluitknoop met lijn 74 geboden wordt. De knoop in Hasselt maakt het mogelijk dat lijn 74 het hele traject naar Kampen kan rijden, in plaats van slechts als pendeldienst tussen Hasselt en Genemuiden. Daardoor verbetert het OV in Zwartewaterland ook in de avonden en weekenden, zoals gevraagd door de gemeente in de meegeleverde stukken.

6.1.2.1 Nieuwe C-lijn 174 Genemuiden – Stadshagen – Zwolle

We kiezen ervoor om Genemuiden een nieuwe rechtstreekse verbinding met Zwolle te geven die niet via Hasselt rijdt. Deze nieuwe lijn 174 gaat op werkdagen in de ochtend- en middagspits 2x/uur en daartussen 1x/uur rijden. Reizigers tussen Genemuiden en Zwolle hoeven hierdoor overdag niet meer over te stappen in Hasselt. Lijn 74 blijft daarnaast rijden tussen Kampen, Genemuiden en Hasselt. Door de komst van een directe verbinding tussen Genemuiden en Zwolle is het spitstraject van lijn 74 tussen Hasselt en Zwolle overbodig en komt te vervallen. Lijn 174 neemt vanuit Genemuiden direct de N331 richting Zwolle, om vervolgens voorbij Breecamp via de

Havezathenallee naar station Stadshagen te rijden. Vanaf daar gaat lijn 174 via de Frankhuizer-allee terug naar de Hasselterweg (N331). In de spitsrichting wordt net als de huidige lijn 74 via de Katerdijk en het Katwolderplein gereden. In de tegenspitsrichting rijdt lijn 174 rechtstreeks via de Rieteweg. Reizigers richting Deltion en Zwolle-Centrum behouden de directe verbindingen die lijn 74 in de spitsrichting bood. De directe route via de Rieteweg in de tegenspitsrichting maakt het mogelijk dat op station Zwolle wordt aangesloten op de treinknoop.

Met lijn 174 bieden wij een nieuwe rechtstreekse verbinding tussen Genemuiden en Zwolle Stadshagen, zonder dat dit voor doorgaande reizigers leidt tot noemenswaardige langere reistijd. Daarbij worden tevens nieuwe eenvoudige overstapmogelijkheden geboden op de stadslijnen 1 en 11 in Stadshagen (zie G2.1.2 aansluitschema Zwolle, Belvédèrelaan). Voor inwoners van Stadshagen betekent lijn 174 (en 171) nieuwe snelle reismogelijkheden naar station Zwolle. De route door Stadshagen is volledig 50 km/h, waarmee deze wegen zeer geschikt zijn als kwalitatieve OV-route.

6.1.2.2 Uitbreiding C-lijn 171 en route via Stadshagen

De bestaande spitsdienst van lijn 171 wordt uitgebreid tot een lijn die overdag 1x/uur tussen Zwolle en Vollenhove rijdt, in de spits uitgebreid tot 2x/uur. We gaan in beide richtingen via Zwolle Stadshagen rijden. Daardoor verbinden we Stadshagen en de Kop van Overijssel beter met elkaar en bieden we nieuwe reismogelijkheden. De ritten van lijn 171 rijden rechtstreeks via de Rieteweg naar het station, waardoor de route door Stadshagen voor doorgaande reizigers naar station Zwolle

geen extra reistijd kost. Anders dan in de huidige dienstregeling gaat lijn 171 aansluiten op de treinknoop, wat voor reizigers uit de Kop van Overijssel van grote meerwaarde is.

6.1.2.3 Nieuwe verbinding lijn 171 naar Blokzijl

Een tweetal ochtendritten van lijn 171 begint in Blokzijl, waarna via de Ettenlandseweg (dus niet via Marknesse) naar Vollenhove gereden wordt. In de avondspits rijden omgekeerd drie ritten na Vollenhove door naar Blokzijl. Met deze verlengde lijn 171 bieden wij Blokzijl een snellere verbinding met Zwartsluis en Zwolle en vervalt de overstap in Marknesse.

6.1.2.4 Tangent B-lijn 161 Hasselt – Zwolle Isala – Marslanden (– Deventer)

Het spitstraject tussen Hasselt en Zwolle Isala Ziekenhuis van de huidige lijn 70 wordt overgenomen door lijn 161. Vanaf het Isala Ziekenhuis pakt lijn 161 de route van lijn 70 op naar Hasselt, via de haltes Stadion en Zwembad/Landstede.

Lijn 161 wordt een tangentverbinding en zal vanaf 2024 overdag 1x/uur gaan rijden en in Hasselt aansluiten op lijn 71 van/naar Zwartsluis en verder. Hierdoor wordt Zwolle Isala Ziekenhuis de hele dag vanaf de N331-corridor in Hasselt bereikbaar. Ook bedrijventerrein Marslanden wordt via lijn 161 vanuit Noordwest-Overijssel bereikbaar. Hiermee spelen wij in op de wens om de bereikbaarheid van economische kerngebieden en de A28-corridor te verbeteren en alternatieven te bieden waardoor niet meer via station Zwolle gereisd hoeft te worden.

6.1.2.5 Inkorten B-lijn 70 tot Zwartsluis, spits-rit Giethoorn – Zwolle Isala

De nieuwe tangentialijn 161 tussen Hasselt en Zwolle Isala neemt de bediening van dit traject over van lijn 70, die daardoor ook in de spits wordt ingekort tot Zwartsluis. In de ochtendspits bieden we twee ritten op lijn 161 extra tussen Hasselt en Zwolle, om zo tot een halfuurdienst te verdichten. De eerste rit begint in Giethoorn voor extra spitscapaciteit op lijn 70 en een rechtstreekse verbinding vanuit Zwartsluis naar Zwolle Oosterenk.

6.1.2.6 C-lijn 270 niet opgenomen: lijn 70 is alternatief

Vanwege de onzekerheid rond de toekomst van het internationale toerisme is lijn 270 niet in het eerste vervoerplan opgenomen. Lijn 70 biedt vooralsnog voldoende capaciteit. Wanneer deze capaciteit ontoereikend wordt zal lijn 270 opnieuw worden ingevoerd of de capaciteit van lijn 70 worden vergroot. Wordt een snelle toename van het aantal toeristen verwacht, dan zetten we proactief extra ritten op lijn 70 in, of bij een nog grotere vraag, herintroduceren we lijn 270. Zo garanderen we de toeristen een zitplaats.

In de huidige onzekerheid vinden we het maatschappelijk opportuun om lijn 270 niet aan te bieden, maar de dienstregelingsuren in de Kop van Overijssel in te zetten op nieuwe verbindingen van het reguliere openbaar vervoer: lijn 161, 171, 174, 214 en 146.

6.1.3 Herschikking Steenwijk – Emmeloord

Zoals reeds in hoofdstuk 5 genoemd, gaan we het lijnennet in Steenwijkerland op de corridor Steenwijk – Emmeloord herschikken. De wijzigingen op lijn 70, 76 en 146 zijn daar beschreven.

6.1.3.1 C-lijn snelRRReis 214 Steenwijk – Emmeloord (-Lelystad)

Zoals reeds in het hoofdstuk 5 benoemd, waardeer wij lijn 75 Steenwijk – Blokzijl – Marknesse op tot *snelRRReis* 214 Steenwijk – Emmeloord, die daarna doorrijdt naar Lelystad. Dit is ook van grote meerwaarde voor de Kop van Overijssel, want hierdoor ontstaat een nieuwe snelle doorgaande verbinding van Steenwijk over Blokzijl en Marknesse naar Emmeloord, zonder overstap in Marknesse. De koppeling naar Lelystad maakt deze verbinding bovendien interessant voor reizigers vanuit Blokzijl en Marknesse die in Lelystad overstappen. Vanuit Blokzijl naar Lelystad is nu nog twee keer overstappen, waar 214 een rechtstreekse verbinding biedt.

Tussen Marknesse en Emmeloord rijdt de 214 in het andere kwartier dan lijn 71, zodat in de spits op dat traject een strakke kwartierdienst geboden wordt.

6.2 Onderbouwing realiseerbaarheid en effecten

In vergelijking met de huidige dienstregeling besparen we door lijn 76 op te knippen en het oostelijk deel bij lijn 70 te voegen, het westelijk deel met een verlengde lijn 146 te bedienen en het restant van lijn 76 als *reserveRRReis* aan te bieden. Netto nemen de reismogelijkheden toe en wordt een groter gebied ontsloten en een nieuwe snellere rechtstreekse verbinding (lijn 146) geboden.

Door de herschikking van uren van lijn 270 kunnen we bijvoorbeeld de tangentiële verbinding op lijn 161 de hele dag bieden. Dit biedt grote meerwaarde in de regio en past zeer goed in de netwerkvisie van de provincie waarin tangentialijnen

het mogelijk maken om van corridor te wisselen zonder via station Zwolle te reizen.

Naast de verlenging van lijn 161 naar Hasselt bieden wij een groot aantal verbeteringen in de Kop van Overijssel. Lijn 74 gaat 's avonds en op zaterdag ook het traject Genemuiden – Kampen rijden, waarmee de bereikbaarheid van Genemuiden verbetert. Ook worden Kamperzeedijk, Grafhorst en IJsselmuiden zes dagen per week tot 's avonds ontsloten. Daarnaast realiseren we ook uitbreidingen in de stad Kampen, waar stadslijn 11 's avonds tot 22 uur gaat rijden (zaterdag tot 19 uur) en *snel/RRReis* 215 nieuwe snelle reismogelijkheden en een verbeterde ontsluiting van de scholen aan de Flevoweg biedt.

Met de uitbreiding van lijn 171 tot reguliere snelle buslijn Zwolle – Vollenhove v.v. bieden wij meer reismogelijkheden en een snellere verbinding voor reizigers tussen Vollenhove en Zwartsluis/Zwolle. Door de spitsritten van/naar Blokzijl bieden wij bovendien een nieuwe rechtstreekse verbinding tussen Blokzijl en Zwolle, waarmee een overstap wordt vermeden en de reistijd wordt verkort. Ook Genemuiden wordt via de nieuwe lijn 174 snel en rechtstreeks met Zwolle en de treinenknoop verbonden. We verbinden Zwolle Stadshagen met omliggende plaatsen door de lijnen 171 en 174 via Stadshagen te laten rijden. Daarmee spelen wij in op de ontwikkeling van Stadshagen, dat zich in de loop der jaren als stadsdeel met ruim 25.000 inwoners tot een secundair regionaal voorzieningencentrum heeft ontwikkeld.

De opwaardering van lijn 75 als 'lijntje van niets naar nergens' naar comfortabele *snel/RRReis* 214 tilt deze verbinding naar een veel hoger kwaliteits- en ambitieniveau. De verbinding Steenwijk – Emmeloord – Lelystad biedt Steenwijkerland een gemakkelijke aansluiting op de intercity's naar de Randstad. Een dergelijk kwalitatief aanbod is nodig om de combinatie bus + trein een serieus alternatief voor de auto te laten zijn.

Effect lijn 11:

- Langere bedieningstijden: 386 dagelijkse reizigers profiteren; +5% = 19 extra reizigers op werkdagen

Effect lijn 70:

- Inkorten tot Zwartsluis, extra overstap: 87 dagelijkse reizigers merken dit; -13%, = 11 minder reizigers op werkdagen

Effect lijn 74:

- 's Avonds ook naar Kampen: 325 dagelijkse reizigers profiteren; +5% = 16 extra reizigers op werkdagen
- Zaterdag ook naar Kampen: 27% van het aantal reizigers op werkdagen⁹ = 88 extra reizigers op zaterdag

Effect lijn 161:

- Dalbediening traject Hasselt – Zwolle Isala: 64 bestaande reizigers op dit traject profiteren van meer reismogelijkheden. Op basis van vergelijk met een vergelijkbare lijn (75) die zowel in spits als dal 1x/u rijdt, is het dalgehalte 33% van het spitsgehalte; = 33 extra reizigers per werkdag

- Vanuit Deventer krijgen 9 dagelijkse reizigers een overstap richting Hessenpoort: -15%, = 1 reiziger minder

Effect lijn 171:

- Uitbreiding bedieningstijden en ritten van/naar Blokzijl: Het effect is lastig te kwantificeren. Reizigers vanuit Blokzijl naar bijv. Zwolle reizen nu het snelst via de trein met overstap in Steenwijk en zijn dus niet te herleiden in de databestanden
- Snellere en frequentere verbinding overdag van/naar Vollenhove: 79 dagelijkse dalreizigers profiteren; +30% = 24 extra reizigers op werkdagen
- Via Stadshagen: Het effect van deze nieuwe, directe verbinding is lastig te kwantificeren. Desalniettemin is het wel zeer aannemelijk dat een wijk met 25.000 inwoners verbinden met een groot achterland een ruime vervoerpotentie heeft

Effect lijn 174:

- Directe verbinding Genemuiden: 391 dagelijkse reizigers profiteren; +12% voor spitsreizigers en +27% voor dalreizigers (zij krijgen immers ook een overstap minder) = 72 extra reizigers op werkdagen
- Via Stadshagen: Het effect van deze nieuwe, directe verbinding is lastig te kwantificeren. Desalniettemin is het wel zeer aannemelijk dat een wijk met 25.000 inwoners verbinden met een groot achterland, en bijvoorbeeld de bedrijvigheid in Genemuiden, een ruime vervoerpotentie heeft

⁹ Op basis van een vergelijkbare lijn (141) die wel zaterdagbediening heeft.

Effect lijn 270:

- 140 reizigers per zomerkwerkdag reizen voortaan met lijn 70

De effecten van lijn 146 van/naar Kuinre en lijn 214 Steenwijk – Emmeloord zijn in hoofdstuk 5 beschreven.

Dagelijks dus ten minste 153 extra reizigers, op zaterdagen 88. Alle doelgroepen profiteren van de maatregelen.

6.3 Samenhang en doorontwikkeling

De respectievelijk uitgebreide en nieuwe lijnen 171 en 174 bieden wij nu rechtstreekse en snellere verbindingen van/naar Genemuiden, Vollenhove en Blokzijl. Door de route via Zwolle Stadshagen integreren wij Stadshagen in het lijnennet van de Kop van Overijssel, waarmee een oude scheiding tussen de concessies IJsselmond en Midden-Overijssel geslecht wordt. Ook de verlenging van lijn 161 naar Hasselt strekt zich uit over vroegere concessiegrenzen.

We zien potentie voor doorontwikkeling van de corridor Zwolle – Zwartsluis – Emmeloord als lijn 71 en 171/174 van route kunnen ruilen waardoor de route via Stadshagen de basisdienst (lijn 71) gaat vormen. Lijn 171 en 174 kunnen in de toekomst worden opgewaardeerd tot *snelRRReis* en/of lijn 71 tot *comfortRRReis*. We onderzoeken in de komende jaren graag welke ontwikkeling het best past bij de behoeften in het gebied.

Een kleine doorontwikkeling is dat lijn 641 vanaf station Kampen via IJsselmuiden en de Oosterlandenweg naar Zwolle kan gaan rijden, waardoor de nieuwe woonwijken aan de oostkant van

IJsselmuiden beter worden ontsloten en verkeershinder op de Zwolseweg in Kampen wordt vermeden.

6.4 Conclusie

We voegen meerwaarde toe en integreren IJsselmond en het lijnennet in Zwolle vergaand. Daar profiteren reizigers in de gehele regio van, inclusief Stadshagen. We voegen nieuwe snelle verbindingen toe voor Genemuiden, Vollenhove en Blokzijl.

Ook verbeteren we de bereikbaarheid in het gebied door bedieningstijden uit te breiden: in de daluren tussen Hasselt, Zwolle en Deventer, en 's avonds ook tussen Genemuiden en station Kampen, en op de Kamper stadsdienst. Ook hier is het effect van *snelRRReis* merkbaar, tussen Emmeloord en Steenwijk.

