

**Onderwerp**

Goedkeuring tussentijdse wijziging Vervoerplan concessie IJssel-Vecht per 14 april 2024

Kern mededeling:

Met deze mededeling informeren wij u over de vaststelling van het vervoerplan IJssel-Vecht ingaande 14 april 2024. Eerder hebben we u met onze mededeling van 26 september 2023 (#3157654) geïnformeerd over onze goedkeuring van het Vervoerplan IJssel-Vecht 2024. Met onze mededeling van 30 november 2023 (#3195176) hebben we u geïnformeerd over de start van de concessie IJssel-Vecht. Gezien de moeizame start hebben we u op 23 januari 2024 (#3217980) opnieuw geïnformeerd.

Mededeling:**Per 14 april 2024 wijzigt de dienstregeling in de concessie IJssel-Vecht**

Vanaf start van dienstregeling 2024 heeft EBS te maken met te veel rituitval als gevolg van personeelstekort. Dat leidt tot een onbetrouwbare uitvoering van de dienstregeling waar reizigers veel hinder van ondervinden. Om tot een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling te komen, heeft EBS voorgesteld de dienstregeling per 14 april 2024 aan te passen. De voorgestelde wijzigingen zijn beschreven in bijgevoegd vervoerplan, welke wij tijdens de vergadering van Ge-deputeerde Staten op 26 maart 2024 hebben vastgesteld. De wijzigingen in Flevoland zijn weergegeven in bijlage 1. De onderbouwing van deze wijzigingen is te vinden in het vervoerplan (bijlage 2).

Met de voorgestelde wijzigingen wordt het voorzieningenniveau in de concessie IJssel-Vecht met 8,1% afgeschaald. Daardoor zijn er minder chauffeurs nodig voor de uitvoering van de dienstregeling en kan ongeplande rituitval tot een minimum worden beperkt. Voor reizigers blijven vrijwel alle verbindingen intact, maar zijn er op sommige momenten minder reismogelijkheden. Daarnaast biedt deze wijziging op een aantal lijnen de mogelijkheid om de aansluitingen op de trein te herstellen of te verbeteren.

ROCOV en gemeente Lelystad zijn betrokken bij de voorgestelde wijzigingen

Het voorstel voor aanpassing van de dienstregeling is conform concessiebepalingen afgestemd met de centrumgemeenten in het concessiegebied. Voor Flevoland betreft dit gemeente Lelystad.

Tevens heeft ROCOV Flevoland (gezamenlijk met ROCOV Overijssel en ROCOV Gelderland) advies uitgebracht op de voorgestelde wijzigingen. De ROCOV's adviseren overwegend positief op de voorgestelde wijzigingen, maar hebben ook een aantal vragen, bedenkingen en negatieve adviezen. In de aanbiedingsbrief bij het vervoerplan heeft EBS een reactie opgenomen op de door de ROCOV's aangedragen vragen, bedenkingen en adviezen (bijlage 3). Deze reactie is voor ons voldoende om goedkeuring te kunnen geven op de voorgestelde wijzigingen.

Wij verwachten dat EBS per 15 december 2024 weer op het aangeboden niveau rijdt

De tussentijdse aanpassing van de dienstregeling is tijdelijk. EBS heeft ons toegezegd uiterlijk 15 december 2024 (ingangsdatum dienstregeling 2025) weer het aangeboden voorzieningenniveau te kunnen rijden. Wij verwachten dat EBS maximale inspanning levert om aan die toezegging te voldoen. EBS heeft daarvoor een Plan van Aanpak voor werving van personeel aan concessieverleners aangeleverd. Hieruit blijkt dat zij eind juni al over voldoende

