



Dienstregeling  
**2022**

# Vervoerplan Almere

Thijs Struijlaart  
Versie 1.2 – 19 oktober 2021

**KEOLIS**  
NEDERLAND

**allGo**

## Inhoud

1	Inleiding.....	2
1.1	De situatie van de concessie Almere.....	2
1.2	Het aankomende jaar en leeswijzer .....	2
2	Dienstregelingkeuzes i.v.m. teruggelopen reizigersaantallen .....	3
3	Lentedienstregeling.....	5
3.1	Onderbouwing en voorstel .....	5
4	Gevolgen door wereldtuinbouwtentoonstelling Floriade.....	8
4.1	Pendelvervoer op Almere Centrum .....	8
4.2	Busstation 't Oor – Kasteel.....	9
5	Overige ontwikkelingen en kleine wijzigingen.....	13
5.1	Stadsdienst (Allgo).....	13
5.2	Maatwerk (Flexigo, Duingo en Nobelgo) .....	13
5.3	Streekdienst (R-net).....	13
5.4	Nachtlijnen (NightGo).....	13



## 1 Inleiding

Met ingang van zondag 12 december 2021 gaat de nieuwe dienstregeling voor de concessie Almere in. Deze is geldig tot zondag 11 december 2022. Voor u ligt het vervoerplan wat de wijzigingen van deze nieuwe dienstregeling onderbouwt. Ook blikken wij kort terug en vooruit op de ontstane situatie door de coronacrisis.

### 1.1 De situatie van de concessie Almere

In de maand augustus reisden ongeveer 75% van de reizigers van voor de coronacrisis met de bus in Almere. Opvallend daarin is dat de streeklijnen (R-net) achterblijven, daar reisden in augustus ongeveer 60% van de reizigers van voor de coronacrisis mee. Ook merken wij dat met name de scholieren en MBO-studenten terug zijn in de bus, het aantal forenzen in de bus blijft nog flink achter. Dit alles zorgt er ook voor dat de opbrengsten nog achterblijven t.o.v. het aantal instappers. Ten slotte zijn nog niet alle maatregelen opgeheven, waaronder de verplichting om een mondkapje te dragen in het openbaar vervoer, ook dit leidt tot minder reizigers.

De BVOV (beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer) is verlengd tot september 2022. Dit zorgt ervoor dat Keolis tot dat moment grotendeels gecompenseerd wordt door het Rijk en door de gemeente Almere voor het verlies aan inkomsten door de Coronacrisis. Keolis hoeft daardoor niet uit te gaan van het 'slechtst denkbare scenario.' Landelijke afspraak met betrekking tot/over de BVOV 2022 is om bij de vervoerplannen van 2022 een passend en in omvang vergelijkbaar voorzieningenniveau vergeleken met 2021 aan te bieden<sup>1</sup>. Dit zullen wij doen door de dienstregeling zodanig op te stellen dat er capaciteit wordt geboden daar waar de reizigers zijn en terugkomen. Op dit moment betekent dit dat de R-net lijnen 322 en 323 minder zullen rijden dan in 2019. Daarnaast zullen wij in de rustige maanden mei t/m juni een lentedienstregeling introduceren op de stadsdienst. Tot slot zullen wij het nachtvervoer pas in het voorjaar gedeeltelijk opstarten.

Afhankelijk van de ontwikkeling van het aantal reizigers en van de compensatieregeling van het Rijk bekijkt Keolis met de gemeente tijdens zogenaamde herijkingsmomenten of de dienstregeling moet worden aangepast. Een eventuele aanpassing betekent dat er verschuivingen plaats kunnen vinden in het aanbod: daar waar reizigers meer dan verwacht van de bus gebruik maken, kan Keolis het aanbod opschalen en waar reizigers veel minder dan verwacht van de bus gebruik maken, kan Keolis het aanbod verminderen. Dit alles om de reiziger optimaal te bedienen binnen de landelijke afspraak dat het volume aan vervoer in 2022 gelijk moet zijn aan dat van 2021. Wanneer Keolis en de gemeente aanpassing in de dienstregeling nodig achten, dan zullen ze de verschillende stakeholders zoals het ROCOV informeren.

### 1.2 Het aankomende jaar en leeswijzer

In het jaar 2022 zullen wij dus enkele aanpassingen op de dienstregeling doen om het aanbod aan te passen op de vraag. Daarnaast is 2022 het jaar van de wereldtuinbouwtentoonstelling Floriade, daardoor wijzigen er een aantal zaken op het busbaannetwerk die van invloed zijn op de dienstregeling.

Dit vervoerplan is ingedeeld op basis van de grootste wijzigingen. Zo gaan wij in hoofdstuk 2 in op de gevolgen rondom COVID, in hoofdstuk 3 introduceren we de lentedienstregeling. In hoofdstuk 4 gaan we vervolgens in op de wijzigingen in de dienstregeling als gevolg van de Floriade. In het laatste hoofdstuk zullen we vervolgens nog een aantal kleine wijzigingen voorstellen. Sommige van deze kleine wijzigingen hebben te maken met de wijzigingen in hoofdstuk 2, 3 en 4.