7 Corridor Zwolle - Apeldoorn

'We hebben het!'. Dit klinkt misschien wat gek als begin van een hoofdstuk, maar in dit geval is het goed verklaarbaar. De huidige lijnenbundel 201 t/m 204 is vervoerkundig lang niet slecht, maar tegelijkertijd begrijpen we dat door de provincies de ruimte gegeven wordt om lijnen samen te voegen: een niet-doorgewinterde OV-reiziger zal geen eenduidig netwerk treffen. Maar wat is er beter? We hebben er erg lang over nagedacht, en presenteren nu de nieuwe lijnen: **comfortRRReis 304** Zwolle – Apeldoorn (dorpenlijn), **snelRRReis 201** Zwolle – Apeldoorn (direct) en **snelRRReis 210** Zwolle - Heerde – Epe – Apeldoorn.



Rechts: kaart uit 1890. Bron: topotijdreis.nl

7.1 OV-aanbod in de uiteindelijke situatie

We maken gebruik van de gegeven ruimte om de lijnen te combineren. En we gaan verder dan

alleen combineren: we verbeteren en verduidelijken, maken het netwerk attractiever zonder dat we huidige reizigers vergeten.

Al eeuwen is de corridor Zwolle – Apeldoorn een belangrijke verbinding in dit gebied. Personenvervoer en bedrijvigheid speelde zich eerst af langs het Apeldoorns Kanaal en vervolgens langs de Baronnelijn, de spoorlijn die tussen 1887 en 1889 is aangelegd. Alhoewel de spoorlijn helaas is opgebroken in de jaren 50-70 van de vorige eeuw, bleef de reisbehoefte bestaan, en daarmee de (bus)verbinding. Zo kun je zeggen dat deze corridor echt een missende schakel is in het treinnetwerk. Daarom maken we duidelijke keuzes. Kijken we naar spoorlijnen in de omgeving, zoals Zwolle-Enschede, dan zien we dat er de afgelopen jaren behoorlijke kwaliteitsverbeteringen hebben plaatsgevonden. Het toevoegen van een intercity levert direct een beter product op.

Voor de verbinding Apeldoorn – Zwolle doen we, zij het met bussen, iets vergelijkbaars. **SnelRRReis 201** is de intercityverbinding: weinig stoppen, snel reizen en groot comfort in fijne bussen. **SnelRRReis 210** is de 'snelrein': een aantal stops maar nog steeds snel en comfortabel, met de mogelijkheid om dicht bij werk of school uit te stappen. **ComfortRRReis 304** is de sprinter: frequent, nog steeds snel, maar wel dicht bij huis met stops in alle dorpen. De hele dag beschikbaar, 7 dagen in de week.

De oplossing lijkt misschien simpel, maar is zeer weloverwogen. Zoals gezegd vinden we het huidige netwerk vervoerkundig lang niet slecht. Maar het is tegelijkertijd niet intuïtief en voor nieuwe reizigers lastig te begrijpen. Tegelijkertijd willen we niet terug naar de tijd van vóór de 200-lijnen, met lijn 90 als dorpenlijn en lijn 95 die beperkt reed.

Het nieuwe model combineert het beste van beide concepten uit het heden en verleden en is zeer duidelijk en begrijpelijk.

7.1.1 *comfortRRReis* A-lijn 304 verbindt alle dorpen

Dé belangrijke lijn voor de dorpen tussen Apeldoorn en Zwolle is *comfortRRReis* 304. De bedieningstijden zijn zeer ruim, van 's morgens vroeg tot middernacht, en op zaterdag nog een uur langer. Met deze *comfortRRReis* bieden we de eenduidige verbinding 7 dagen per week.

Geen routevarianten gedurende de dag of andere lijnummers op bepaalde momenten, maar altijd 304 en altijd minimaal 2x per uur en in de spits 4x per uur. Naar Zwolle rijdt de bus in de ochtendspits iedere 10 minuten, zodat capaciteit en vervoervraag op elkaar zijn afgestemd. Er wordt gereden met de (langere) BYD *comfortRRReis* bussen (met 41 zitplaatsen), waardoor automatisch de capaciteit en het comfort op de lijn verder toenemen, en de verbinding klaar is voor de toekomst. In het weekend wordt via de centrumhalte in Zwolle gereden. Er zijn voldoende (huidige) BYD *comfortRRReis*-bussen om zowel lijn 301 als de nieuwe 304 te rijden met dit type.

7.1.2 A-lijn 201 wordt *snelRRReis*

Lijn 201 wordt *snelRRReis* (en is écht snel, gemiddeld 49,4 km/h) en blijft verder qua route en dienstregeling onveranderd: we behouden wat goed is. Wel rijden we hier vanaf dienstregelingjaar 2024 wanneer dit voor de capaciteit nodig is met onze nieuwe bussen, die 13,5 meter lang zijn en een groot aantal zitplaatsen kent (10 meer dan de huidige BYD standaard 12,2m bussen). Daardoor hebben we ruimte voor extra groei op deze lijn. En deze bussen worden speciaal ingericht

voor lange stukken rijden, dus veel stoelen en zo veel mogelijk in de rijrichting.

7.1.3 Introductie *snelRRReis* A-lijn 210

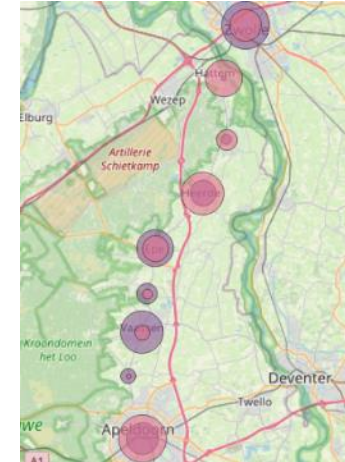
Naast lijn 201 introduceren we *snelRRReis* 210. Deze lijn combineert het beste van de huidige lijnen 202 en 203, door tussen Apeldoorn en Epe, én tussen Heerde en Zwolle over de snelweg te rijden. Dit is enigszins vergelijkbaar met wat voorheen lijn 95 deed, maar dan uitgebreider: met de frequenties van de huidige 202 en 203 overdag, maar met een bedieningstijd die ook later terug van werk naar huis reizen mogelijk maakt. De route langs Voorst in Zwolle zorgt voor de comfortabele directe verbinding van en naar werklocaties. Lijn 210 rijdt wanneer nodig voor de capaciteit met *snelRRReis* bussen van 13,5 meter, waardoor er vergeleken met de huidige situatie extra ruimte voor reizigersgroei geboden wordt.

De gemiddelde snelheid van lijn 210 is nu 37,9 km/h, waar we naar minimaal 40 km/h streven. Een van de redenen dat we met Rijkswaterstaat het gesprek aangaan over vluchtstrookgebruik, want we gaan ervoor om binnen 3 jaar de gemiddeld 40 km/h te bereiken.

7.2 Onderbouwing realiseerbaarheid en effecten

De nieuwe, verbeterde opzet van de lijnen tussen Apeldoorn en Zwolle zorgt voor een forse verbetering voor het grootste deel van de reizigers. Waar Wenum, Vaassen en Ernst met name gericht zijn op Apeldoorn, geldt voor Hattem en Wapenveld dat de relatie met Zwolle duidelijk sterker is. In de kaart hieronder zijn de herkomst- en bestemmingsgegevens vereenvoudigd weergegeven. Hierbij is gebruik gemaakt van de HB-gegevens

van november 2019. De paarse kleur geeft de relatie met Apeldoorn aan, de meer roze kleur de relatie met Zwolle.



Bron ondergrond kaartbeeld: openstreetmap

Duidelijk te zien is dat in Zwolle en Apeldoorn ook veel intern gereisd wordt, maar dat er met *SnelRRReis* 201 een grote relatie wordt bediend. In Epe en Heerde stappen veel reizigers in naar beide steden. Ten zuiden van Epe is het gros van de reizigers gericht op Apeldoorn, ten noorden van Heerde is de grootste groep duidelijk gericht op Zwolle. Alle kernen/wijken langs de lijn krijgen met *comfortRRReis* 304 een frequente, duidelijke 'sprinter'-verbinding. Zeven dagen per week.

Reizigers uit bijvoorbeeld Vaassen naar Zwolle en uit Hattem naar Apeldoorn hebben twee opties: blijven zitten in *comfortRRReis* 304, waardoor ze 5-10 minuten langer onderweg zijn. Of overstappen op lijn *snelRRReis* 210, waardoor de reistijd ook voor hen nagenoeg gelijk blijft. Dat is een klein nadeel, maar daar staat tegenover dat het

overgrote deel van de reizigers een snelle (*snelRRReis*) en frequente (*comfortRRReis*) verbinding krijgt.

We verwachten dat, door de introductie van het duidelijke lijnennetwerk en de heldere productformules, het totaal aantal reizigers op deze verbinding gedurende de looptijd van de concessie met minimaal 10% zal toenemen. Dit is conform de 'vuistregel' in de alom gebruikte Waaier van Brogt, en heeft zich op corridors als Emmen – Groningen en Spijkenisse - Hellevoetsluis de afgelopen jaren bewezen.¹⁰ Door de nieuwe lijnen 304 en 210 ontstaat er een helder netwerk met reismogelijkheden die zeer goed passen bij de vervoervraag. In het drukste ochtendspitsuur arriveren er vanuit de richting Apeldoorn in Zwolle 21 ritten, inclusief de scholierenlijnen 601 en 602. Daarmee dekken we de vervoervraag volledig.

Effect lijn 201+210+304:

- HOV introductie: 5998 reizigers op werkdagen, 1599 op zaterdag en 992 op zondag profiteren; +8% = 480 extra reizigers op werkdagen, 128 op zaterdag en 79 op zondag

Effect lijn 304:

- Extra reistijd Vaassen-Zwolle en Hattem, Wapenveld - Apeldoorn: 220 reizigers op werkdagen ervaren dit; -9% = 20 minder reizigers op werkdagen

Dagelijks dus 460 extra reizigers. Alle doelgroepen profiteren van de verbeteringen.

In dienstregelingjaar 2023 hebben wij nog niet de beschikking over de 13,5m-bussen voor de *snelRRReis* lijnen 201 en 210. We verwachten in

2023 een herstelpercentage van 90% t.o.v. het niveau van 2019. Dit betekent dat wegens de Covid-19 pandemie de reizigersaantallen nog achter liggen op 2019 niveau en de beoogde groei gedurende de looptijd. Capaciteitsproblemen in 2023 liggen daarom niet in lijn der verwachting. Indien nodig worden versterkingsritten ingezet. De BYD-bussen die in 2023 op *snelRRReis* lijnen worden ingezet voorzien we uiteraard volledig van de herkenbare *snelRRReis* huisstijl.

7.3 Samenhang en doorontwikkeling

Met de wijziging op de corridor Apeldoorn – Zwolle brengen we flinke verbeteringen aan in het netwerk. Bij *comfortRRReis* kunnen reizigers, gemeenten, ontwikkelaars en plannenmakers uitgaan van een vaste route voor de gehele concessieperiode. Dat geldt dus ook voor lijn 304. En voor *snelRRReis* geldt dat de verbinding de gehele concessieperiode geboden zal worden. Doorontwikkeling op deze corridor betekent met name: plannen op de gevraagde capaciteit. Voor lijn 210 zien we mogelijkheden om in de toekomst de bedieningstijd verder uit te breiden.

De gemiddelde snelheid op lijn 304 is 33,8 km/h, we verwachten dat die binnen 3 jaar boven 35 km/h zal liggen, door verbeterde rijtijdverdeling en waar mogelijk ook kortere rijtijden in de avonden en weekenden. Op basis van de beschikbaar gestelde data is dit lastig met zekerheid vast te stellen, want chauffeurs gaan ook langzamer rijden als ze meer tijd hebben. We gaan daarom in het komend jaar mee op pad met onze chauffeurs, en in de kantines zitten om te horen wat er speelt.

Die uitkomsten nemen we mee om te verbeteren en de snelheid te verhogen.

We bieden een aantal scholierenlijnen aan die na genoeg dezelfde route rijden als de lijnen op deze corridor, we kunnen ons voorstellen dat die in de toekomst geïntegreerd worden. Afhankelijk van de vervoervraag schalen we op- of af in aantallen ritten, of in de lengte van de voertuigen.

De lijnen kennen een behoorlijke samenhang met de stadsnetten in Zwolle en Apeldoorn. We zien mogelijkheden om enkele ritten door te laten rijden naar bijvoorbeeld Oosterenk, als dit de druk op de lijnen 40, 301 en 7 verlicht. Dat draagt bij aan de wens om meer knooppunten aan de stadsranden van Zwolle met elkaar te verbinden.

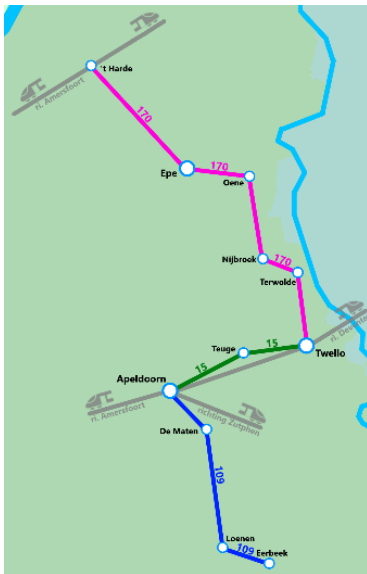
7.4 Conclusie

Op de verbinding Zwolle – Apeldoorn maken we gebruik van de mogelijkheid om A-lijnen samen te voegen om *comfortRRReis* te introduceren. Met de nieuwe opzet ontstaat een eenduidig en eenvoudig netwerk. De beste eigenschappen uit het heden en verleden worden gecombineerd met de twee heldere productformules. Er ontstaat een slim netwerk met hoge frequenties en grotere capaciteit, het bus-equivalent van een 'sprinter', een 'sneltrain' en een 'intercity'. Met mogelijkheden om in de toekomst verder te verbeteren, door scholierenlijnen te integreren en locaties in Zwolle direct te verbinden.

¹⁰ Bron: Goudappel. Te vinden via [issuu.com/gcoffeng/docs/waaier-van-brogt](https://www.issuu.com/gcoffeng/docs/waaier-van-brogt)

8 Regio: Veluwe-Oost

Dit deel van de Veluwe, globaal tussen 't Harde en Zutphen, staat vooral bekend als overgangsgebied tussen de bossen en de IJssel. Ruige natuur afgewisseld met landbouwgebied, een gebied om heerlijk in te recreëren. De hoeveelheid vakantiehuizen, fietsverhuren en ontspanningsbaden kun je hier niet op één hand tellen. Daar hoort ook ontspannen OV bij. Met een duidelijk ontsluitend karakter, noodzakelijk voor de leefbaarheid en wenselijk voor het toerisme. Afgestemd op de vraag. En door schitterende landschappen. Voor ons geldt hier: we koesteren wat al goed is, en passen aan waar dat zin heeft.



8.1 OV-aanbod in de uiteindelijke situatie

Zoals in de inleiding beschreven, passen we in dit gebied de dienstregeling bewust slechts beperkt aan. Lijn 109 en de buurtbussen tussen Twello, Voorst, Brummen, Zutphen en Leuvenheim veranderen niet. Lijn 170 wordt *reserveerRRReis* om beter te passen bij de vraag.

8.1.1 C-lijn 170 wordt *reserveerRRReis* en krijgt een iets andere route in Twello

Buslijn 170 't Harde – Epe – Twello rijdt nu in de laatstgenoemde plaats naar de halte IJsaanweg om daar te keren. In plaats daarvan maken wij van station Twello het eindpunt. Daar zorgen we voor perfecte aansluitingen op de trein in de spitsrichting. De haltes Het Grotenhuis en IJsaanweg vervallen. De loopafstanden voor de 2 reizigers per dag op deze twee haltes zijn zeer acceptabel:

de afstand naar de alternatieve halte Gemeentehuis is 200-250 meter.