Registratienummer

3241774

Datum

26 maart 2024

Expertiseteam

ETMOB

Openbaarheid

Openbaar

Portefeuillehouder

Reus, J. de

Ter kennisname aan PS en
burgerleden

Mededeling

Bladnummer
2
Registratienummer
3241774

chauffeurs moeten beschikken om deze tijdig opgeleid te hebben voor de uitvoering van de volledige dienstregeling per 15 december 2024.
Wij worden periodiek geïnformeerd door EBS over de voortgang van de werving. Begin juli is dan ook een eerste ijkmoment om te beoordelen of EBS aan haar toezegging zal kunnen voldoen. Zo nodig dient EBS dan separaat een alternatief vervoerplan uit te werken waarmee een betrouwbare dienstregeling geboden wordt per 15 december 2024.
Op het moment dat EBS op 15 december 2024 niet in staat is het aangeboden voorzieningenniveau betrouwbaar uit te voeren, blijft het in gebreke. Wij zijn voornemens in dat geval over te gaan tot nader te bepalen sancties.

De concessie-afspraken en boeteregeling blijven van toepassing

Een aangepaste dienstregeling leidt niet tot wijziging van de overige concessie-afspraken. De concessiebepalingen ten aanzien van rituitval blijven ook na ingang van de aangepaste dienstregeling van toepassing. Onze exploitatiebijdrage wordt bijgesteld voor het aantal dienstregelingen in de aangepaste dienstregeling. De hoogte van de (on geplande) rituitval zullen wij dan echter toetsen aan het aantal dienstregelingen dat in de aangepaste dienstregeling is opgenomen. Bij overschrijding van de normen voor rituitval behouden wij de mogelijkheid daarover een boete op te leggen en geldt dat niet gereden ritten niet vergoed worden. Voor de periode tot 14 april 2024 passen wij ook de concessiebepalingen ten aanzien van rituitval toe.

EBS rapporteert periodiek over de voortgang qua personeel, materieel en uitvoering

Provinciale Staten van Provincie Flevoland hebben op 28 februari een motie (EMS52) aangenomen om 3 maandelijks geïnformeerd te worden over de voortgang in de concessie IJssel-Vecht. Met EBS is afgesproken dat zij periodiek rapporteren over de voortgang wat betreft personeel en uitvoering van de dienstregeling. De eerste rapportage over de voortgang in de concessie IJssel-Vecht ontvangt u medio april 2024.

Bijlagen

Naam bijlage:	eDocs nummer:	Openbaar in de zin van de Woo (ja/nee aangeven)
Bijlage 1: Overzicht wijzigingen per lijn per 14 april 2024 concessie IJssel-Vecht	3238762	Ja
Bijlage 2: Vervoerplan IJssel-Vecht 14 april 2024	3243225	Ja
Bijlage 3: Reactie EBS op adviesaanvraag ROCOV's gewijzigde dienstregeling 14 april 2024 IJssel-Vecht	3243257	Ja

Voorgestelde wijzigingen per lijn per 14 april 2024 - concessie IJssel-Vecht / Flevoland