---

<sup>1</sup> Uit de transitieafspraken NOVB: "De verlenging van de beschikbaarheidsvergoeding biedt ruimte voor een – met de opdrachtgevers afgestemd - voorzieningenniveau in 2022 dat passend is en in omvang minimaal vergelijkbaar met 2021."



## 2 Dienstregelingkeuzes i.v.m. teruggelopen reizigersaantallen

Zoals in de inleiding besproken heeft de gehele OV-sector nog last van de gevolgen van de coronacrisis. Op dit moment zien wij dat studenten en scholieren terugkomen in de bus maar dat forenzen nog wegblijven. Dit is in lijn met de huidige coronamaatregelen, de scholen hebben nauwelijks maatregelen meer, maar het advies om zoveel mogelijk nog thuis te werken staat nog steeds. De gehele OV-sector verwacht dat de gevolgen hiervan nog lang merkbaar zullen zijn. Dit is ook terug te zien in Almere, met name op de streeklijnen richting Amsterdam. Waar de ritten op de stad zo nu en dan al rond de 40 reizigers vervoeren, komen de streeklijnen niet boven de 25 reizigers per rit. Over het algemeen zit de bezetting op de streek onder de 17 reizigers per rit.

Een lager bedieningsniveau zoals gereden van januari t/m juli van 2021, gaat in de winter en herfst op de stadsdienst naar verwachting leiden tot overbezetting (jan-februari en september-december). Op de streek is dit over het algemeen niet het geval, omdat daar de reizigers dus minder snel zijn teruggekomen dan op de stad. Wij zullen dan ook in de winter en herfst van 2022 de frequentie op de stadsdienst net zo hoog houden als voor de coronacrisis (vervoerplan 2021). Dus op de drukke M-lijnen een aantrekkelijke spitsfrequentie van 12x per uur. Aangezien de reizigers op de streek langer wegblijven is daar van overbezetting nog geen sprake. Wij zullen daarom in 2022 de in tabel 1 aangegeven frequenties aanbieden op de streek, deze zijn vergelijkbaar met de frequenties aangeboden in de eerste helft van 2021.

Op aanbevelen van het ROCOV en kijkend naar de verwachte reizigersaantallen zullen wij vanaf januari wel extra "verdichtingsritten" rijden op lijn 322 tussen Parkwijk en Muiden P&R. Deze verdichtingsritten rijden tussen de reguliere ritten in en zorgen voor genoeg capaciteit tussen Muiden en Parkwijk<sup>2</sup>. Met name tussen Parkwijk en Poort kunnen soms piekmomenten zijn door de scholen in Almere Poort. Deze ritten sluiten daarnaast op 't Oor en Muiden P&R aan op lijnen richting Amsterdam.

Lijn	Spits	Dagdal	Zaterdag	Avond/ zondag
322	2x per uur	2x per uur	2x per uur	1x per uur
Extra ritten 322 vanaf jan. 2022	2x per uur tussen Muiden en Parkwijk	-	-	-
323	2x per uur	-	-	1x per uur
326	2x per uur	1x per uur	-	-
327	4x per uur	2x per uur	2x per uur	1x per uur
328	4x per uur	2x per uur	2x per uur	1x per uur

Tabel 1: frequenties op de streek in het jaar 2022

<sup>2</sup> Deze ritten rijden vooralsnog niet in de zomerdienstregeling aangezien dan deze capaciteit niet benodigd is.



In de maanden mei en juni zijn de reizigersaantallen ook op de stad minder waardoor ook hier ruimte in de bussen is om te minderen zodat we op hetzelfde niveau van 2021 uitkomen. Wij stellen in hoofdstuk 3 een lentedienstregeling voor die deze rustige maanden gebruikt om te besparen zonder dat reizigers hier veel van zullen merken. Tot slot zullen wij voorlopig het nachtnet niet opstarten, door de coronamaatregelen is de horeca op het moment van schrijven nog dicht na 12 uur 's nachts. Dit zorgt ervoor dat er nauwelijks vraag is naar een nachtnet. Wij verwachten op dit moment dat er vanaf mei 2022 voldoende vraag is bij reizigers naar een nachtnet op zaterdag. Met bovenstaande frequenties op de streek, het (deels) niet rijden van het nachtvervoer en de lentedienstregeling blijft het voorzieningenniveau in totaliteit hetzelfde aan 2021.