De lijn wordt de hele dag uitgevoerd als *reserveerRRReis*, omdat dit met 78 reizigers per werkdag beter past bij de vervoervraag. De verbinding blijft wel behouden, zoals ook de gemeente Epe graag wil, lezen wij in de stukken die meegeleverd zijn bij de aanbesteding.

8.2 Onderbouwing realiseerbaarheid en effecten

De verbetering van bovenstaande aanpassing zit in de aansluitingen bij station Twello. Het OV-knooppunt gaat functioneren als een regionale HUB, passend bij de locatie en de functies aldaar. Ook voor incidentele reizigers is het netwerk duidelijk en goed afgestemd, wat ervoor zorgt dat deze groep eenvoudig kan kiezen om met het OV te gaan in plaats van met de auto.

Het aansluiten in Twello is belangrijk, maar de aansluiting op 't Harde moet niet worden vergeten. Voor reizigers uit lijn 170 is het belangrijk dat de bus blijft aansluiten op de treinen van en naar Harderwijk en Amersfoort. In de spitsrichting wordt deze aansluiting goed afgestemd op de treintijden. Richting Zwolle is dit niet van belang, reizigers in deze richting gebruiken vanaf Epe *comfortRRReis* 304 of *snelRRReis* 210.

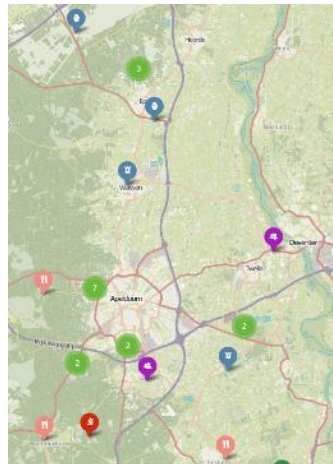
Effect lijn 170:

- Vervallen twee haltes Twello: 2 reizigers op werkdagen lopen 200-250m verder; dit leidt niet tot minder reizigers
- *ReserveerRRReis* introductie: 78 dagelijkse reizigers reserveren voortaan hun reis. Dit leidt naar verwachting tot niet of nauwelijks minder reizigers. Een vergelijk maken met andere lijnen die in het verleden naar *reserveerRRReis* zijn omgezet biedt onvoldoende inzicht, omdat dit ten tijde van sterk wisselende Corona-maatregelen plaatsvond. Het effect is daarom beschreven op basis van expert opinion, mede gebaseerd op ervaringen met en onderzoek naar de introductie van de Spijkopper in Spijkenisse. Onze experts schatten in dat het introduceren van *reserveerRRReis* op deze lijn nauwelijks effect heeft op de reizigersaantallen. Dit omdat de beperkte groep reizigers die nu gebruik maakt van deze lijnen, vrijwel allemaal captives zullen zijn.

8.3 Samenhang en doorontwikkeling

Het gebied Veluwe-Oost is zoals gezegd enorm toeristisch. Met Thermen in Bussloo, maar ook rond Epe, Brummen en Eerbeek zijn er veel toeristen die gaan wandelen of activiteiten

ondernemen. Een mooi overzicht van alle activiteiten vinden we op visitveluwe.nl/interactievekaart. Een uitsnede van deze kaart met de activiteiten voor 'zien en doen' is hieronder weergegeven. In de doorontwikkeling in dit gebied zien we kansen om het aandeel toeristen te vergroten in het OV. Door de bedieningstijden en de haltes in overleg beter aan te passen op de lokale musea. En ook door samen met de buurtbusverenigingen te onderzoeken hoe we meer toeristische locaties in het gebied kunnen faciliteren met bijvoorbeeld een halte dichterbij.



Bron: visitveluwe.nl

Ook lijn 170 zou in de omgeving meer locaties kunnen bedienen, door extra haltes in de buurt van de route op te nemen in de dienstregeling, bijvoorbeeld langs de IJssel op de Bandijk/IJsseldijk. Zo wordt het mogelijk om de kern Welsum te bedienen, wat in het gebied een grote verbetering is. We onderzoeken in het komend jaar de mogelijkheden om de route van lijn 170 meer flexibel te

maken, zoals bijvoorbeeld bij onze Maasvlaktehopper rond Brielle het geval is.

De samenhang tussen lijn 109 en lijn 43 in de buurconcessie is van groot belang, bijvoorbeeld om afspraken te maken over geldigheid van tickets of om gezamenlijk de dienstregeling te verbeteren. Dat is niet alleen belangrijk voor het aantrekken van meer recreatieve reizigers, maar ook voor de afstemming tussen lijn 43 en onze lijn 109. We zoeken hiervoor het contact met de vervoerder op deze lijn.

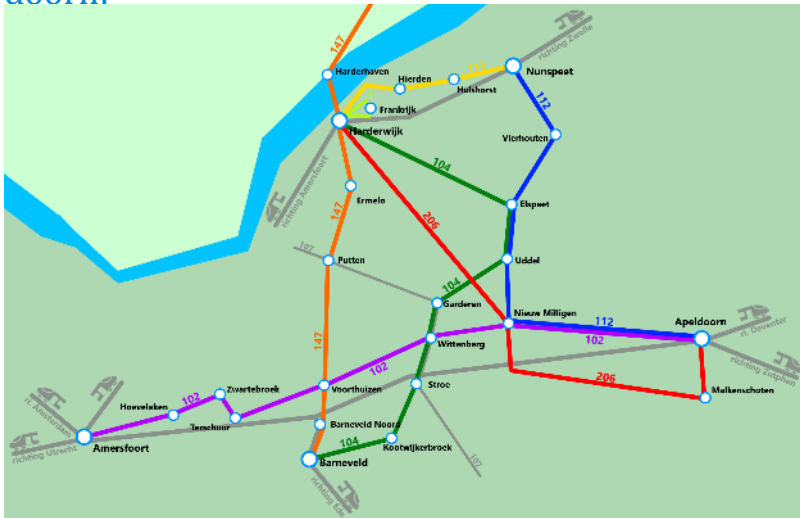
8.4 Conclusie

Juist in gebieden met een lage bevolkingsdichtheid, veel toerisme en weinig OV is het van belang dat mobiliteit bereikbaar blijft voor iedereen. In deze regio zorgen we er met de bestaande buurtbussen en met lijn 170 als *reserveerRRReis* voor dat deze mobiliteit beschikbaar blijft. En daarnaast zien we mogelijkheden om de dienstverlening door te ontwikkelen om meer reizigers van dienst te kunnen zijn.

Hiermee sluiten we zeer goed aan bij de doelstellingen van de nieuwe concessie, want we geven zo goed mogelijk invulling aan de veranderende vervoerbehoefden en kwaliteitseisen. We focussen op een sterk hoofdnetwerk maar we verliezen de haarvaten niet uit het oog.

9 Regio: Veluwe-West

We koesteren wat goed is, en versterken waar nodig. Dat is voor dit gebied exact van toepassing. Enerzijds behouden we de wijzigingen die zijn doorgevoerd in de noodconcessie. Anderzijds verbeteren we de bereikbaarheid van het gebied met slimme oplossingen en nieuwe verbindingen. Zo snel en comfortabel was je nog nooit van Harderwijk in Apeldoorn!



9.1 OV-aanbod in de uiteindelijke situatie

Een aanzienlijk deel van het lijnennet behouden we zoals het is in de noodconcessie. Lijn 102, 104, 111 en 112 wijzigen we niet. We willen niet veranderen om het veranderen. De wijzigingen zijn hier net doorgevoerd en deze zijn naar onze

mening goed. Wijzigen doe je alleen als dat bewezen zinvol is.

Natuurlijk voeren we ook in dit gebied een aantal grote verbeteringen door, in frequentie, koppelingen en een nieuwe lijn. In de volgende paragrafen lichten we ze stuk voor stuk toe.

9.1.1 Nieuwe C-lijn: *SnelRR-Reis* 206 Harderwijk - Apeldoorn

Met *snelRRReis* introduceren we een nieuw concept, op verbindingen waar eigenlijk de trein mist, en/of waar we werkgebieden snel verbinden met omliggende wijken, kernen en steden.

De nieuwe lijn 206 is daar een perfect voorbeeld van. Door de snelle route tussen Harderwijk en Apeldoorn wordt de reistijd ten opzichte van de huidige buslijnen met 20 minuten verkort. Van station tot station is de bus even snel (in de spits) of sneller dan de trein via Amersfoort. De

reisbeleving is echter van een totaal andere orde: niet meer overstappen en niet staan in een volle trein tussen Harderwijk en Amersfoort.

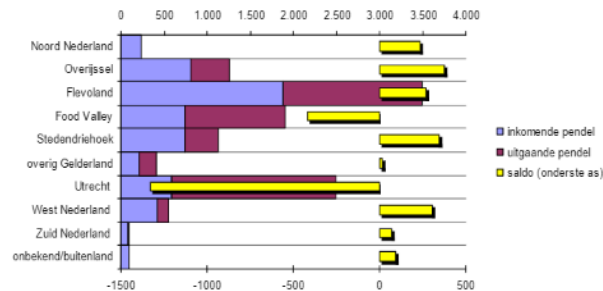
In Apeldoorn rijdt lijn 206 via economisch kerngebied Malkenschoten, waardoor grote werkgevers als Centraal Beheer en de Politieacademie direct bereikbaar worden vanuit Harderwijk en een aanzienlijk deel van de Veluwe.

Met de dienstregeling op lijn 206 spelen we in op het wijzigende werkpatroon sinds de COVID-19-pandemie. De lijn zal niet alleen in de spits rijden, maar ook rond lunchtijd. Halve dagen werken of naar school gaan en tóch snel met het OV, dat is ook de kracht van deze nieuwe lijn. We introduceren dit principe speciaal bij lijn 206, omdat er geen andere mogelijkheid met de bus is om de reis buiten de spits te maken.

Overigens is de lijn niet alleen gericht op Apeldoorn. Ook richting Harderwijk is er sprake van een forse potentiële vervoervraag. Dat is te zien in de volgende grafiek, uit een onderzoek over pendels in de regio Veluwe-Noord, waarbij

onderstaande grafiek betrekking heeft op de gemeente Harderwijk¹¹. Vanuit de Stedendriehoek is sprake van een grote inkomende pendel.

Figuur 7-2: buitenregionale pendel



Niet alleen de (door de gemeente Harderwijk gewenste) verbinding wordt verbeterd met de nieuwe *snelRRReis* 206, door de goede aansluitingen op andere bussen en treinen profiteren ook reizigers uit bijvoorbeeld Zeewolde, Zutphen en Deventer van de snellere en comfortabele reismogelijkheid.

We treden in overleg met de gemeente Apeldoorn om te onderzoeken of een extra halte in Malkenschoten richting het station kan worden gerealiseerd, zodat het gebied in beide richtingen perfect wordt ontsloten met lijn 206.

9.1.2 Doorkoppeling: lijn 147 Barneveld – Harderwijk – Dronten (B/A-lijn) (2024)

De FoodValley in het westen van de Veluwe en Oostelijk Flevoland hebben meer met elkaar gemeen dat je op een lijnnetkaart verwacht. In dit

¹¹ Bron: docplayer.nl/2826565-Pendel-regio-noord-veluwe-2010.html

veelal agrarische gebied treffen we diverse opleidingslocaties voor deze sector: Aeres Hogeschool in Dronten, Aeres MBO in Barneveld, en Landstede in Harderwijk. Logischerwijs reizen er veel scholieren en studenten op deze corridor óver station Harderwijk heen. Hoewel we de chipkaartdata niet kunnen combineren door de huidige concessiegrens, kunnen we wel de potentie inschatten de open data cijfers van DUO¹². Zo studeerden in 2020 142 studenten uit de gemeente Dronten (waar Biddinghuizen onder valt) aan een Aeres MBO. Voor HBO zijn de cijfers niet op dit detailniveau beschikbaar, maar ongeveer 40% van de MBO'ers begint daarna aan HBO¹³. Dat Aeres studenten uit Barneveld dan doorstromen naar de HBO van dezelfde organisatie in Dronten, zal naar verwachting daarom veel voorkomen.

Daarom koppelen we de huidige lijn 205 aan de huidige lijn 147, welke samen de nieuwe lijn 147 vormen. Hierdoor hoeven reizigers minder over te stappen en zijn sneller op hun bestemming. De treinaansluitingen in Barneveld blijft behouden, de aansluitingen in Dronten veranderen, waarbij de voordelen en nadelen tegen elkaar opwegen. Deze aanpassing voeren we door in 2024, als IJsselmond ook deel uit maakt van de concessie. In 2023 behouden we het huidige lijnnummer 205 voor de verbinding Barneveld – Harderwijk, om maar één keer te veranderen.

9.1.3 Lijn 103 keert niet terug in het netwerk

Lijn 103 reed vanaf december 2020 van Apeldoorn naar Barneveld. De lijn rijdt grotendeels parallel aan lijn 102, maar gaat bij Voorthuizen

¹² Bron: duo.nl/open_onderwijsdata/databestanden/, we hebben de MBO data gebruikt uit 2020, die beschikbaar is via deze site.

linksaf richting Barneveld. In ons netwerk keert deze lijn niet terug. De bezettingscijfers op lijn 102 laten zien dat er de komende jaren voldoende ruimte is op lijn 102. Reizigers van en naar Barneveld reizen met lijn 147 (in 2023 lijn 205) vanuit Voorthuizen. Er vervallen geen haltes: 3 haltes in Barneveld worden door lijn 687 bediend, zoals ook in 2021 het geval is.

9.1.4 C-lijn 1 Harderwijk 2x per uur

De af te leggen afstanden in een stad als Harderwijk zijn zeer beperkt. Anders dan bij een lange streeklijn zullen reizigers eerder kiezen voor auto (gebracht worden, winkelen) of fiets. De bus is al gauw te langzaam. Zeker als de bus maar éénmaal per uur rijdt: sta je 5 minuten te lang in de drogisterij, dan ben je 55 minuten langer onderweg.

Daarom maken we een heel duidelijke keuze: wijken met stadslijnen verbinden we zo veel mogelijk tweemaal per uur. Alhoewel Harderwijk een kleine stad is, laten we dit hier ook gelden. Dus rijdt lijn 1 in Harderwijk iedere 30 minuten, aansluitend bij de frequentie van de trein.

9.2 Onderbouwing realiseerbaarheid en effecten

De wijzigingen op in dit gebied zorgen voor grotere samenhang, nieuwe verbindingen, betere aansluitingen en minder overstappen. Dat zal absoluut leiden tot extra reizigers in de bus, al is met alle COVID-19 perikelen onmogelijk in te schatten exact hoeveel reizigers extra gaan reizen.

¹³ Bron: mboraad.nl/themas/doorstroom-mbo-hbo

Gebaseerd op de al eerder geciteerde Waaier van Brogt verwachten we op lijn 1 door de frequentieverhoging 40% extra reizigers.

Voor lijn *sne/RRReis*-lijn 206 is het lastig om een exact aantal reizigers in te schatten, maar in onze concessie Waterland zien we dat directe verbindingen (in dat geval van bijvoorbeeld Purmerend naar Amsterdam Bijlmer) zorgen voor een reizigersgroei die in de spits leidt tot goed gevulde bussen. Dat ontstaat echter niet in één dag of één jaar. Niet voor niets geven we aan dat we de verbinding 13 jaar lang bieden.

Algemeen in de OV-wereld is bekend dat buslijnen 2-3 jaar nodig hebben voordat het succes écht zichtbaar is. We verwachten er veel van, maar moeten het geduld opbrengen. Dan zullen we reispatronen zien verplaatsen, dan zullen er auto's blijven staan en gaan mensen *sne/RRReis*-lijn 206 'vanzelf' vinden. Daarbij is slimme marketing belangrijk, en daarom gaan we op zoek naar de actieve samenwerking met bijvoorbeeld Centraal Beheer. De hoge gemiddelde snelheid zal hier absoluut bijdragen aan het toekomstig succes: 47,6 km/h.