Lijn	Traject	wijziging
71	Emmeloord – Zwartsluis – Zwolle	werkdagen; laatste rit Zwartsluis – Emmeloord (22:48 uur) en Emmeloord – Zwartsluis (22:47 uur) vervalt. zaterdag, zondag: geen wijzigingen
76	Marknesse – Oldemarkt	Geen wijzigingen
77	Lemmer - Emmeloord	werkdagen; Dienstregeling ongewijzigd: in de daluren inzet van een 8-persoonstaxibus. zaterdag, zondag; ongewijzigd (rijdt niet)
141	Urk – Emmeloord - Kampen	werkdagen; Twee van de drie vroege ochtend ritten die starten in Emmeloord starten op Urk Vlaak. Alleen rit van 6:06 vanaf Emmeloord blijft rijden. Rit van 5:36 en 6:36 uur vangen aan op Urk Vlaak. De tweede rit vanaf Emmeloord naar Urk wordt dan 7:06 uur. zaterdag, zondag, zo; geen wijzigingen
142	Amersfoort Vathorst – Nijkerk – Zeewolde - Harderwijk	werkdagen; Eerste rit vanuit Amersfoort Vathorst (6:44 uur) naar Nijkerk / Zeewolde wordt ingekort en start dan in Nijkerk. Avondritten vanuit Nijkerk (20:02, 21:02, 22:02 uur) naar Harderwijk en vanuit Harderwijk (19:03, 20:03, 21:03 uur) naar Nijkerk vervallen. Ter compensatie extra ritten op lijn 144. zaterdag, zondag; ongewijzigd (rijdt niet)
143	Lelystad – Swiferbant – Dronten - Kampen	Geen wijzigingen;
144	Harderwijk – Zeewolde v.v.	werkdagen; 3 extra ritten tussen Harderwijk – Zeewolde v.v. ter compensatie van de vervallen ritten op lijn 142. zaterdag, zondag; ongewijzigd
146	Dronten – Emmeloord – Kuinre	Geen wijzigingen
147	Dronten – Harderwijk – (Barneveld)	Lijn wordt in Harderwijk gesplitst in 2 lijnen. Aansluiting op de trein in Dronten en Harderwijk wordt hierdoor hersteld. Werkdagen buiten de vakanties: ongewijzigd werkdagen in de vakantie: spitsverdichting vervalt; gehele dag een uurdienst. zaterdag, zondag: geen wijzigingen.
150	Almere – De Eemhof – Zeewolde	Geen wijzigingen
207	Harderwijk – Lelystad – Batavia Stad	Lijn wordt op station Lelystad geknipt. Traject Station Lelystad – Batavia Stad wordt stadslijn 3; Lijn 207 wordt Harderwijk – Lelystad: verder geen wijzigingen.
214	Lelystad – Emmeloord - Marknesse	Geen wijzigingen: Alle dagen na 21:00 uur exploitatie met 8 persoons bus.
215	Urk – Nagele – Kampen	Lijn vervalt in zijn geheel.
216	Harderwijk – Zeewolde – Almere	werkdagen: in de daluren tussen 10:00 en 13:00 uur terug naar uurdienst.
218	Urk - Lelystad	werkdagen; alleen patroontijden wijzigen waardoor aansluiting op de reguliere IC in Lelystad wordt verbeterd.
1	Station – Lelystad Haven	In de avond (alle dagen) en op zondag extra ritten om wegvallen lijn 11 op te vangen waardoor halfuursdienst behouden blijft.
2	Station – Kustwijk	Geen wijzigingen. Op zaterdagavond (18:06 uur) één extra rit om gat in de dienstregeling op te vullen.
3	Station – Batavia Stad	Nieuwe lijn ter vervanging van lijndeel station Batavia Stad van lijn 207. Gehele week van vroeg tot laat wordt in beide richtingen een halfuursdienst geboden.

5/8	Station – Lelycentre Station – Hollandse Hout	Verlagen frequentie in de daluren op werkdagen en op zaterdag naar een uurdienst.
7	Station - Aviodrome	Aan het einde van de ochtendspits en aan het einde van de middagspits vervallen twee ritten.
11	Station – Almere Haven	Vervalt; zie ook lijn 1
13	Station – Batavia Stad	Vervalt; Verbinding Station – Batavia Stad wordt door lijn 3 vervuld.
16	Station – De landerijen	Geen wijzigingen

Vervoerplan IJssel-Vecht 2024

Voorstellen EBS voor de dienstregeling per 14 april 2024

versie: definitief, 11 maart 2024

Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
1.1	Aanleiding	2
1.2	Doelstelling en uitgangspunten	2
1.3	Indeling.....	3
1.4	Proces en vervolg	3
1.5	Meivakantie 2024: aangepaste dienstregeling Zwolle en omgeving vanwege werkzaamheden aanleg passerelle	4
2	Regio Arkemheen	4
3	Regio Zuidelijk Flevoland	4
4	Regio Oostelijk Flevoland	5
5	Regio Noordoostpolder	6
6	Regio Kampen en Kop van Overijssel	7
7	Corridor Zwolle - Apeldoorn.....	8
8	Regio Veluwe-Oost	9
9	Regio Veluwe-West.....	9
10	Regio Salland en Deventer.....	10
11	Regio's Noordoost-Overijssel en Noord-Veluwe	12
12	Apeldoorn.....	14
13	Zwolle	15
	Kleine verbeteringen	16
14	Stadsdienst Lelystad	16

Bijlage: Effect wijzigingen op aantal Dienstregelingsuren (DRU's)



1 Inleiding

In dit Vervoerplan beschrijven we de wijzigingen in de dienstregeling in de concessie IJssel-Vecht die op 14 april 2024 ingaat.