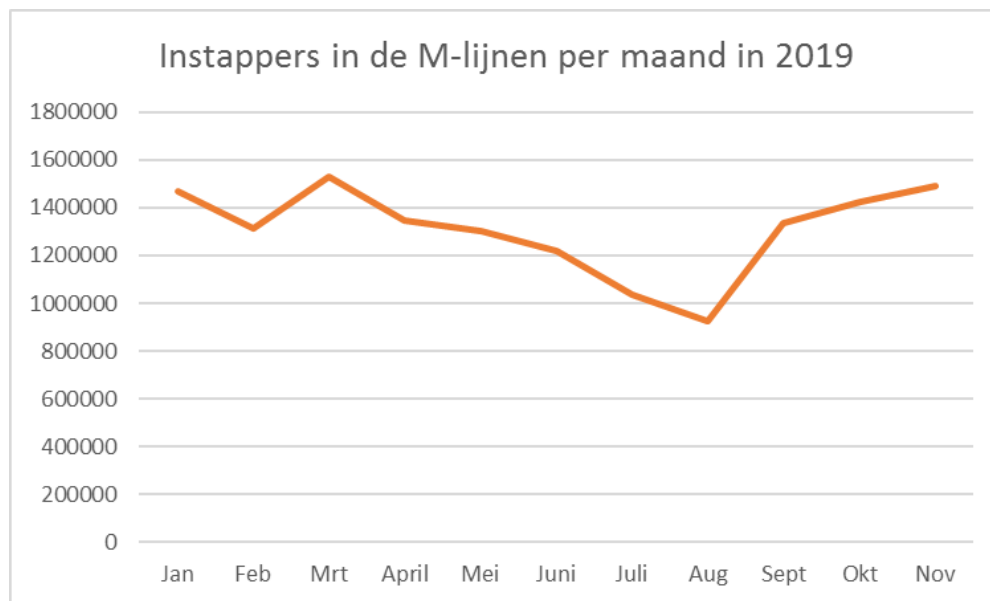


### 3 Lentedienstregeling

De tweede grote wijziging dit jaar is de introductie van een lentedienstregeling, ook wel voorzomerdienstregeling genoemd. In de periode mei t/m juni reizen er minder reizigers met de AllGo bussen waardoor er ruimte in de bussen ontstaat. Deze rustige momenten kunnen we gebruiken om op hetzelfde niveau als 2021 uit te komen. Door frequenties in de maanden mei en juni af te schalen kan er bespaard worden zonder dat de reizigers hier veel van merken.

#### 3.1 Onderbouwing en voorstel

De lentemaanden mei en juni hebben in de huidige situatie nauwelijks een aparte dienstregeling, alleen lijn 24 rijdt extra in het weekend. De reizigersaantallen zijn echter lager in deze maanden dan in de herfst/wintermaanden, zie figuur 1. Dit is vooral te merken op de M-lijnen.



Figuur 1: instappers in de lijn M1 t/m M7 gedefinieerd per maand in 2019

In het huidige voorstel loopt de lentedienstregeling van mei tot het begin van de al bestaande zomerdienstregeling in juli. Dit kan dan samen vallen met de start van lijn 24 in het weekend. Dit laatste is op logistiek gebied belangrijk, zodat de wijziging van de pakketten synchroon loopt<sup>3</sup>. Daarnaast is dit voorstel uiteraard een voorstel wat past. Dat wil zeggen, iedereen kan (uitzonderingen daargelaten) mee met de bus. Wij baseren ons daarin op de gegevens van mei en juni 2019. Deze reizigersaantallen zijn naar verwachting hoger dan de reizigersaantallen van mei en juni 2022 waardoor we met grote zekerheid kunnen veronderstellen dat er geen structurele capaciteitsproblemen gaan ontstaan.

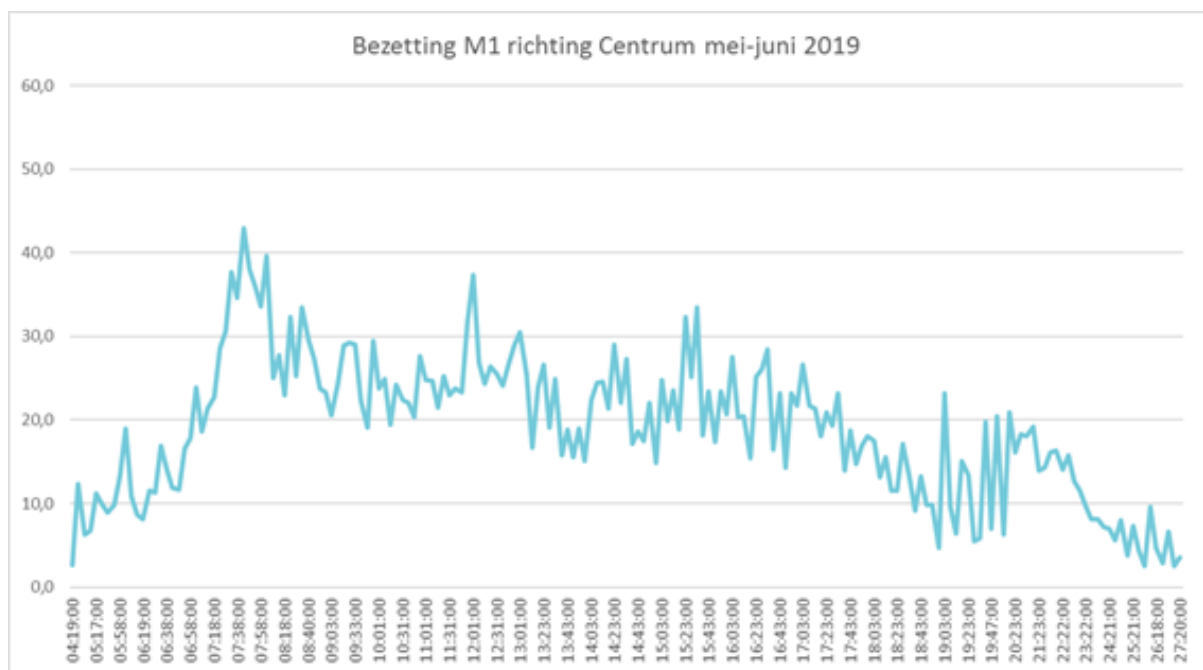
Met het toevoegen van deze lentedienstregeling hebben wij een logisch moment voor een extra herijking van de reizigersaantallen aangezien we de dienstregeling dan toch al wijzigen. Als het coronajaar ons iets heeft geleerd dan is het dat de OV-sector flexibeler moet omgaan met de dienstregeling om te kunnen voldoen aan de vraag van de reiziger. Het huidige voorstel is dus gebaseerd op de huidige getallen,