Een 50-tal reizigers krijgt een extra overstap door het wegvallen van lijn 103. Door het niet rijden van lijn 103 gebruiken we dienstregelingen op andere verbindingen waar meer reizigers van profiteren, zoals de nieuwe *sne/RRReis* 206.

Effect lijn 1:

¹⁴ Op basis van de plausibiliteitstoets schatten we het effect lager in dan de uitkomst van ons model, en gebruiken de Waaier van Brogt.

- Verdubbeling frequentie: 49 dagelijkse reizigers profiteren; +40%¹⁴ = 20 extra reizigers op werkdagen

Effect lijn 103:

- 51 reizigers ri. Barneveld reizen met 102 en stappen over: -15%, = 8 minder dagelijkse reizigers
- 82 overige reizigers reizen met lijn 102 in lagere frequentie: -45%, = 37 minder reizigers

Effect lijn 147:

- Doorkoppeling, minder overstappen: Dit effect is niet kwantificeerbaar, gezien het nu twee lijnen zijn in 2 concessies zonder datauitwisseling

Effect lijn 206

- Introductie nieuwe verbinding. Dit effect is lastig te bepalen. Qua karakter, (2x/u in de spits tussen grote plaatsen, bestaand alternatief met een overstap), is de lijn vergelijkbaar met onze eigen lijn 102 tussen Spijkenisse en Hellevoetsluis. Hierbij geldt dat lijn 102 alleen in 1 richting reed, terwijl lijn 206 in 2 richtingen rijdt. We verwachten dagelijks ten minste hetzelfde aantal reizigers als lijn 102: 203 extra reizigers op werkdagen

Dagelijks dus ten minste 178 extra reizigers. Op de stadsdienst profiteren voornamelijk scholieren/studenten en sociaal-recreatieve reizigers. De forens profiteert in het bijzonder van lijn 206.

9.3 Samenhang en doorontwikkeling

9.3.1 *Sne/RRReis* 206

Deze nieuwe lijn rijdt de snelste route tussen Harderwijk en Apeldoorn, en komt daarbij langs de halte Kruispunt in Nieuw Milligen. Letterlijk langs, want de huidige haltes liggen op de kruisende weg. We gaan daarom in overleg met de wegbeheerder (provincie Gelderland) om ook haltes te realiseren aan de N302. Dat heeft een tweetal grote voordelen:

- 1 Er ontstaat een mogelijkheid om over te stappen tussen lijn 206 en de lijnen 102 en 112. Reizigers vanuit de richting Voorthuizen en Barneveld reizen met de overstap sneller naar Malkenschoten. En reizigers uit lijn 206 kunnen ook sneller naar Apeldoorn centrum/west reizen.
- 2 De halte ligt naast de nieuwe Marinierskazerne. Op deze wijze introduceren we een nieuwe verbinding voor de nieuwe groep reizigers. De kazerne wordt zo direct bereikbaar vanuit alle richtingen.

We zien rond het kruispunt voldoende mogelijkheden voor haltekommen en nette haltes. Het heeft onze voorkeur om er meteen vanaf december 2022 te kunnen stoppen, zodat lijn 206 vanaf de start z'n nut kan bewijzen voor deze locatie.



Zicht op kruispunt (rotonde) Nieuw Milligen. Bron: Google Maps

9.3.2 Lijn 1 Harderwijk

Harderwijk heeft in de afgelopen decennia verschillende stadslijnen gekend, waarvan de vorm en inhoud vaak enigszins gewijzigd zijn. Van lussen in diverse richtingen tot een toeristentreintje die als 'lijnbus' in de dienstregeling stond.

Harderwijk is een typische stad waarbij het OV-gebruik laag is. Maar tegelijkertijd is de stad te groot om géén OV te hebben in de wijken. We hebben in onze andere concessies ervaring met dit type steden, zoals bijvoorbeeld Spijkenisse en het centrum van Delft. Wat deze steden of wijken typeert is relatief korte afstanden, maar wel een wegennet wat veel verschillende (afsnij)routen mogelijk maakt.

In Spijkenisse hebben we in 2021 de Spijkhopper geïntroduceerd. Een bus met vaste haltes en vaste aankomst- en vertrektijden bij het metrostation, maar haltes worden vraagafhankelijk bediend. Dat stelt ons in staat om méér haltes te bedienen met een gelijkblijvend aantal voertuigen. Het grote verschil met veel andere 'flex'-concepten is dat de reis ook in 9292 planbaar is, door middel van een ingeschatte vertrek- of aankomsttijd.



In het oranje de nieuwe haltes die konden worden toegevoegd door het introduceren van de Spijkhopper. Bron: EBS

Voor Harderwijk zien we ook mogelijkheden om een vergelijkbare dienst te onderzoeken, in het komend jaar bekijken we de mogelijkheden en onderzoeken we de wenselijkheid van een dergelijk systeem.

9.3.3 Lijn 147 Barneveld - Dronten

In de dienstregeling van lijn 147 is nog te zien dat het twee lijnen waren: in de daluren rijdt het lijndeel Harderwijk – Barneveld ieder halfuur en het deel Harderwijk – Dronten ieder uur. We verwachten dat de verbeterde dienstregeling zorgt voor meer reizigers, ook op het Flevolands deel. We verwachten dat in de loop der jaren de frequentie over de gehele lijn gelijkgetrokken zal worden, zodat de doorgaande reis ook bij ieder vertrekmoment mogelijk is.

9.3.4 Apeldoorn – Barneveld

Alhoewel we nu dus niet voldoende vervoervraag zien voor een aparte lijn tussen Apeldoorn en

Barneveld, weten we dat deze wens van de gemeente Barneveld zal blijven bestaan. We onderzoeken graag in het ontwikkelteam op welke manier we hier in de toekomst – al de reizigersaantallen verder stijgen – invulling aan kunnen geven. Al kunnen we ons ook goed voorstellen dat het uiteindelijk toch lukt om een station Barneveld Noord aan de lijn Amersfoort – Apeldoorn te realiseren. Ons netwerk zullen we daar dan ook op aanpassen, bijvoorbeeld om onnodige paralleliteit te voorkomen.

9.4 Conclusie

In deze regio maken we een groot verschil vergelijken met de huidige situatie. Met de nieuwe *snelRRReis*-lijn 206 benutten we de kansen in de regio en verbeteren we de bereikbaarheid in zeer grote mate. Met het doorkoppelen van lijn 147 naar Barneveld integreren we de oude IJsselmond- en Veluwe-concessies, waardoor we het hoofdnetwerk verder versterken. En met het verhogen van de frequentie op de stadsdienst Harderwijk verbeteren we de aantrekkelijkheid van de lijn fors met de halfuurdienst, waarbij we ontwikkelmogelijkheden zien om verder te verbeteren.

Kortom, met de verbeteringen die we doorvoeren is het gebied klaar voor de toekomstige concessiejaren! Het hele gebied Veluwe-West houdt een solide netwerk, wat we in de concessiejaren graag behouden en steeds blijven verbeteren.

10 Regio: Salland en Deventer

Deventer, de Hanzestad die eerst IJssel-Vecht zou verlaten maar nu toch bij de club blijft. Met Salland als achterland, waar Zwolle en Deventer met de bus de belangrijkste reisrichtingen zijn. De trein is de drager in het gebied, maar de bus ondersteunt als 'feeder' en als 'dakpan'. Een netwerk dat al vaak geanalyseerd en (deels) veranderd is. Dus voegen we alléén iets toe daar waar het nóg beter kan.



10.1 OV-aanbod in de uiteindelijke situatie

Het lijnennet in dit gebied is duidelijk en vraaggericht. Soms wordt daar bij lijn 161 over getwijfeld, maar we zien grote meerwaarde in het verbinden van de kernen en wijken die juist niet dicht bij de treinstations liggen. We laten in dit hoofdstuk zien dat we de lijn daar nog verder op verbeteren. In de stad Deventer is het lijnennet kwalitatief al erg goed, maar toch zien we ruimte voor enkele verbeteringen om nog beter aan te sluiten bij de verwachte vervoervraag.

10.1.1 A-Lijn 165 en B-lijnen 166/167 blijven zoals ze zijn

Veel is er niet toe te voegen aan de titel van deze paragraaf. We behouden de lijnen zoals ze zijn, omdat ze al heel goed functioneren. Lijn 167 is in de afgelopen jaren al een aantal keer veranderd, we denken dat de huidige lijnvoering het best recht doet aan de eisen en wensen van zowel Dalfsen als Lemelerveld. Hetzelfde geldt voor lijn 166 tussen Raalte, Heino en Zwolle.

Lijn 165 is druk, belangrijk en terecht een A-lijn, maar de reizigersaantallen zijn niet dusdanig hoog dat (nu) een kwartierdienst in de spits noodzakelijk is. Dus kiezen er ervoor om er nu geen *comfortRRReis* van te maken. In het verleden heeft de lijn al wel eens iedere 15 minuten gereden, dus als de reizigersaantallen weer gaan groeien na COVID-19, is dit zeker een lijn op de 'wishlist' voor *comfortRRReis*.

Het 'koesteren wat goed is' past ook erg goed bij de wensen van de gemeenten Raalte en Dalfsen zoals die zijn bijgevoegd in de aanbestedingsstukken.

10.1.2 B-lijn 161 rijdt in Zwolle niet naar Hessenpoort, maar door naar Hasselt (2024)

Lijn 161 is een echte 'dakpanlijn'. Reizigers gaan nooit het hele stuk mee (behalve de schrijver van dit plan, want wát een mooie route is dat), maar reizen stukjes van de lijn. Als het ware als dakpannen, die steeds een stukje over elkaar liggen, maken individuele reizigers steeds een stukje gebruik van de lijn. Maar net als op een dak is de

totale 'bezetting' dan wel voldoende. Van Deventer naar school in Wijhe, van Diepenveen naar Olst of van Den Nul naar Zwolle zuid. Zo'n lijn is daarom ook zeer waardevol.

We gaan nu nog een stap verder in de dakpan, want we betrekken Hasselt er ook bij. Lijn 161 gaat vanaf 2024 de hele dag naar Hasselt doorrijden, waardoor bedrijventerrein De Marslanden in Zwolle ook direct verbonden is met Hasselt en het achterland. De 9 reizigers in lijn 161 die per dag nu naar de Hessenpoort reizen, kunnen gebruik maken van een van de vele andere lijnen (3, 301, 40, 166, 167) en daarvoor overstappen bij het Isala ziekenhuis.

Vanuit Hasselt vervangt lijn 161 de huidige lijn 70, die hier alleen in de spits rijdt. Lijn 161 rijdt er de hele dag, een frequentie die beter past bij naar school gaan en werken op flexibele tijden. Reizigers van Hasselt naar Zwolle reizen met lijn 71 of 171, of ze stappen bij Isala ziekenhuis over op een van de vele lijnen naar het station.

In 2023 blijft lijn 161 naar Hessenpoort rijden.

10.1.3 In Deventer houden we de routes gelijk, en stemmen we frequenties af op de vraag
Deventer is de afgelopen jaren een aantal keer veranderd. Routes van lijnen 1, 2, 3 en 5 zijn meermaals gewijzigd. Klanten hebben hun reispatronen daar een aantal keer op moeten aanpassen. Zoals eerder gezegd, wij wijzigen niet om het wijzigen, maar we stemmen ons plan wel af op de verwachte vervoervraag. Daarom passen we van een aantal lijnen in Deventer de bedieningstijden en frequenties aan.

10.1.3.1 B-lijn 7 gaat ook tussen de spits rijden
Kloosterlanden en Bergweide zijn grote economische kerngebieden in Deventer. In de spits worden deze gebieden nu al ieder halfuur bediend met lijn 7, maar in de daluren zijn alleen de randen van het gebied voorzien van OV met omliggende lijnen. Lijn 7 is een lijn waar ook veel scholieren rond de Zutphenseweg gebruik van maken.

Alles bij elkaar ruim voldoende aanleiding voor het uitbreiden van het aanbod op lijn 7, zeker ook nu de trend is om steeds flexibeler te werken. Daarom rijden we de lijn ook in de daluren. We starten met eenmaal per uur, omdat dit nu het best past bij de vervoervraag.

10.1.3.2 C-lijn 9 is ieder halfuur te reserveren
Zoals gezegd, we vinden dat stadslijnen zo veel mogelijk ieder halfuur moeten rijden. Lijn 9 heeft in de huidige dienstregeling het grootste deel van de dag een halfuurdienst, maar niet tussen 18 en 19 uur. We voegen daarom een rit toe, zodat de bus ieder halfuur gereserveerd kan worden.

10.2 Onderbouwing realiseerbaarheid en effecten

We verwachten dat de effecten van de wijzigingen in Salland en Deventer in z'n totaliteit positief zijn. Het behouden en op sommige momenten



uitbreiden van de frequenties op de stadsdienst Deventer past bij de visie van de gemeente, waar bij OV een belangrijke plek heeft in de transitie naar duurzame mobiliteit. Het verhogen van de frequentie van lijn 7 in Deventer zal zorgen voor een lichte stijging van het aantal reizigers, al verwachten we dat het enkele jaren duurt voordat de bussen er de hele dag goed gevuld zullen zijn.

Het grootste effect verwachten we in 2024 op lijn 161, natuurlijk door het doortrekken naar Hasselt. Er ontstaat de hele dag een verbinding die nu alleen in de spits geboden wordt tussen Zwolle en Hasselt. Dat zal zorgen voor extra reizigers op deze lijn, maar ook voor het ontlasten van de 71-171 corridor. In totaal kan er op de verbindingen tussen Zwolle en Hasselt daardoor meer reizigersgroei plaatsvinden.

Effect lijn 7:

- Nu ook in de daluren: 137 dagelijkse reizigers kunnen nu ook in de daluren reizen. Het effect is lastig te kwantificeren. We vergelijken onze eigen lijn 309 in Waterland, een echte lijn voor forensen naar werkgebieden, met in de spits dubbel zoveel ritten als in de daluren. Het dalgebruik is 28% van het spitsgebruik. We passen dit toe op lijn 7 = 38 extra reizigers

Effect lijn 9:

- 1 extra rit: beperkt effect

Effect lijn 161 is reeds beschreven in hoofdstuk 6.

Dagelijks dus 38 extra reizigers. Van de uitbreiding op lijn 7 profiteren vooral forensen.

10.3 Samenhang en doorontwikkeling

Zoals gezegd kiezen we er nu voor om lijn 165 een 'gewone' A-lijn te houden. De vraag past op dit moment goed bij het aanbod van 2x per uur een bus. In het verleden heeft lijn 165 al wel vaker korte tijd 4x per uur gereden in de spits. Met de treinaansluitingen in Deventer die ook ieder kwartier plaatsvinden is dat een logische volgende stap. Ook in Raalte is met de extra Intercity erbij vaker een aansluitmogelijkheid. Zodra de reizigersinkomsten daar de ruimte in geven, stellen we voor om lijn 165 in de brede spits 4x per uur te rijden. En logische stap is dan het introduceren van *comfortRRReis*, al heeft dit wel gevolgen voor de inzetbaarheid van materieel in Deventer. We overleggen tegen die tijd graag de kansen en mogelijkheden.

Diepenveen zou je bijna een wijk van Deventer kunnen noemen. In die gedachte zou het met

onze visie op stadslijnen logisch en vanzelfsprekend zijn om tweemaal per uur te rijden op het trajectdeel van lijn 161 tussen Deventer en Diepenveen. Zodra de reizigersopbrengsten stijgen willen we deze halfuurdienst tussen Diepenveen en Deventer introduceren. Daarvoor is echter een extra halte nodig in Diepenveen bij de halte Centrum, zie de afbeelding. We overleggen met de gemeente Deventer over de mogelijkheden, zodat we de frequentie direct kunnen uitbreiden als de financiële mogelijkheden zich voordoen.