<sup>3</sup> Met pakket wordt hier een dienstenpakket bedoeld, een verzameling van alle chauffeursdiensten die nodig zijn om de betreffende dienstregeling te rijden. Het maken van een dienstenpakket is een tijdrovende klus waardoor verschillende wijzigingen kort op elkaar niet wenselijk zijn. Wij onderzoeken op dit moment opties om de wijzigingen in lijn 24 minder ingrijpend te maken voor het algehele dienstenpakket, waardoor wij flexibeler kunnen omgaan met de ingangsdatum van de lentedienstregeling. Dit doen wij in overleg met de lokale ondernemingsraad.

wij zullen echter anticiperen op de ontwikkelingen mocht dit nodig zijn. Het eventueel vervroegen, verlaten, aanpassen of compleet afzeggen van de lentedienstregeling kan daarin een optie zijn.

### Drukke M-lijnen M1, M2, M4, M5 en M7

De drukke lijnen van het netwerk rijden normaal gesproken 12x per uur in de spits en 8x per uur in het dagdal. Deze lijnen zijn ook nog aan de drukke kant in de maanden mei en juni. In beide spitsen komen daarentegen minder piekritten voor, zie ook onderstaande grafiek. De gemiddelde bezetting op het drukste punt van lijn M1 kwam nauwelijks boven de 40 reizigers. In mei en juni 2021 was dit nauwelijks boven de 30 reizigers. De M1 is hierbij representatief voor de andere drukke lijnen, waarbij de M7 iets drukker is en de M5 iets rustiger. Wij stellen voor om de frequentie van deze lijnen in de spits te verlagen van 12x per uur naar 10x per uur. De reiziger heeft dan nog steeds een aantrekkelijk aanbod van elke 6 minuten een bus. In het dal en in de zomervakantie wijzigen we niks aan de frequentie van deze lijnen.



Figuur 2: bezetting van de M1 op het drukste punt in mei en juni 2019

### De rustige lijnen M3 en M6

Ook de M3 en M6 zijn rustiger in de lente, de gemiddelde bezetting op het drukste punt kwam in 2019 op deze lijnen niet boven de 20 á 30 reizigers per rit. Daarin is de M6 iets drukker dan de M3. Ook op deze lijnen zie je weer de trend dat de piekritten afvlakken, echter is hierin het dal ook rustiger. Daarom stellen wij voor om op de M3 en M6 de frequentie te verlagen naar 6x per uur in de spits en 4x per uur in het dal. Wij zullen deze lijnen, net zoals bij de addendumdienstregeling, afstemmen op het gemeenschappelijk traject tussen Beatrixpark en Station Centrum. Daardoor heeft het overgrote deel van de reizigers elke 4 á 6 minuten een bus in de spits.

Deze frequentieverlaging voeren wij niet alleen door in de lente, maar ook in de zomer en op zaterdag. De zomer is op deze lijnen dan gelijk aan de lentedienstregeling. Op zaterdag gaat de frequentie van 6x per uur naar 4x per uur, met wederom afstemming op het gemeenschappelijke traject. Dit betekent dus dat de lijnen M3 en M6 van mei t/m halverwege augustus 6x per uur in de spits en 4x per uur in het dal rijden.

## R-net

Aangezien het R-net al minder vaak rijdt dan 2019 door de maatregelen beschreven in hoofdstuk 2, zullen we met de lentedienstregeling vooralsnog geen verdere aanpassingen doen op de streeklijnen. Wel zullen we de lentedienstregeling zoals eerder beschreven gebruiken als herijkingsmoment, waar wij zeker kritisch zullen kijken naar de ontwikkelingen op de streeklijnen.

## Samenvattend

Deze lentedienstregeling past beter bij de aantallen reizigers zonder de reizigers zwaar negatief te raken. In het hieronder bijgevoegd schema zijn alle lentemaatregelen nog eens samengevat.

Lijncombinatie	Winterdienstregeling (januari-april en september-december)	Voorstel voorzomerdienstregeling (mei-juni)
M1-M2-M4-M5-M7	12x per uur in de spits	10x per uur in de spits
M3-M6	8x per uur in de spits 6x per uur in het dal en op zaterdag	6x per uur in de spits 4x per uur in het dal en op zaterdag



## 4 Gevolgen door wereldduinbouwtentoonstelling Floriade

In 2022 wordt de wereldduinbouwtentoonstelling de Floriade georganiseerd in Almere. De Floriade is een groots evenement waar vele duizenden mensen op afkomen en vindt eens in de tien jaar plaats. Het 60 hectare grote Floriadeterrein bevindt zich ten noordoosten van busstation 't Oor. Doordat dit evenement zoveel bezoekers trekt en een busbaan over dit evenemententerrein gaat, heeft dit gevolgen voor de dienstregeling van de concessie Almere. In dit hoofdstuk worden deze wijzigingen toegelicht. Hierbij gaat het nadrukkelijk niet over de implementatie van het pendelvervoer van de Floriade maar alleen over de punten waar de Floriade de reguliere OV-concessie raakt.

### 4.1 Pendelvervoer op Almere Centrum

Om de bezoekers van de Floriade bij de expo te krijgen, worden er verschillende pendelbussen ingezet. Hoe deze pendelroutes gaan lopen, de frequentie en de opbouw hiervan is zoals gezegd een apart project en wordt dan ook los behandeld van de openbaar vervoersconcessie. Op Almere Centrum moet er echter plek gemaakt worden voor deze pendelbussen, waardoor wij een wijziging moet doorvoeren in de halteplekken op het station. Wij stellen voor dat de middenbaan van de M1 gereserveerd wordt voor de pendelbussen van de Floriade. Daarmee hebben deze bussen genoeg ruimte en zitten ze de OV-bussen niet of nauwelijks in de weg. Om dit te realiseren moet de M1 verplaatsen naar halte N. De M4 gaat daarvoor naar halte M, de M5 naar K en de 326 naar halte P, zie ook onderstaand schema. Met uitzondering van lijn 326 zijn deze nieuwe halteplekken allemaal in zichtafstand van de oude halteplek. Dit zorgt er dus voor dat reizigers die naar de oude halte lopen, snel door hebben dat de bus verplaatst is. Deze indeling wordt in overleg met de Nederlandse Spoorwegen en de gemeente Almere opgesteld en gaat in zodra de pendelbussen van de Floriade gaan rijden. Voor een van de mogelijke nieuwe indelingen zie figuur 3.



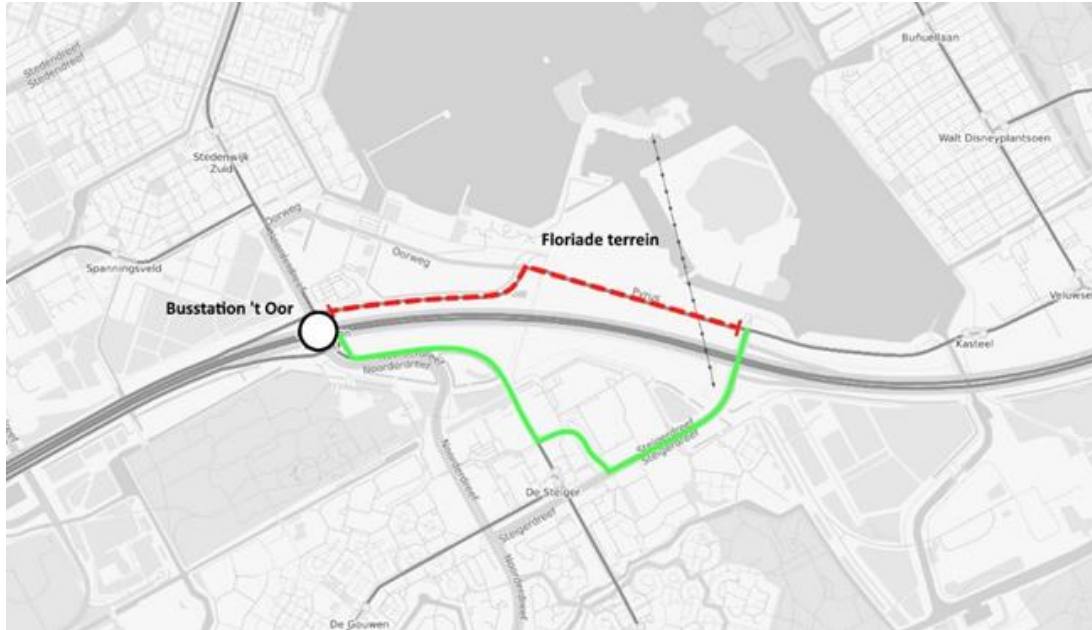
Figuur 3: nieuwe indeling busstation Almere Centrum

Halte	Was	Wordt
E/G	M1	Pendelvervoer instap
J	326	Bufferhalte
K	N22/bufferhalte	N22 en M5
M	M5	M4
N	M4	M1
P	160	160 en 326



## 4.2 Busstation 't Oor – Kasteel

Zoals eerder aangegeven bevindt het Floriadeterrein zich ten noordoosten van busstation 't Oor. De busbaan tussen 't Oor en halte Kasteel loopt dwars door dit terrein. De gemeente Almere heeft ons in oktober 2020 formeel laten weten dat deze busbaan in het dienstregelingjaar 2022 volledig wordt afgesloten. In de periode voor en na de Floriade is het floriadeterrein een bouwterrein en tijdens de Floriade zijn er ook evenementen op de busbaan. De omleidingsroute loopt via bedrijventerrein de Steiger, de Steigerdreef en via het viaduct over de A6 (zie onderstaande afbeelding). Aangezien deze omleiding extra tijd kost heeft dit gevolgen voor de dienstregeling.