Afbeelding: halte in Diepenveen benodigd voor extra ritten

Op lijn 7 in Deventer beginnen we nu met in de daluren éénmaal per uur een bus. Blijven de reizigers aantallen groeien, dan breiden we dat uit naar een halfuurdienst, zodat ook lijn 7 in onze filosofie van logische frequenties op stadslijnen gaat vallen. Echter kunnen we dat nu nog niet verantwoord met de redelijkerwijs te verwachten reizigers aantallen, dus dat doen we pas als de groei ook echt zichtbaar is.

10.4 Conclusie

Met de wijzigingen in Deventer en Salland versterken we het hoofdnetwerk, door op lijn 161 richting het noorden waarde toe te voegen. We zien kansen in de toekomst voor lijn 165, maar behouden nu wat al goed is. Dat geldt ook voor de stadslijnen in Deventer. We versterken lijn 7 naar de economische kerngebieden en zorgen voor een consequente halfuurdienst op lijn 9.

Wellicht ten overvloede: we schrappen dus expliciet geen ritten in de Deventer stadsdienst, zoals in het verleden wel vaker is gebeurd op bijvoorbeeld lijn 2 en 3. De lijnen rijden nu meer dan een jaar ieder halfuur, ook in de daluren. Een frequentie die past bij een stadsdienst en die zich de komende jaren verder mag bewijzen.

11 Regio's: Noordoost-Overijssel en Noord-Veluwe

Wat de regio ten zuidwesten en de regio ten oosten van Zwolle (ver)bindt? Duidelijk, lijn 301! De drager van een groot deel van het OV-netwerk in IJssel-Vecht en de belangrijkste lijn van deze regio's. We kiezen hier voor snelheid, verbeterde aansluitkwaliteit, betrouwbaarheid én nuttig inzetten van dienstregelingen.



11.1 OV-aanbod in de uiteindelijke situatie

Hoewel het beschreven gebied behoorlijk uitgebreid is, valt het aantal lijnen bijna op één hand te tellen. Lange lijnen die veel dorpen aan elkaar rijgen, met goede overstaplocaties. Met name de overstap bij De Lichtmis verbeteren we fors.

Lijn C1 beslaat in de huidige situatie ongeveer 10% van het totaal aantal dienstregelingen in IJssel-Vecht, inclusief Lelystad en IJsselmond. Met recht een zware lijn te noemen. We passen

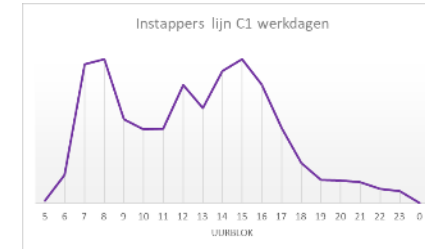
deze aan waar dit kan, waardoor we op veel andere plekken in het OV-netwerk verbeteringen kunnen doorvoeren. Maar de duidelijke OV-as blijft natuurlijk bestaan. En in de regio verbeteren we de aansluitingen enorm.

11.1.1 A-lijn *comfortRRReis* 301 blijft de drager van de regio, in de daluren aanbod afgestemd op de vraag

Zoals gezegd is lijn 301 (nu C1) een belangrijke, drukke *comfortRRReis* lijn in het gebied rond Zwolle. Er kan met de lijn van oost naar zuidwest worden gereisd, door de hele stad en vanuit een uitgestrekt gebied. Aansluitingen op de lijn zijn te vinden van Nunspeet tot Dedemsvaart. Reizigers zullen nooit de volle twee uur meereizen met de bus, het is een 'dakpanlijn' waar reizigers steeds een stuk gebruik van maken. Het grootste deel van de reizigers gaat naar een halte in Zwolle, maar de trein in Nunspeet is bijvoorbeeld ook een belangrijke bestemming.

De bus rijdt in basis doordeweeks viermaal per uur, ook in de daluren en ook in de vakanties. In de geleverde data (zie figuur) zien we dat de aanvraag in de daluren niet past bij het aanbod. Daarom rijden we op lijn 301 in de daluren buiten

Zwolle ieder halfuur. Dat bespaart aanzienlijk dienstregelingen, want iedere rit is 2 uur, oftewel 510 dienstregelingen per jaar. Met deze dienstregelingen worden andere verbindingen in het gebied verbeterd, zoals de lijnen tussen Zwolle en Apeldoorn.



Het aanbod op lijn 301 blijft desalniettemin zeer goed, en volledig conform de eisen horend bij *comfortRRReis*. Tussen Zwolle station en de Bergkloosterweg blijven we ook in de daluren (buiten de vakanties) viermaal per uur rijden, maar dan beter aansluitend op de treinen: de extra bussen komen later in de knoop aan, waardoor er wordt aangesloten op treinen die bijvoorbeeld om :20 en :50 vertrekken.

11.1.2 A-lijn *snelRRReis* 217 sluit bij De Lichtmis aan op B-lijn 40

SnelRRReis 217 kennen we nu als lijn 83. Deze bus is al supersnel (gemiddeld 41,8 km/h) en is daarom een logische om toe te voegen aan het netwerk van *snelRRReis*-lijnen. Groot verschil met de huidige dienstregeling is dat we terug keren naar de *volledige* dienstregeling. In de Noodconcessie rijdt tot nu toe op lijn 83 de vakantiedienst: wij bieden lijn 217 weer de hele dag aan, en met hoge frequenties tot 5x per uur in de ochtendspits.

We verbeteren met name het OV-knooppunt De Lichtmis. Waar lijn 40 uit Meppel nu niet of niet goed aansluit op lijn 83, is er straks een sterk verbeterde aansluiting tussen lijn 40 en *snelRRReis* 217. De reistijd van Staphorst en Rouveen naar station Zwolle wordt hierdoor met 18 minuten verkort, ten opzichte van de hele reis met lijn 40 afleggen.

11.1.3 C-lijn 199 rijdt tot station Zwolle

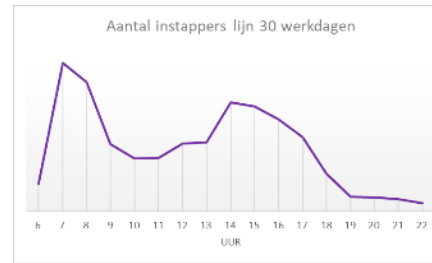
Waarschijnlijk komt lijnnummer 199 u niet bekend voor. Omdat *snelRRReis* lijnen in de 200-serie genummerd zijn, kiezen we ervoor om lijn 200 van Elburg naar Zwolle om te dopen tot 199. We kiezen ervoor om lijn 199 tot station Zwolle te rijden. Voor reizigers naar Oosterenk zijn er voldoende reismogelijkheden, bijvoorbeeld met 301 of met lijn 7 en lijn 40.

11.1.4 B-lijn 30 rijdt ieder uur in de daluren

Lijn 30 is een belangrijke schakel in het OV-netwerk tussen de treinstations Hardenberg en Hoogeveen. Met name in de spits is de bus goed bezet met reizigers uit kernen als Hollandscheveld en Slagharen. In de daluren is het gebruik een stuk lager (zie figuur). Daarom rijden we op lijn 30 op werkdagen in de daluren en 's avonds ieder

uur in plaats van ieder halfuur. Hierbij volgen we enerzijds de gemeente Hardenberg die in de bijgeleverde stukken aangeeft dat zij lijn 30 als belangrijke als zien, maar zetten we anderzijds dienstregelingen doelmatig in en laten we het aanbod passen bij de vervoervraag.

Lijn 30 en 129 blijven in de maatgevende richting op elkaar aansluiten, net als in de huidige dienstregeling.



11.2 Onderbouwing realiseerbaarheid en effecten

11.2.1 Aanpassen op lijn 301 maakt veel verbeteringen in het netwerk mogelijk

Iemand die weinig van OV weet maar veel van voetbal zei ooit: *'ieder nadeel heb ze voordeel'*. Voor de wijzigingen op lijn 301 geldt de overtreffende trap daarvan: dit nadeel heeft veel voordelen. Met de aanpassingen op lijn 301 in de daluren besparen we per werkdag meer dan 30, en op vakantiedagen bijna 50 dienstregelingen.

Daarmee breiden we op veel andere lijnen het aanbod uit. Zoals bijvoorbeeld tussen Hasselt en Wijhe op lijn 161, op lijn 171 en 174 tussen Zwolle, Stadshagen en Genemuiden/Zwartsluis.

Dus kunnen we zeggen, het nadeel hier zorgt voor het versterken van het hoofdnetwerk in de gehele concessie, waarbij we in het geheel de bereikbaarheid van de provincies zeer sterk verbeteren en kansen (o.a. naar economische kerngebieden) kunnen benutten. Dat zou niet of nauwelijks mogelijk zijn zonder de aanpassingen op lijn 301. Dan hadden we elders volledige lijnen moeten schrappen of bijvoorbeeld op zaterdagen en zondagen op bepaalde lijnen moeten stoppen met rijden. De gekozen maatregelen sluiten aan op onze strategie, met inachtneming van het karakter van de formule *comfortRRReis*.

Het aantal reizigers dat hinder ondervindt van de wijzigingen is relatief laag (1134 = 22% van totaal aantal reizigers). Er blijft een halfuurdienst over de hele route en op diverse deeltrajecten zijn er alternatieven:

- Tussen Dedemsvaart en Zwolle *snelRRReis* 217
- Tussen Bergkloosterweg, Oosterenk en station Zwolle ritten op lijn 301, die alleen dit deel rijden. Deze ritten sluiten zoals gezegd beter op de trein aan dan voorheen en bieden daardoor een grotere toegevoegde waarde dan de huidige kwartierdienst

572 reizigers op het trajectdeel tussen Zwolle en Nunspeet kunnen hun reis in de daluren voortaan ieder halfuur maken. De capaciteit is daarvoor ruim voldoende.

De gemiddelde snelheid op lijn 301 is 34,6 km/h en ligt dus vlak onder de 35 km/h. Dit is te verklaren doordat we relatief iets meer binnen de stad Zwolle rijden. We zijn ervan overtuigd dat we in de komende jaren de rijtijd nog beter te kunnen afstemmen op de daadwerkelijke situatie 'op straat',

zodat de gemiddelde snelheid binnen 3 jaar minimaal 0,4 km/h stijgt en boven de 35 km/h ligt.

11.2.2 Overstap van lijn 40 op 217 groot voordeel voor Staphorst en Rouveen

Met de overstap die er nu de hele werkdag is tussen lijn 40 en 217 op De Lichtmis, wordt de reistijd voor 104 dagelijkse reizigers verkort met 18 minuten. Er is voor andere reizigers geen hinder. Door het vanaf 2024 waar nodig inzetten van nieuwe 13,5 meter *snelRRReis* bussen, verwachten we dat er ruim voldoende zitplaatsen beschikbaar zijn in de bussen van lijn 217.

11.2.3 Inkorten lijn 199 en uurdienst daluren lijn 30 zorgt voor afgestemd aanbod

Lijn 199 (was 200) rijdt dus tot station Zwolle en niet meer naar Oosterenk. Dat betekent voor gemiddeld 26 reizigers per dag uit Elburg en Oldebroek dat zij moeten overstappen op één van de vele lijnen op station Zwolle, of dat zij direct al lijn 301 gebruiken en kunnen blijven zitten tot de eindbestemming. Op lijn 30 is het aantal reizigers in daluren en 's avonds gering, 369 reizigers kunnen voortaan ieder uur met de bus.

Effect lijn 30:

- Frequentiewijziging: 369 dagelijkse dalreizigers merken dit. Ons model schat een verval van 45%. Op basis van onze plausibiliteitstoets wordt dit als onwaarschijnlijk geacht. Uit onze data analyse blijkt dat 76% van deze lijn uit scholieren/studenten bestaat, een bijzonder hoog aandeel. Dit zijn meestal geen keuzereizigers. Op basis van expert opinie wordt het verval op 25% geschat. Dit is ook in lijn met waar de plausibiliteitstoets nog meer ingrijpt: bijv. de frequentieverhoging van 1x naar 2x/u wordt door ons model op ca. 82% geschat, dit stellen

we bij naar 40% op basis van de Waaier van Brogt. De expert opinie is in lijn met die aanpassing. -25% = 92 minder reizigers op werkdagen

Effect lijn 40:

- Aansluiting op Lichtmis: 154 dagelijkse reizigers profiteren; +14% = 22 extra reizigers op werkdagen

Effect lijn 217:

- HOV introductie: 1091 dagelijkse reizigers profiteren; +8% = 87 extra reizigers op werkdagen

Effect lijn 199:

- Overstap op station Zwolle: 51 dagelijkse reizigers; -14% = 11 minder reizigers op werkdagen

Effect lijn 301:

- Het effect van de frequentieverlaging in de daluren is naar alle waarschijnlijkheid zeer beperkt. Voor 2021 werd in de daluren op deze trajecten immers ook maar 2x/u gereden. Het groeieffect van de frequentieverhoging toentertijd is enkele maanden later pas beperkt zichtbaar; en daarbij komt dat dit in Corona-tijd mogelijk helemaal verwaarloosbaar is geweest. Daar komt bij dat reizigers binnen Zwolle juist betere aansluitingen op de trein krijgen

Dagelijks zijn dit 6 extra reizigers. De effecten hebben vooral betrekking op scholieren/studenten Forensen profiteren vooral van lijn 217.

11.3 Samenhang en doorontwikkeling

In deze regio is duidelijk sprake van een drukke vervoer-as. We zien mogelijkheden om hier te blijven ontwikkelen. Allereerst door *comfortRRReis* 301 te blijven aansluiten op de vervoervraag van

het moment. En daarnaast door *snelRRReis* in de toekomst verder uit te bouwen, zowel richting Deldersvaart als mogelijk ook richting Elburg.

Op dit moment voldoet lijn 199 Elburg – Zwolle niet aan de hoge gemiddelde snelheid die we bij *snelRRReis* vereisen. We onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om de snelheid te verhogen, bijvoorbeeld door de route aan te passen. Want qua karakter van de lijn zien we hier zeker *snelRRReis*-potentie.

Voor zowel lijn 199 als *snelRRReis* 217 zien we uitbreidingsmogelijkheden om de lijn voor forensen interessanter te maken. Bijvoorbeeld door in de vakanties meer ritten aan te bieden, of door in overleg met grote werkgevers eerdere of latere ritten aan te bieden.

Voor lijn 30 is er een groep reizigers heel specifiek aan te spreken, namelijk de toeristen richting Slagharen. We stellen voor om, na overleg in het ontwikkelteam, in OV Oost verband het toerisme op o.a. deze lijn te stimuleren.

In de achtergrondinformatie bij de aanbesteding lezen we dat de gemeente Elburg een (buurtbus)verbinding naar Dronten mist en dat het noordoosten van de kern ver van bushaltes ligt. We kunnen ons voorstellen dat hier inderdaad kansen liggen voor *buurtRRReis*, we denken graag met de gemeente mee over deze kansen.

11.4 Conclusie

Met de aanpassingen in het gebied rond de *comfortRRReis* 301-corridor zorgen we voor een vervoeraanbod wat optimaal is afgestemd op de vraag. Alhoewel er in de daluren ritten minder

gereden worden op lijn 301, past het aanbod (met de ritten binnen Zwolle die aansluiten op de trein) juist beter bij de vraag. Dus terwijl we behouden en koesteren wat goed is, versterken we waar nodig en zijn we door slim inzetten van uren in staat om veel extra verbindingen toe te voegen in de hele concessie. Win-win-win voor u, voor ons maar vooral voor de reiziger in IJssel-Vecht.