Figuur 4: omleidingsroute (groen) en afgesloten busbaan (rood) tijdens het dienstregelingjaar 2022

### Lijn 322 en 323

De R-net lijnen 322 en 323 rijden over dit traject van/naar Station Parkwijk. De extra rijtijd bedraagt tussen de 1 en 3 minuten waardoor de dienstregeling aangepast moet worden. Keolis heeft in opdracht van de gemeente Almere onderzocht wat de gevolgen zijn voor deze extra reistijd. Daarbij zijn ook opties overwogen om de lijn in te korten en/of te verleggen. Door te schuiven met de vertrektijden is dit echter niet nodig gebleken. Wel zullen een aantal kleine wijzigingen merkbaar zijn op het R-net door deze verschuivingen waaronder:

1. Reizigers tussen 't Oor en Parkwijk zijn maximaal 3 minuten langer onderweg.
2. Reizigers van de lijnen 327 en 328 moeten in het dagdal drie i.p.v. twee minuten stilstaan op de halte De Steiger voordat ze doorrijden naar Almere Haven. We onderzoeken nog of deze stilstand in de middag verplaatst kan worden naar busstation 't Oor. Deze stilstand is nodig om de aansluiting op busstation 't Oor te behouden.
3. Reizigers uit Almere Poort die willen overstappen op de 327 en 328 op Muiden P&R moeten op sommige momenten één minuut langer wachten.
4. De overgang van spits naar dal is iets anders opgebouwd i.v.m. aansluitingen. Daardoor zullen er enkele ritten van lijn 322 uit Amsterdam eindigen op het Oor terwijl een aantal ritten van lijn 323 juist verlengd worden naar station Parkwijk.

**Lijn N23**

Ook lijn N23 rijdt over dit traject. Reizigers uit Amsterdam Centraal zijn 2 tot 3 minuten langer onderweg naar Almere Centrum of Filmwijk. Aansluitingen vanuit de nachttrein naar de bus en van de N23 op de M1/M2 blijven behouden.

**Lijn 326**

Waar het bij de andere lijnen beperkt kan blijven tot enkele verschuivingen van vertrektijden werkt dat bij lijn 326 anders. Dit komt doordat deze lijn geïsoleerd in het netwerk rijdt en aan beide eindpunten Almere Centrum en Blaricum Carpoolplaats niet te koppelen is aan een andere lijn. Bij de lijnen 322 en 323 kan de busomloop<sup>4</sup> gecombineerd worden op verschillende punten, waardoor de extra tijd daar minder een probleem is. De extra rijtijd die ontstaat op lijn 326, ongeacht waar, heeft direct impact op de efficiëntie van de omlopen. De huidige omloop heeft geen ruimte voor de extra 3 minuten die nodig is voor de omleiding en leidt daardoor tot een extra bus en 25 minuten stilstand. Daardoor ontstaat een groot efficiëntie probleem. Wij hebben samen met de gemeente Almere gekeken naar oplossingen voor dit probleem.

1. Huidige dienstregeling behouden en de bus na elke slag 30 of 60 minuten stilzetten.

Deze oplossing zorgt voor veel meer kosten aan de kant van Keolis. Daarnaast ontstaat er met deze oplossing een logistiek probleem. Er is simpelweg geen ruimte voor een wachtende bus op beide eindpunten. Daarnaast is er op dit moment ook geen extra R-net bus beschikbaar. Deze oplossing wordt dan ook niet haalbaar geacht.

2. R-net lijn 326 ombouwen naar allGo lijn 326 zodat deze gecombineerd kan worden met de stadslijnen op Almere Centrum.

Een andere oplossing is te zorgen dat lijn 326 niet meer geïsoleerd is in het netwerk waardoor een rijtijd van meer dan één uur niet zo erg is. De enige manier hoe dit op dit moment zou kunnen is door lijn 326 met stadsbussen te rijden. Dan kan lijn 326 namelijk doorgekoppeld worden aan de stadslijnen en is daardoor niet meer geïsoleerd. Dit is qua comfort en productlijn niet wenselijk. Stadsbussen hebben te weinig zitplekken. Daarnaast wil de gemeente Almere deze lijn binnen de R-net formule houden. Tot slot zorgt deze koppeling met de stadslijnen ook weer voor inefficiëntie op het stadsnetwerk. Deze oplossing valt daarom ook af.

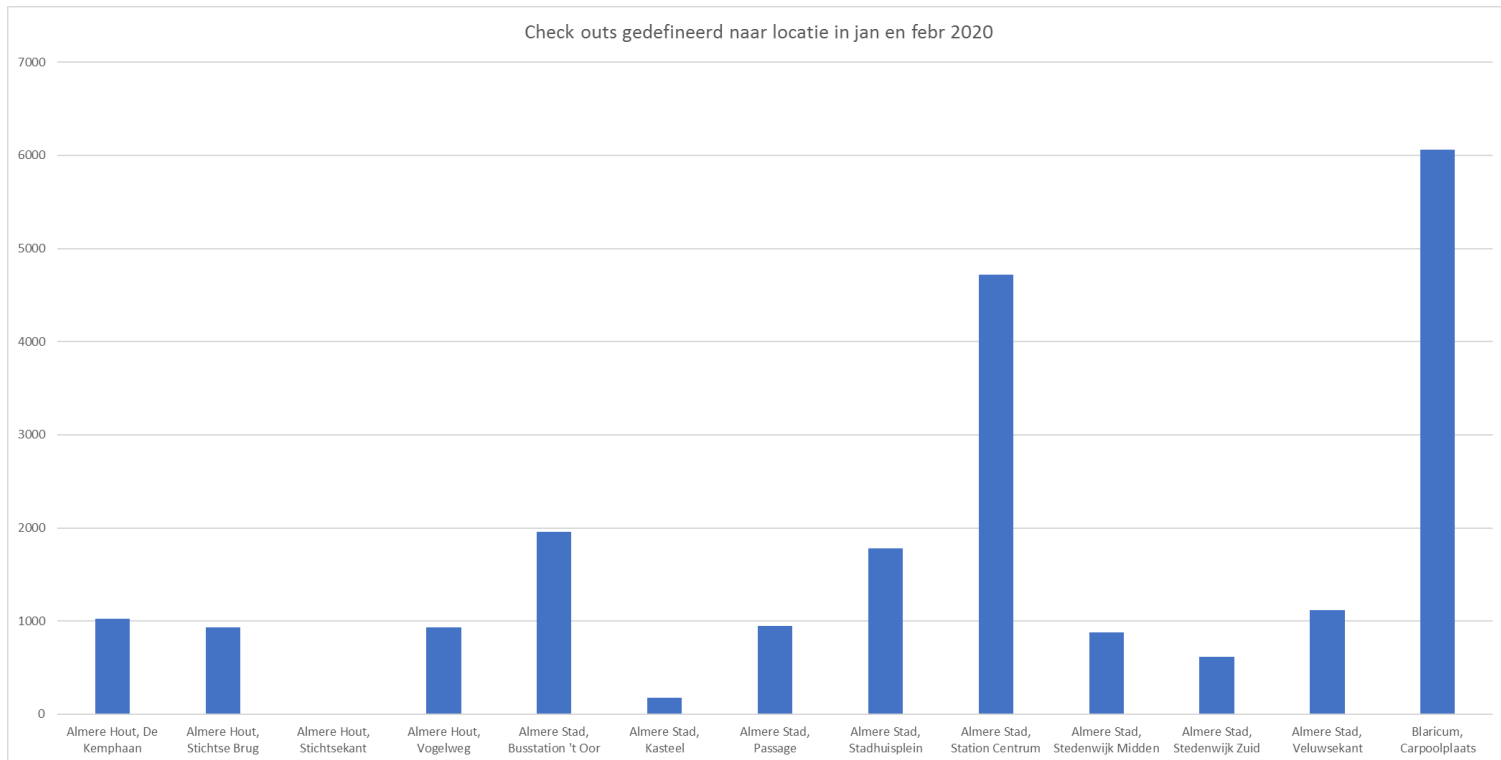
3. Lijn 326 inkorten tot 't Oor of de route verleggen naar Filmwijk

Als derde hebben we gekeken naar een verandering in de route van lijn 326. Het ging dan met name om de lijn in te korten tot busstation 't Oor of te laten rijden via Filmwijk. Na analyse van de huidige reizigers blijkt echter dat zowel 't Oor als Station Centrum belangrijke haltes zijn voor lijn 326, zie ook figuur 5 op de volgende pagina. Wij komen tot de conclusie dat 40% van de reizigers van de huidige 326 (data uit 2019) gedupeerd worden met een overstap. De gemeente heeft daarnaast aangegeven dat reizigers naar de Floriade ook zullen reizen met de 326. De lijn moet dan wel busstation 't Oor aandoen. Deze oplossing is dan ook niet wenselijk.

---

<sup>4</sup> Een busomloop is een verzamelnaam voor alle ritten die op een dag met één bus gereden worden. Een busomloop kan zowel meerdere lijnen bevatten (zoals de 322/323) als geïsoleerd liggen in het netwerk (zoals lijn 326).





Figuur 5: check outs per halte van lijn 326 in januari en februari 2020

#### 4. Bewust kiezen voor een verschuivende dienstregeling (35 min. dienstregeling)

Tot slot blijft er één oplossing over en dit is een zogenaamde verschuivende dienstregeling. Normaal gesproken wordt er in Nederland zoveel mogelijk gereden met een patroondienstregeling. Dit betekent dat een bus elk uur/halfuur op hetzelfde moment vertrekt. Dus bijvoorbeeld om zes over het hele uur. Bij een verschuivende dienstregeling wordt dit losgelaten en rijdt de bus elke 35 minuten i.p.v. elke 30 minuten, het nadeel hiervan is dat een dergelijke dienstregeling iets minder duidelijk is. De belangrijke aansluitingen (326 – 320 op Blaricum en intercity Schiphol) kunnen grotendeels behouden blijven met een 35 min. dienst, zie ook de tabel op de volgende pagina. Ook willen wij benadrukken dat in de huidige dienstregeling van lijn 326 al nauwelijks gewerkt kan worden met patroontijden door veranderende rijtijden over de dag<sup>5</sup>. Met ingang van dienstregeling 2022 stellen wij dan ook een 35 min. dienstregeling voor op lijn 326. In het dal is dit dan een 65 min. dienstregeling. Naar aanleiding van opmerkingen van het ROCOV hebben wij deze optie extra onderzocht op wenselijkheid, overstappen en duidelijkheid. Wij concluderen dat alle drukke aansluitingen behouden kunnen blijven. Wij zullen daarnaast extra inzetten op de communicatie om de dienstregeling te verduidelijken onder de reizigers.