12 Apeldoorn

In Apeldoorn is de afgelopen jaren veel veranderd aan het OV-netwerk. Van de Stadsbus Plus¹⁵ via Syntus naar het nieuwe netwerk van Keolis. In 2021 is een aantal lijnen heringevoerd, waarvan twee als buurtbus. Genoeg veranderd dus. Daarom wijzigen wij bijna niets. Op één flinke verbetering na: een tangentiële lijn van Osseveld naar Stadhoudersmolen.



¹⁵ Zie fransmensonides.nl/apd.htm

12.1 OV-aanbod in de uiteindelijke situatie

12.1.1 Vaste stadslijnen Apeldoorn blijven zoals ze zijn

Er is in de afgelopen jaren veel veranderd, ook in 2021 nog. Het duurt enkele jaren voordat je het effect van wijzigingen in OV ziet, omdat potentiële nieuwe reizigers in de meeste gevallen hun gewoonte pas veranderen bij een 'levensgebeurtenis'¹⁶. We kunnen het niet vaak genoeg schrijven: we koesteren wat goed is. Dat geldt ook voor de stadsdienst in Apeldoorn, die sinds de zomer van 2021 rijdt in de huidige vorm. We behouden die zoals nu is afgesproken, en geven het de kans om verder in reispatronen te slijten.

12.1.2 C-lijn *reserveerRRReis* 17 breiden we uit naar Osseveld via Anklaar

Een bekende wens in Apeldoorn is het maken van een ringlijn¹⁷, zodat niet voor iedere reis via het

centrum of het station gereisd hoeft te worden. Lijn 17 tussen Apeldoorn noord en Stadhoudersmolen is een *reserveerRRReis* bus die in de beschikbare data in heel januari t/m augustus 2021 maar 8 keer gereserveerd is. Dan zou een reactie kunnen zijn: "er is geen markt, opheffen is de enige optie".

Dat doen we niet, we kiezen juist voor uitbreiding. De oplossing is simpel, we combineren de wens voor een ringlijn met de beperkte vraag naar Stadhoudersmolen en breiden de route van lijn 17 uit. Met deze nieuwe route verbindt de lijn Apeldoorn noord en oost, via Anklaar en langs station Osseveld. Daardoor bieden we grote meerwaarde voor deze wijken in Apeldoorn, want er komt een rechtstreekse verbinding met het grote winkelcentrum Anklaar. Reizigers tussen de wijken hoeven niet meer te reizen via het station of het centrum. Met de halte Linie op 300m van station Osseveld wordt bedrijventerrein Stadhoudersmolen weer rechtstreeks verbonden met de trein. En bij halte

¹⁶ Zie KiM-rapport 'Een nieuw begin': <https://tinyurl.com/kim-nieuwbegin>

¹⁷ Zie destentor.nl/nieuws/apeldoorn-wil-weer-ringlijn-voor-bus-ab3ab755/

Fauststraat kan ook worden overgestapt op *snelRRReis* lijnen 201 en 210 naar Epe, Heerde en Zwolle.

12.2 Onderbouwing realiseerbaarheid en effecten

12.2.1 ReserveerRRReis lijn 17 past perfect bij de verwachte behoefte

Met lijn 17 als nieuwe lijn in het oosten en noorden van de stad voegen we een echt nieuwe verbinding toe. De effecten zijn moeilijk in te schatten, maar ons doel is om er een écht succes van te maken. Realiseren is niet ingewikkeld, want de lijn maakt louter gebruik van al bestaande bushaltes. Het effect op de andere lijnen in Apeldoorn zal gering zijn. We zien lijn 17 echt als aanvulling op het bestaande. Enerzijds gericht op forensen naar Stadhoudersmolen, maar ook vooral gericht op sociaal-recreatieve reizen naar bijvoorbeeld winkelcentrum Anklaar.

12.2.2 Niets veranderen op de stadsdienst, en toch aanzienlijk verbeteren

Dat we de stadsdienst behalve lijn 17 niet wijzigen, betekent niet dat er voor Apeldoorn geen verbeteringen zijn. Een overzicht:

- *ComfortRRReis* 304 bedient Wenum-Wiesel (= gemeente Apeldoorn) en de corridor Het Loo – Centrum – Station frequent en van vroeg tot laat.
- *SnelRRReis* lijnen 201 en 210 zorgen voor snelle verbindingen in Apeldoorn tussen Zuidbroek-noord, Bedrijventerrein Apeldoorn Noord en het centrum en station. Ook zijn er vanaf deze corridor meer snelle(re) reismogelijkheden richting Zwolle.
- De nieuwe *snelRRReis* lijn 206 verbindt niet alleen Apeldoorn met Harderwijk, maar daardoor

zijn er in de spits ook meer reismogelijkheden van en naar bedrijventerrein Malkenschoten.

12.3 Samenhang en doorontwikkeling

12.3.1 Stadslijnen in de toekomst frequenter

Onze verwachting is dat het stadsnet van Apeldoorn ruim voldoende plek biedt voor reizigersgroei. In het begin van de noodconcessie reden een aantal lijnen frequenter dan nu. Als de reizigersaantallen dusdanig groeien dat de capaciteit niet meer afdoende is, dan treden in overleg om capaciteit toe te voegen. Dat kan in de vorm van frequentieverhogingen, maar ook door het bieden van nieuwe verbindingen of snellere lijnen. Gebruik maken van de streeklijnen die de stad binnen komen is hierbij een logische eerste stap.

In Apeldoorn zijn er plannen om het busstation te verplaatsen en om het centrum auto/busluw te maken, lezen we in de bij de stukken versterkte input van de gemeente. We zijn graag actief betrokken bij dit proces, om zo vroeg mogelijk rekening te houden met de (stads)bussen en hun functie.

12.3.2 Doorontwikkelen lijn 17

Het verlengen van lijn 17 tot een tangentiële lijn in Apeldoorn heeft als doel dat er meer dan nu gebruik gemaakt gaat worden van deze *reserveerRRReis* bus. Om de verlengde lijn voor treinreizigers interessanter te maken, voegen we graag in de buurt van station Osseveld een halte toe, bijvoorbeeld aan het eind van de busbaan. Als dat niet mogelijk is, dan overleggen we met de gemeente Apeldoorn en in het ontwikkelteam welke locatie dan kan worden gekozen. Bijvoorbeeld aan de zuidkant van het station aan de straat Ravelijn. Dat heeft echter niet onze

voorkeur omdat andere reizigers dan mogelijk langer onderweg zijn.

Er bestaat, uiteraard in overleg, ook de mogelijkheid om de lijn meer haltes te geven tussen het begin- en eindpunt en daardoor van een vaste route af te wijken. We onderzoeken in het komend jaar wat de mogelijkheden en wensen zijn.

12.4 Conclusie

In Apeldoorn maken we de duidelijke en weloverwogen keuze om weinig te wijzigen. We geven het huidige netwerk de mogelijkheid om verder in te bedden in reisgedrag van onze Apeldoornse reizigers. Alleen lijn 17 passen we aan, zodat de lijn zeer veel beter aansluit bij de mogelijkheden en de wensen. De aangepaste streeklijnen 304, 201, 206 en 210 zorgen zeker in de gemeente voor grote verbeteringen waarmee ze in de stad ook meerwaarde genereren. Dat maakt dat ook in Apeldoorn het gehele netwerk van stads- en streeklijnen versterkt wordt en als geheel klaar is voor de nieuwe concessie.

13 Zwolle

Wie aan Zwolle denkt, zal waarschijnlijk denken aan het schitterende centrum, de Peperbus, chique restaurants, het bevrijdingsfestival en... héél veel studenten. Drukke bussen in alle richtingen, treinen die vol- en leegstromen. En dus ook veel bussen, vooral rond het station. Dat zal in ons plan zo blijven, maar we voegen een aantal slimme verbindingen toe die de druk op het station doen afnemen.



13.1 OV-aanbod in de uiteindelijke situatie

Ook voor Zwolle geldt: we gaan niet wijzigen om het wijzigen, we koesteren wat al goed is. Maar we verbeteren waar dat kan, en dat is in Zwolle absoluut van toepassing. Dat zal men in Stadshagen nog het best merken.

We bieden in Zwolle zeer veel meerwaarde door niet te denken in rechte lijnen. De rechte lijnen van de wijken en de dorpen naar het station zijn nodig, maar niet iedereen moet op het station zijn. Met ons plan verminderen we het aantal reisbewegingen over het station. Met als doel, de capaciteit daar gebruiken voor de reizigers die er daadwerkelijk moeten zijn, bijvoorbeeld om de trein te nemen.

We denken in afsnijden, waar kunnen we de reisbeweging verkorten en het station voor een deel van de reizigers vermijden? Op vier lijnen is ons dat gelukt, zonder dat we daarmee andere

reizigers in grote groepen benadelen. Sterker nog, de meerwaarde telt soms dubbel... $1+1 = 3!$

In Zwolle wordt in 2023 gewerkt rond Groot Wezenland. De busroute wordt aangepast en tijdens de werkzaamheden zal de bus hinder ondervinden en (deels) moeten omrijden. De exacte uitwerking wordt overlegd met de gemeente Zwolle.

13.1.1 We wijzigen het lijnennet van de stadslijnen in Zwolle niet, behalve C-lijn 11

Ook in Zwolle is al veel gewijzigd in het afgelopen jaar. Ook hier zijn lijnen gestrekt en vervolgens extra lijnen toegevoegd om te voldoen aan wensen uit de gemeente. Dat is pas sinds december 2020. We willen het netwerk de tijd geven om in de gewoonten van reizigers te slijten. Dat duurt enkele jaren, dus wijzigen we in december 2022 niet nogmaals. Behalve op lijn 11, zie paragraaf 13.1.3.

13.1.2 ReserveerRRReis op B-lijn 3 rijdt ook iedere 30 minuten

Ook in Zwolle geldt ons uitgangspunt: wijken in steden moeten iedere 30 minuten met OV

bereikbaar zijn. Dat geldt dan ook voor *reserverRRReis* in de avonden en weekenden. Op lijn 3 naar Berkum rijdt de *reserverRRReis*-bus nu ieder uur. Kom je met de verkeerde trein, dan is lopen nu sneller dan wachten. Dus onze beslissing was snel gemaakt: de lijn staat iedere 30 minuten klaar voor de reizigers op het station.

13.1.3 C-lijn 11 wordt een tangentiële lijn van Stadshagen naar Oosterenk (2024)

Lijn 11 rijdt nu van Breecamp in het noorden van Stadshagen naar het busstation, voor een groot deel parallel met lijn 1 en deels met lijn 9. We vinden het logisch om Breecamp te verbinden, want het is een groeiende lijn. Maar tegelijkertijd is 6x per uur naar het station op een hogere frequentie dan dat er vervoervraag is, als ook lijn 171 en 174 in 2024 via Stadshagen gaan rijden. Daarom behouden we de bediening van Breecamp, maar verleggen we het eindpunt in 2024 naar Oosterenk.

De route (zie lijnennetkaart in de bijlage) is vanuit Breecamp tot aan het Deltion College gelijk aan de huidige route. Daar slaat de bus linksaf de Zwartewaterallee op, om die te volgen tot Oosterenk. Daar worden de haltes Dr. Hengeveldweg en Isala Ziekenhuis bediend. De bus sluit 's morgens op station Stadshagen aan op de trein uit Kampen. 's Middags wordt zo veel mogelijk aansluiting gegeven richting Kampen.

's Avonds en in het weekend korten we lijn 11 in tot station Stadshagen. De bus rijdt dan als *reserverRRReis*, en sluit aan op de treinen van en naar Zwolle.

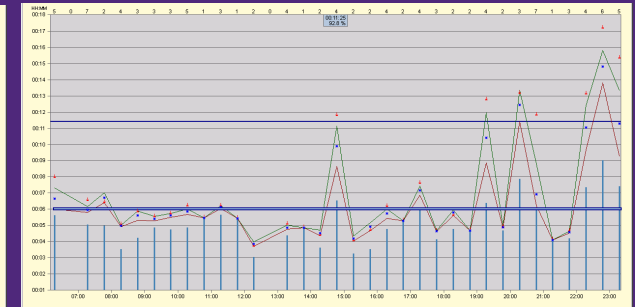
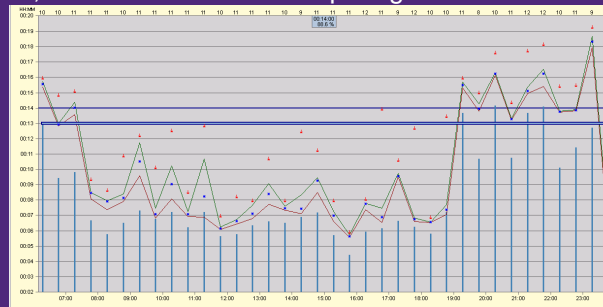
In 2023 behouden we de huidige route naar station Zwolle. Zo ontstaat er niet een situatie waarbij

Rijtijd lijn 11

Over het algemeen treffen wij in het huidige netwerk logische rijtijden waar we goed mee overweg kunnen. Op lijn 11 zagen we iets bijzonders. De rijtijd in Stadshagen is zo lang, dat deed ons de wenkbrouwen optrekken. Daarom zijn we op onderzoek uit gegaan. De bus in, mee met lijn 11. Binnen no-time was het vraagstuk opgelost!

Wat blijkt? De bus kan op de eindhalte Gorterstraat de tijd niet afwachten. Daarom wachten chauffeurs enkele honderden meters voor de halte de tijd af, totdat het bijna vertrektijd is. Dat is in de KV6 metingen terug te zien. De halte tot de een na laatste halte Boormolen is wel 8 minuten korter dan de rijtijdmeting tot de laatste halte Gorterstaat.

Conclusie: de rijtijd kan flink korter, want het overgrote deel van de ritten heeft nu veel rijtijd over. Daardoor kunnen we meer ritten bieden voor dezelfde hoeveelheid dienstregelinguren. Ook sluiten we nu veel beter aan op de trein! En bovenal: reizigers en chauffeurs staan niet in lus in de wijk minuten lang tijd af te wachten, want dat vindt niemand prettig.



Afbeeldingen: uitsneden van de rijtijdmetingen op basis van KV6. Links: rijtijd van station Stadshagen tot Gorterstraat. Rechts: rijtijd van station Stadshagen tot Boormolen (één halte voor Gorterstraat). De bovenste dunne blauwe lijn is de huidige rijtijd, de rode en groene lijnen geven de 80- en 90-percentielwaarde per rit aan: de tijd waarin 80 of 90% van de ritten op dat tijdstip de bestemming bereikt. Iedere blauwe verticale staaf is een rit met de gemiddelde rijtijd.

in 2023 in Stadshagen minder bussen naar het station rijden, en in 2024 weer meer bussen. Wel zal ook in 2023 lijn 11 's avonds en in het weekend alleen in Stadshagen rijden en als *reserverRRReis* worden uitgevoerd op die momenten.

13.1.4 C-lijnen 171 en 174 bedienen Stadshagen

Zoals beschreven in het hoofdstuk 6 (Kampen en Kop van Overijssel), rijden de lijnen 171 uit

Vollenhove en 174 uit Genemuiden een klein stuk door Stadshagen. Daardoor ontstaan er extra snelle verbindingen tussen Stadshagen, het centrum en het station. En kan er ook vanuit Stadshagen richting Hasselt en Genemuiden worden gereisd in de spits, bijvoorbeeld door forensen uit Stadshagen die in Hasselt of op het enorme industrieterrein in Genemuiden werken.

13.1.5 Lijn 70 wordt 161, verbindt de Marslanden met de regio (2024)

Het is in andere hoofdstukken al beschreven, economisch kerngebied De Marslanden wordt in 2024 met de nieuwe route van lijn 161 de hele dag verbonden met de Kop van Overijssel. Daarmee neemt de bereikbaarheid van dit gebied flink toe. Vanaf het station van Zwolle moeten reizigers naar de Marslanden nog wel overstappen, al zijn ook alternatieve mobiliteitsdiensten hier een goed alternatief.