<sup>5</sup> Dit komt dan met name door file en drukte op de A27

	Kortste overstaptijd	Langste overstap	Gemiddeld
Van trein Schiphol op lijn 326 (Almere Centrum)	00:02	00:16	00:08
Van trein A'dam CS op lijn 326 (Almere Centrum)	00:01	00:27	00:18
Van 326 op een bus naar Hilversum (Blaricum)	00:01	00:09	00:04
Van 326 op een bus naar Utrecht USP (Blaricum)	00:02	00:22	00:09

*Figuur 6: overstaptijden bij een 35 min. dienstregeling op lijn 326. Note: de lange overstappen zullen in de regel met name voorkomen in de rustigste richting.*

De omleiding van de Floriade is alleen in 2022. De halte Blaricum Carpoolplaats wordt echter verplaatst naar het noorden en hernoemd naar Blaricum Stichtseweg, dit zorgt ervoor dat dit probleem zich blijft voordoen. Daarom zijn wij in overleg met de provincie Noord Holland en Transdev of er een oplossing mogelijk is door middel van een gedeelde lijn<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> Een gedeelde lijn is een lijn waar een afspraak is tussen vervoerders en/of vervoersautoriteit om een lijn gemeenschappelijk uit te voeren. Dit kan zowel in route, materieel als financieel. Voorbeeld zijn U-link 50, lijn 295 in Utrecht en lijn 43 tussen Apeldoorn en Arnhem.

## 5 Overige ontwikkelingen en kleine wijzigingen

Naast de grote wijzigingen in hoofdstuk 2, 3 en 4 zullen we ook nog een aantal kleinere wijzigingen doorvoeren. Dit zijn veelal wijzigingen die nodig zijn door de wijzigingen in hoofdstuk 3 en 4.

### 5.1 Stadsdienst (Allgo)

In 2021 hebben we een aantal klachten gehad over te vroeg rijdende bussen. Met name op lijn M2 tussen Waterwijk West en Station Centrum. Wij laten de rijtijden in 2022 grotendeels gelijk aan 2021 omdat wij op dit moment nauwelijks representatieve metingen hebben. Files zijn in de coronatijd minder geworden en doordat het rustiger was in de bus is de tijd om te halteren ook korter. Wij willen echter voorkomen dat dit leidt tot te vroeg rijdende bussen. Daarom zullen we op deze lijn wel enkele wijzigingen doen in de rijtijdverdeling.

### 5.2 Maatwerk (Flexigo, Duingo en Nobelgo)

De gemeente Almere en Keolis zijn inmiddels enkele maanden in overleg met bewoners van de nieuwe wijk Oosterwold. Wij onderzoeken, samen met de bewoners, of we een maatwerk vervoersvoorziening kunnen realiseren in Oosterwold. Dit zou dan vooruitlopend zijn op de wijziging van het netwerk in Nobelhorst en omgeving van 2023. In 2023 is de verwachting dat een M-lijn wordt doorgetrokken naar Nobelhorst en dat daarmee de functie van de buurtbus en lijn 25 vervalt.

Zoals aangegeven in hoofdstuk 3 introduceren we een lentedienstregeling van mei t/m juni. Dergelijke grote wijzigingen gaan om logistieke redenen op zondag in. Op dit moment is het echter nog zo dat de weekendbediening van lijn 24 (DuinGo) start op een zaterdag. Wij stellen voor om deze weekendbediening van lijn 24 niet op zaterdag, maar op zondag te laten ingaan. Dit is dus een dag later, deze wijziging is verwerkt in de kalender. Dit is duidelijk voor de reiziger en zorgt voor minder logistieke problemen.

### 5.3 Streekdienst (R-net)

Los van de wijzigingen uit hoofdstuk 2 en 4 zullen er vooralsnog geen wijzigingen zijn op de streekdienst.

### 5.4 Nachtlijnen (NightGo)

Zoals aangegeven in hoofdstuk 2 start het nachtnet voorlopig niet op. Vooralsnog verwachten wij dat het nachtnet vanaf mei op zaterdag opstart. Wie kiezen hierin alleen voor de zaterdag zodat we samen met de gemeente Almere kunnen onderzoeken of de vraag naar het nachtnet voldoende is voor het volledige nachtnet. Voor een uitgebreide uitleg over de verschillende vormen van nachtnet op vrijdag en zaterdag, zie bijlage 5.

Zodra het nachtnet opstart zullen wij starten met het nieuwe nachtnet zoals aangeboden in het vervoerplan 2021 met de volgende wijzigingen:

1. I.v.m. de Floriade moet ook lijn N23 omrijden. Daardoor veranderen de vertrektijden op deze lijn, aansluitingen blijven behouden.
2. Wij stellen voor om de eerste rit van de N23 te starten op busstation 't Oor i.p.v. Almere Centrum. Deze rit vertrekt om 1:14 vanaf Almere Centrum en heeft daardoor overlap met de laatste intercity naar Amsterdam van 1:22. Door de rit te starten vanaf busstation 't Oor wordt deze overlap weggehaald.