13.2 Onderbouwing realiseerbaarheid en effecten

13.2.1 C-lijn 11 zorgt in 2024 voor minder reisbewegingen over station Zwolle

Zoals gezegd sluit lijn 11 aan op de trein van en naar Kampen. Daarnaast is Stadshagen zelf inmiddels een wijk met meer dan 25.000 inwoners. Dan is een directe verbinding met meer onderwijsinstellingen en met het ziekenhuis logisch, voor de inwoners van Stadshagen biedt dit veel meerwaarde.

De reistijd voor treinreizigers uit Kampen naar Oosterenk is ongeveer gelijk, maar het scheelt veel drukte en overstappen op het busstation. Naar Deltion is men enkele minuten korter onderweg.

Lijn 11 is hét voorbeeld van $1+1=3$. De lijn rijdt naar Oosterenk, waar reizigers uit bijvoorbeeld lijn 161 (Hasselt/Wijhe) en 167 (Dalfsen) kunnen overstappen op deze aangepaste stadslijn naar bijvoorbeeld het Deltion College. Daardoor hoeven reizigers uit deze lijnen niet via het station te reizen en wordt lijn 11 in twee richtingen goed gebruikt.

's Avonds en in het weekend is het gebruik van lijn 11 in Breecamp laag: 10 reizigers in de avond, 24 op zaterdag en 19 op zondag. Daarom is *reserveerRRReis* een logisch alternatief. Reizigers kunnen dan dus overstappen op de trein, waardoor zij uiteindelijk minstens zo snel op hun bestemming zijn.

13.2.2 Nauwelijks veranderen op de stadsdienst, en toch ook hier flink verbeteren

Ook in Zwolle geldt dat de stadsdienst grotendeels gelijk blijft. Van de gewijzigde streeklijnen rond Stadshagen hebben de inwoners aldaar een groot voordeel. Snellere verbindingen met centrum en station in de spits. Dat compenseert ruimschoots het wegvallen van lijn 11 als optie in die richting, want er komen in de spits vier ritten per uur op lijn 171 en 174 bij, waar er twee ritten per uur van lijn 11 niet meer naar het station rijden.

Effect lijn 3:

- Verdubbeling frequentie avond: beperkt effect

Effect lijn 11:

- Nieuwe route: Het kwantitatieve effect van de nieuwe route is lastig te bepalen. Veel reizigers verkorten hun reistijd, omdat ze niet langer op Zwolle Station hoeven overstappen. Deze reistijdwinst gaat leiden tot extra reizigers.

- Avond en weekend *reserveerRRReis*: 10 reizigers in de avonden, 24 op zaterdag en 19 op zondag reserveren voortaan hun reis. Dit leidt naar verwachting tot niet of nauwelijks minder reizigers, het aandeel keuzereizigers zal zeer beperkt zijn

Effecten lijn 161, 171, 174 zijn reeds beschreven. Naar verwachting profiteren vooral scholieren/studenten en forensen van de nieuwe route van lijn 11.

13.3 Samenhang en doorontwikkeling

Naast de onderstaande concrete doorontwikkelingen kijken we ook met de gemeente Zwolle graag naar mogelijkheden voor extra haltes op logische locaties, zoals op de route van lijn 11 rond Aalanden. En voor de bestaande haltes in de stad denken we graag mee over de locaties en of die bijvoorbeeld verbeterd kunnen worden voor de bereikbaarheid.

13.3.1 A-lijn 71 via Stadshagen

In Zwolle is de samenhang met de streeklijnen enorm. Zoals in hoofdstuk 6 (Kampen en Kop van Overijssel) besproken, we zien kansen voor de corridor richting Hasselt en Zwartsluis, door lijn 71 via Stadshagen te rijden. Dat is een mooie volgende ontwikkeling voor deze wijk, die we in de komende jaren graag verder onderzoeken.

13.3.2 Alternatieve dienstregelingmodellen voor scholierenlijnen 7 en 9

De scholierenlijnen 7 en 9 maken deel uit van de stadsdienst, maar omdat het scholierenlijnen zijn, mogen ze nu niet worden gewijzigd. We zien kansen in het verbeteren van de scholierenspits door het asymmetrisch inplannen van de dienstregeling.

Op dit moment wordt er op lijn 9 gereden op basis van aanbod maar zonder dienstregeling. Dat is lastig als bijvoorbeeld een reis gepland moet worden. We bespreken in de komende periode andere mogelijkheden, zoals patronen specifiek afgestemd op de treinen, of op de dagen van de week. We kunnen ons voorstellen dat het reisgedrag op maandag of donderdag heel anders is dan op vrijdag. We stellen ons hier zeer flexibel op en onderzoeken graag met de onderwijsinstellingen Deltion en Landstede welke OV-bediening het best past.

13.3.3 Extra ritten van en naar de Mindenstraat

De hele dag rijden in Zwolle bussen van en naar de garage bij de halte Mindenstraat. Om op te laden, omdat chauffeurs beginnen of eindigen met werken, of omdat er op bepaalde momenten van de dag meer of minder bussen nodig zijn. Wanneer deze ritten rijden hangt af van het proces van diensten en roosters maken. Het kan per jaar en per periode verschillen.

Maar eigenlijk is het zonde. Die bussen rijden vanaf het station, langs Oosterenk, via de Meppelerstraatweg en over de Hessenpoort. Reizigers kunnen niet mee want de bussen staan niet in de dienstregeling.

Als voorbeeld: Tussen 8 en 9 uur eindigen in onze dienstregeling 13 ritten op station Zwolle, zonder een volgende rit in hun bus-omloop. Alle bussen van deze ritten gaan naar de garage. In theorie kunnen al deze bussen reizigers meenemen naar Oosterenk en Hessenpoort met minimale extra rijtijd. Wij rijden de rit toch, en kunnen zo gemakkelijk 650 reizigers extra vervoeren, alleen al in dit tijdsblok.

We gaan hier in het ontwikkelteam graag het gesprek over aan, want het lijkt ons een win-win-win situatie voor reizigers, als wij in deze 'spontane' ritten reizigers kunnen meenemen.

13.4 Conclusie

In Zwolle wordt de samensmelting van de concessies in 2024 goed merkbaar. Streeklijnen uit de Kop van Overijssel duiken even Stadshagen in, lijn 161 rijdt eerst langs de IJssel, en vervolgens langs het Zwarte Water. En tangentiële lijn 11 is de schakel tussen de bovenstaande verbeteringen. Ondanks het nagenoeg gelijk blijven van de stadsdienst, dus een veel meer samenhangend en kwalitatief beter netwerk.

Vervolgens zien we nog tal van mogelijkheden om het netwerk rond Zwolle verder te verbeteren. Binnen de stad en zoals genoemd met verdere integratie met streeklijnen, bijvoorbeeld in Stadshagen.



14 Lelystad (2024)

Lelystad is momenteel volop in ontwikkeling. De opening van de Hanzelijn in 2012 heeft station Lelystad vervoerkundig van een eindpunt in een knooppunt veranderd, waarbij station Lelystad een intercityknoop heeft waarop het busvervoer zoveel mogelijk aansluit. We integreren het stads- en streekvervoer in Lelystad en introduceren nieuwe kwalitatieve verbindingen.



14.1 OV-aanbod in de uiteindelijke situatie

De OV-visie van de gemeente Lelystad vormt de basis voor het lijnennet. Daarnaast verbeteren we de ontsluiting van Lelystad met streeklijnen en introduceren we HOV-formule *snelRRReis* naar onder andere Batavia Stad.

14.1.1 Stadslijnennet met OV-visie gemeente Lelystad als basis

Het stadslijnennet is in de basis conform de OV-visie van de gemeente Lelystad, met één groot verschil: de huidige B-lijn 3 naar Batavia Stad wordt onderdeel van de doorgaande hoogwaardige OV-verbinding *snelRRReis* 207 tussen Harderwijk en Lelystad Batavia Stad. Daarnaast zijn er enkele afwijkingen van de OV-visie op detailniveau.

14.1.1.1 Doorkoppelingen over het station

De stadslijnen behouden allen hun huidige nummer en lijnvoering, maar een aantal lijnen is op station Lelystad doorgekoppeld: lijn 1 en lijn 4, lijn

2 en lijn 7, en lijn 5 en lijn 8. Hierdoor kunnen onze reizigers vaak zonder overstap de belangrijkste bestemmingen in Lelystad bereiken.

Als gevolg van de doorkoppeling tussen B-lijn 5 en B-lijn 8 blijft lijn 5 via Agora rijden, waar deze in de OV-visie via de halte Ziekenhuis zou rijden. Na aankomst op het station rijdt lijn 5 door als lijn 8, waardoor deze alsnog een rechtstreekse verbinding met het ziekenhuis biedt via de naastgelegen halte De Hoven. De route via Agora heeft daarom een grotere meerwaarde.

14.1.1.2 Optimalisatie frequenties stadsdienst

We hebben de frequenties van de stadsdienst tegen het licht gehouden en voeren enkele aanpassingen door waarmee we de frequenties en vervoervraag op ieder moment van de dag beter met elkaar in overeenstemming te brengen. Dat betekent dat we op rustige momenten de frequentie verlagen, en op drukke momenten de frequenties verhogen. We rijden met de Stadsdienst Lelystad overdag een halfuursdienst, uitgezonderd lijn 7 en de buurtbus-stadslijnen. Hiermee bieden we een duidelijk en stabiel netwerk. De huidige spitsritten

op lijn 1 en 4 vervallen; daarvoor in de plaats bieden we nieuwe reismogelijkheden in de vorm van nieuwe lijnen: *snelRRReis* 218 en de nieuwe stadslijn 11 die in combinatie met andere lijnen op verschillende trajecten alsnog voor een kwartiersdienst zorgt.

Op de lijnen 5 en 8 wordt de frequentie in de avond verhoogd naar een halfuursdienst en bieden wij dagelijks een extra late verbinding (vertrek 0:12 uur vanaf station Lelystad) naar Hollandse Hout geboden. Ook naar Lelystad Haven bieden wij dagelijks een extra late verbinding, die vertrekt om 0:18 uur vanaf station Lelystad.

14.1.1.3 Nieuwe C-stadslijn 11 Lelystad Haven – Station via Visarenddreef

We breiden de stadsdienst in Lelystad uit met een extra basislijn, lijn 11, die zeven dagen per week tot 's avonds laat rijdt. Dit is een nieuwe snellere verbinding tussen Lelystad Haven en het station. De route verloopt via de Visarenddreef, waarbij de voormalige halte Bedrijvenbrug opnieuw in gebruik genomen wordt. Deze nieuwe halte betekent kortere loopafstanden naar de halte vanaf de bedrijventerreinen Jol 11 en de noordoostkant van Noordersluis, maar ook vanuit woonwijk Stadseiland dat tot nu toe relatief ver van de dichtstbijzijnde halte lag. Door lijn 11 krijgen de nabij de Visarenddreef gelegen delen van de wijken Galjoen, Jol, Gondel, Botter en Schouw meer reismogelijkheden van/naar station Lelystad Centrum, waarbij dit voor die delen van Jol en Galjoen en heel Lelystad Haven bovendien een snellere aanmerkelijk verbinding is. Lijn 1 en 11 bieden maandag tot met zaterdag overdag een kwartiersdienst tussen station Lelystad Centrum en Lelystad Haven, in de avonduren en vroege zaterdagochtend (tot 9 uur) gezamenlijk een halfuursdienst.

Daarnaast vormt lijn 11 ook in combinatie met lijn 2 overdag een kwartiersdienst van/naar het station, maar dan voor de haltes langs de Visarenddreef.

14.1.1.4 B-lijn 7 in spitsrichting via Duinbeek

Lijn 7 tussen Station en Lelystad Airport rijdt in de ochtend richting het station via Duinbeek in plaats van Palazzo, terwijl in de middag juist vanaf het station via Duinbeek gereden wordt. Op lijn 7 combineren we daardoor tegengestelde spitsrichtingen. Daardoor bieden wij met lijn 7 samen met respectievelijk B-lijnen 6 en 16 in de spitsrichting een kwartiersdienst van/naar Duinbeek. Dit past goed op de ontsluiting van de bedrijventerreinen en Lelystad Airport die juist een tegengestelde spitsrichting hebben. Lijn 7 biedt tevens in de spitsrichting een verbinding tussen het station en de scholencampus Porteuem via de halte Voorstraatbrug.

14.1.1.5 Bediening Penitentiaire inrichting

Door de ontsluiting van Porteuem via de halte Voorstraatbrug met B-lijn 7 wordt de aanvullende bediening van de Penitentiaire Inrichting in de ochtendspits overgenomen door B-lijn 8. Die aanvullende bediening biedt werknemers van de P.I. een korte reistijd dan in de normale situatie waarin de halte bij de P.I. alleen door lijn 8 richting het station bediend wordt. B-lijn 8 rijdt tussen 6 en 9 uur ook in de rijrichting vanaf het station een rondje langs de halte P.I., waarna via de rotonde de oorspronkelijke route vervolgd wordt. Dit kost twee minuten extra rijtijd op deze ritten van lijn 8, waardoor de aan lijn 8 doorgekoppelde B-lijn 5 ook één minuut eerder zal rijden.

14.1.2 SnelRRReis A/B-lijn 207 Harderwijk – Lelystad Batavia Stad

We waarderen de bestaande streeklijn 148 Harderwijk – Lelystad en stadslijn 3 Station – Batavia Stad op tot kwalitatief openbaar vervoer door de introductie van HOV-formule *snelRRReis* op de verbinding Harderwijk – Lelystad Station – Lelystad Batavia Stad. Deze lijn is bovendien voorbereid om na opening Lelystad Airport te bedienen. Met *snelRRReis* 207 bieden wij een doorgaande verbinding 'over' station Lelystad tussen Batavia Stad, Boeier en Centrumbrug enerzijds, en het Ziekenhuis (halte De Hoven), de Rietlanden en Palazzo anderzijds.

De inzet van *snelRRReis* naar Batavia Stad betekent dat we deze populaire verbinding met comfortabelere en grotere bussen gaan rijden dan tot nu toe op de stadsdienst Lelystad gebruikelijk is. De inzet van grotere bussen is op deze route geen probleem en is op drukke winkeltijdstippen een meerwaarde. Aanvullend op *snelRRReis* 207 blijft C-lijn 13 de verbinding tussen het station en Batavia Stad via Kempenaar bieden op maandag t/m zaterdag, ieder halfuur tot 21:00 uur.

14.1.3 Ontwikkeling streeklijnen

Met de samenvoeging van de concessies Lelystad en IJsselmond benutten we een kans om synergie te realiseren tussen de stadsdienst en streeklijnen. *SnelRRReis* 207 naar Batavia Stad is hiervan een duidelijk voorbeeld. Daarnaast bieden we meer verbeteringen aan:

14.1.3.1 SnelRRReis-lijnen naar Urk en Emmeloord

We bieden vanuit Lelystad een nieuwe rechtstreekse verbinding naar Urk met *snelRRReis* 218. Hierdoor wordt het busaanbod op de route via de Zuiderplasdreef vergroot. Ook A-lijn 140

naar Emmeloord wordt opgewaardeerd tot *snelRRReis* (214) en rijdt doordeweeks 1x/uur door naar Steenwijk.

14.1.3.2 B-lijn 143 Lelystad – Kampen: 7 dagen per week door Oostervaart

We hervormen de bestaande lijn 145 naar Swifterbant tot een doorgaande basislijn 143 van Lelystad via Swifterbant en Dronten naar Kampen. Hierdoor ontstaat een alternatief voor de voormalige lijn 163 die tussen Lelystad en Dronten reed.

Anders dan de huidige lijn 145 gaat lijn 143 ook in de avond en het weekend op het traject Lelystad – Swifterbant – Dronten rijden. Dit betekent ook een aanzienlijk beter vervoeraanbod van/naar bedrijventerrein Oostervaart waar het huidige aanbod knellend was voor werknemers met weekend- of avonddiensten. We laten ook de rest van de nieuwe route langs Oostrandpark, de Kustendreef en het ziekenhuis profiteren van de ruime bedieningstijden van lijn 143. Deze route was gewenst in de OV-visie en bedienen wij 7 dagen per week tot in de avond.

14.2 Onderbouwing realiseerbaarheid en effecten

Met *snelRRReis* naar Bataviastad en op streeklijnen naar Harderwijk, Urk en Emmeloord kiezen wij voor kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer. De nieuwe verbinding naar Kampen via Swifterbant en Dronten heeft veel meerwaarde voor Lelystad nu deze lijn 7 dagen per week tot in de avond gaat rijden.

We hebben ervoor gekozen om de spitsverdichting op lijn 1 en 4 te laten vervallen, hetgeen qua capaciteit niet tot problemen gaat leiden. Met de

nieuwe stadslijn 11 bieden we zeven dagen per week een snellere verbinding tussen Lelystad Haven en het station, waarbij we tevens de wijken rondom de Visarendreef meer reismogelijkheden bieden. In combinatie met lijn 1 en 2 biedt lijn 11 vanaf veel haltes een kwartierdienst van/naar het station, niet alleen in de spits, maar ook in de daluren. De komst van lijn 11 heeft mede daardoor een meerwaarde boven spitsritten op lijn 1, ondanks dat het traject vanaf het station door Tjalk en Schoener geen spitsritten meer heeft. In onze afweging geven wij prioriteit aan de wijken die op grotere afstand van het station liggen. Doordat reizigers van/naar Lelystad Haven de voorkeur hebben voor de nieuwe snellere lijn 11, is de capaciteit van lijn 1 ruim voldoende voor een halfuurdienst.

We kiezen ervoor om de spitsritten op lijn 4 te laten vervallen. Op het traject tussen het station en de Gooisebrug gaat de nieuwe *snelRRReis* lijn 218 van/naar Urk extra reismogelijkheden bieden. Daarnaast verhogen we de frequentie van lijn 5 's avonds tot een halfuurdienst en bieden we een extra late rit van het station naar Lelycentre en de Atolwijk. Bovendien profiteert Lelystad van verbeteringen die we bieden op het streeklijnnet in Flevoland. Lijn 143 krijgt een die via het Ziekenhuis, de Kustendreef, de Oostrandreef en bedrijventerrein Oostervaart nu zeven dagen per week tot 's avonds laat naar gaat Dronten rijden, en *snelRRReis* lijn 218 die een nieuwe directe verbinding via de haltes Agora, Centrumbrug en Gooisebrug biedt. Met name lijn 143 heeft een grote meerwaarde voor de ontsluiting van Lelystad doordat deze andere haltes bedient en verbindingen biedt, waarbij we nog extra meerwaarde ten opzichte van het PvE bieden door

deze B-lijn ook 's avonds en in het weekend aan te bieden.

Effect lijn 1/11:

- Sneller in Lelystad Haven: 234 dagelijkse reizigers profiteren hiervan; +17% = 40 extra dagelijkse reizigers
- Ma-za overdag kwartiersdienst Visarendreef en Lelystad Haven: 82 dalreizigers op werkdagen en 151 reizigers op zaterdag profiteren: +36% = 29 extra reizigers op werkdagen en 54 op zaterdag
- Halfuurdienst lijn 1 en 11 in avond en op zondag: 15 dagelijkse reizigers in Lelystad Haven en langs de Visarendreef profiteren op avonden en 67 op zondagen; +40% = 6 extra reizigers op werkdagen en 27 op zondag. Op basis van de plausibiliteitstoets schatten we het effect lager in dan de uitkomst van ons model, en gebruiken de Waaier van Brogt
- Lagere spitsfrequentie in Tjalk: 165 dagelijkse spitsreizigers ervaren dit: -26% = 43 minder dagelijkse reizigers

Effect lijn 4:

- Vervallen spitsdienst: 119 dagelijkse reizigers ervaren dit; -26% = 31 minder reizigers (al wordt voor omgeving Gooisebrug deels gecompenseerd door nieuwe lijn 218)

Effect lijn 5 en 8

- Halfuurdienst in de avond: 61 dagelijkse reizigers in de avonduren profiteren hiervan; +40% = 25 extra dagelijkse reizigers

Effect lijn 143 en 207 zijn reeds beschreven in hoofdstuk 4.

Dagelijks dus minimaal 26 extra reizigers, 54 op zaterdag en 31 op zondag, al verwachten we op

termijn door de snellere verbindingen een verdere groei. Alle doelgroepen profiteren van de maatregelen.

14.3 Samenhang en doorontwikkeling

We maken in Lelystad een keuze voor kwaliteit en nieuwe verbindingen, die nauw samenhangt met de grote kwaliteitsimpuls die we in Flevoland bieden met de introductie van HOV-formule *snelRRReis* op de meest attractieve en snelle verbindingen. Daarnaast hebben wij een visie met mogelijkheden voor verdere doorontwikkelingen.

14.3.1.1 Bediening Lelystad Airport

De dienstregeling van *snelRRReis* 207 is voorbereid voor het bedienen van de luchthaven: doordat er bij Batavia Stad ruimte is in de bus-omlopen, kan dit zonder grote verschuivingen worden doorgevoerd. Daarmee ontstaat een directe snelle verbinding tussen de Airport en Harderwijk, wanneer het vliegveld open gaat. Binnen Lelystad zien we mogelijkheden om dit kostenneutraal uit te voeren, bijvoorbeeld door de route van lijn 7 aan te passen. Als 207 langs de airport rijdt, kan de bediening van lijn 7 worden ingeperkt.

Vliegtuigpassagiers reizen doorgaans met koffers. De *snelRRReis* bussen zijn eenvoudig aan te passen als de vraag bestaat om deze koffers kwijt te kunnen. En: zodra bekend is wanneer vliegtuigen gaan landen en opstijgen, zullen we voorstellen om de dienstregeling waar nodig aan te passen. Bijvoorbeeld met een hogere frequentie op piekmomenten, of met extra vroege of late ritten.

14.3.1.2 Routering *snelRRReis*-lijnen

Ten aanzien van de routering van de *snelRRReis*-lijnen bestond vrijwel geen mogelijkheid tot

aanpassen. De verbindingen naar Harderwijk en Emmeloord zijn A-lijnen met een voorgeschreven route. De nieuwe *snelRRReis* 218 naar Urk rijdt omwille van de reistijds de facto dezelfde route als lijn 214 (Emmeloord – Lelystad) door Lelystad. De wijzigingen op de stadsdienst bieden echter kansen om ook de routering van de *snelRRReis*-lijnen te optimaliseren.

Lijn 207 uit Harderwijk kan via de Zuigerplasdreef en de halte Ziekenhuis in plaats van de Middendreef rijden, nu stadslijnen 6 en 16 juist van de Zuiderplasdreef naar de Middendreef verhuisd zijn. Alleen lijn 7 resteert nu ter hoogte van de halte Politiebrug. Bediening van de halte Ziekenhuis met hoogwaardig openbaar vervoer biedt meerwaarde, zeker met lijn 207 naar Harderwijk waar eveneens een locatie van het Sint Jansdalziekenhuis is.

In de door ons uitgewerkte vervoervisie van Lelystad mist Lelycenter een streeklijn en verbinding met Oostervaart. Dit kan worden gecompenseerd door ofwel lijn 214 of lijn 218 via Lelycenter en Oostervaart te laten rijden. We onderzoeken met de gemeente graag de wensen en mogelijkheden.

14.3.1.3 *SnelRRReis* 207 naar Enkhuizen

Zoals in het hoofdstuk Oostelijk Flevoland reeds uitvoeriger toegelicht, zien wij kansen om *snelRRReis* 207 vanuit Batavia Stad naar Enkhuizen door te trekken. We onderzoeken graag met de betrokken partijen de mogelijkheden, bijvoorbeeld voor een pilot.

14.3.1.4 Woningbouw Lelystad-Zuid

De woningbouwontwikkelingen in Lelystad-Zuid en de nieuwe verlengde Albert Plesmanweg bieden kansen om in dit gebied een OV-ontsluiting te

bieden. Daarvoor zijn verschillende opties, waaronder de in de OV-visie van de gemeente Lelystad gesuggereerde routewijziging van lijn 7. Hoewel daarmee de pragmatische combinatie met Duinbeek niet meer mogelijk zou zijn. We denken daarom ook aan een nieuwe stadslijn die bijvoorbeeld aan lijn 13 doorgekoppeld kan worden. We volgen voor eventuele uitbreidingen de woningbouwontwikkelingen in Lelystad-Zuid in samenspraak met de gemeente Lelystad. Keuzes die hier gemaakt worden hebben ook een effect op de route van lijn 207 als de Airport opent. We stellen voor om dit als geheel op te pakken, in samenwerking met de gemeente.

14.4 Conclusie

In Lelystad volgen we zoals gevraagd de visie van de gemeente, maar daarbovenop voegen we extra's toe. Met *snelRRReis* 207 naar Batavia Stad, met de nieuwe snelle spitslijn 11 vanuit Lelystad Haven via de Visarenddreef en met vaste koppelingen van stadslijnen op het station. We verbeteren lijn 143 door deze op te waarderen tot een stabiele basislijn die zeven dagen per week tot 's avonds laat rijdt en die tevens het ziekenhuis bedient. Daarmee vergroten we de functie van die lijn in Lelystad, inclusief het bedienen van het bedrijventerrein Oostervaart en de haltes langs de Oostranddreef.

Ook in Lelystad is duidelijk: we koesteren wat al goed is en verbeteren waar kan. En er blijven kansen met het openen van de Airport en de toekomstige woningbouw. We gaan graag met de gemeente Lelystad de ontwikkelingen in de komende jaren aan.

15 Conclusie vervoerplan

U bent gearriveerd in het laatste hoofdstuk van het vervoerplan. Hopelijk heeft u een fijne leesreis gehad en zag u zeer veel meerwaarde in hetgeen wij aanbieden en dat het zeer goed aansluit bij de door de provincies gestelde doelen. Een vervoerplan blijft altijd een flinke kluit. Door het op te delen in regio's hopen we dat we u hebben kunnen blijven boeien. Maar welke maatregelen zijn er waar genomen? In deze conclusie een overzicht van de verbeteringen per lijn, per categorie.

We kunnen ons de vraag voorstellen: wat als een lijn in de tabel op de volgende pagina niet genoemd wordt? Dan koesteren we wat nu al goed is. We versterken waar het kan en voegen slimme verbindingen toe. Dat leidt tot een lijst met verbeteringen die bij ons een flinke glimlach op het gezicht tovert. We hebben zin om deze verbeteringen in de praktijk te gaan brengen als uw vervoerder voor de komende jaren.

Het verbeteren en ontwikkelen van mobiliteit in IJssel-Vecht stopt natuurlijk niet bij dit vervoerplan. Het is juist pas het begin van een 13 jaar durend, continu verbeterproces van informatie inwinnen bij stakeholders, overleggen en uitdenken. Het lijnennet steeds analyseren en doorontwikkelen, waar nodig bijschaven en daarna vol door met verder uitbouwen.

Uit de ontwikkelingen, en uit de resultaten van ons continue proces van verbeteren van dienstverlening en uitvoeringskwaliteit volgen jaarlijks de vervoerplannen. En zo komen we in die cyclus van

steeds maar slimmer en beter OV, als hoofdas binnen de gehele keten van mobiliteit in de concessie IJssel-Vecht en het gehele *RRReis*-gebied.

Alhoewel dit vervoerplan uiteindelijk een opsomming van verbeteringen is, verliezen we nu en in de toekomst niet uit het oog waar het allemaal om draait: onze reiziger. Die nu al in de bus zit en gaat merken dat zij sneller en gemakkelijker op de bestemming komt. Of de forens die we met ons aantrekkelijk netwerk nu toch echt uit de auto krijgen, misschien wel geholpen door de tijd van meer thuiswerken en daardoor niet meer functioneel zijn van de (lease-)auto.

Wat het reismotief ook mag zijn, van ons mag u 13 jaar lang verwachten dat wij ons 100% inzetten voor de huidige reizigers én al onze nieuwe reizigers, die we zo vaak mogelijk met een glimlach en een blij gevoel willen afzetten op de bestemming. Daar doen we het voor, dat maakt ons trots. En dan maken we vol plezier, samen met alle

stakeholders, 13 jaar lang vervoerplannen en dienstregelingen!

Het genoemde overzicht vindt u op de volgende pagina.

Het effect van onze maatregelen hebben wij gedeeltelijk gekwantificeerd. Opgeteld leidt dit tot 1.632 extra reizigers op werkdagen, 313 op zaterdagen en 216 op zondagen. Dit zijn 2,1% meer reizigers. Daarnaast is een deel niet te kwantificeren, maar is het wel aannemelijk dat dit ook tot reizigersgroei leidt (bijv. lijn 171 en 174 door Stadshagen, lijn 11). Op basis van expert inschatting verwachten wij dat dit tot tenminste nog eens 0,5% extra reizigers leidt. In totaal leiden de maatregelen in het vervoerplan in 2023-2024 al tot een groei van het aantal reiziger van 2,6%. Dit is zonder rekening te houden met bijvoorbeeld de autonome groei.

Soort aanpassing / verbetering	Lijnen waarop de aanpassing is doorgevoerd
Verkorten van reistijden	40, 71, 142, 143, 146, 147, 161, 171, 174, 206, 210, 214, 215, 218, 17 (Apeldoorn), 11 (Lelystad), 11 (Zwolle)
Verbeteren van aansluitingen	40, 101, 142, 143, 146, 147, 161, 171, 207, 210, 214, 217, 301, 9 (Deventer), 21 (Dronten), 22 (Dronten), 3 (Zwolle), 11 (Zwolle)
Minder vaak overstappen (doorkoppelen)	Stadsdienst Lelystad (vaste doorkoppelingen), 11 (Kampen), 74, 142, 146, 147, 161, 207, 214
Verbeteren van routes	141 (geschiktere bussen), 17 (Apeldoorn), 11 (Zwolle)
Nieuwe verbindingen	76, 142, 143, 146, 171, 174, 206, 207, 215, 218, 17 (Apeldoorn), 11 (Lelystad), 11 (Zwolle)
Inspelen op lokale ontwikkelingen (oa economische kerngebieden)	101, 142, 143, 161, 174, 201, 206, 210, 215, 216, 301, 304, 7 (Deventer), 17 (Apeldoorn), 11 (Zwolle)
<i>ComfortRRReis</i>	301, 304
Door de provincies gegeven ontwikkelruimte benutten	201, 207, 210, 304
Rechtstreekse verbinding Urk – Lelystad bieden	218
Wens uitbreiden Almere-Zeewolde invullen	216
Mobiliteitsvisie gemeente Lelystad als basis gebruiken	Stadslijnen Lelystad, 143, 207
C-lijnen versterken	171, 76 (Emmeloord – Kuinre), 17 (Apeldoorn), 7 (Deventer), 9 (Deventer), 13 (Lelystad), 11 (Zwolle)
Nieuwe <i>reserveerRRReis</i> lijnen	76, 170, 11 (Zwolle, avond-weekend)
Loopafstanden naar haltes vergroot	170 (200m lopen), 76 (één halte vervallen), verder geen haltes overgeslagen
Specifieke aandacht voor voertuigen	1 (Harderwijk), Stadslijnen Lelystad, 141, 170. Inzet grotere voertuigen op <i>comfortRRReis</i> , <i>snelRRReis</i> en indien nodig op andere lijnen, in de juiste huisstijl
Realisatie rechtstreekse verbinding Harderwijk – Lelystad Airport als die opent	207
OV-netwerk rond Zwolle doorontwikkelen	161, 171, 174, 301, 11 (Zwolle)
Ontsluiten nieuwe Marinierskazerne in Nieuw Milligen	102, 112, 206 (na realiseren halte)