1.1 Aanleiding

EBS heeft bij de aanbesteding van de busconcessie IJssel-Vecht een dienstregeling voorgesteld met meer dienstregelingen dan voorheen. De nieuwe dienstregeling is op 11 december 2022 ingegaan (voor IJsselmond en Lelystad op 10 december 2023). Er is op dit moment helaas te weinig inzetbaar personeel beschikbaar om de aangeboden dienstregeling structureel betrouwbaar uit te kunnen voeren. Dit is voornamelijk een gevolg van inefficiency als gevolg van stallingen op andere locaties dan voorzien, hoog ziekteverzuim en personeelsuitstroom vanwege de hoge gemiddelde leeftijd en CAO-afspraken die tot een grotere behoefte aan personeel leiden. Beperkingen in werving en opleiding van chauffeurs tijdens de coronapandemie hebben geleid tot een tekort op de arbeidsmarkt, wat ook in andere concessies in Nederland speelt. Tijdens de coronapandemie zijn veel uitzendkrachten elders aan de slag gegaan, wat de sector nu nog parten speelt. Het zal nog maanden duren voordat er voldoende personeel beschikbaar is. Hierdoor kan het uitgebreide dienstenaanbod sinds 10 december jl. niet volledig worden uitgevoerd. In overleg met de opdrachtgever is besloten een voorstel te ontwikkelen voor een gewijzigde/verbeterde dienstregeling, die naar verwachting wel betrouwbaar uit te voeren is.

1.2 Doelstelling en uitgangspunten

Om de betrouwbaarheid voor reizigers te verbeteren hebben wij een aangepaste dienstregeling gemaakt. Hierbij is voornamelijk gekeken naar aanpassingen in frequenties en bedieningsperiodes. In enkele gevallen hebben we wijzigingen aangebracht in de lijnvoering. Op deze manier willen we de bereikbaarheid voor alle reizigers waarborgen. Met de nieuwe dienstregeling, die op 14 april 2024 van kracht wordt, leggen we de basis voor een stabielere uitvoering van de dienstverlening. De dienstregeling wordt weer betrouwbaar doordat het vervoersaanbod aansluit bij het de beschikbaarheid van chauffeurs. Het uitvalpercentage is gerelateerd aan het aantal diensten dat momenteel niet gesteld kan worden. We kiezen voor afname van de dienstregeling die een paar procent groter is dan het verwachte tekort aan chauffeurs per vestiging, omdat we willen voorkomen dat we na 14 april alsnog met te veel ongeplande uitval te maken krijgen. Door nu voldoende af te schalen ontstaat er naast het rijden van de geplande dienstregeling ook bijvoorbeeld ruimte om chauffeurs verlof te geven, achterstallig verlof weg te werken, verplichte opleidingen te laten volgen, etc. Dit zorgt bij reizigers voor een heldere dienstregeling, en bij chauffeurs voor rust in de operatie (wisseling van bussen tijdens een dienst zouden nu beter moeten verlopen, wat tot minder regeldruk voor de chauffeur leidt) wat uiteindelijk ook bijdraagt aan het terugdringen van het ziekteverzuim.

Naast het kwantitatief minder rijden, realiseren we ook een aantal verbeteringen in de dienstregeling. Zo passen we op een aantal lijnen de vertrektijden aan, waardoor we beter op treinen gaan aansluiten, pakken we rijtijdproblemen aan en voeren we enkele kleine aanpassingen door die de reiziger ten goede komen. Tot slot organiseren we onze exploitatie anders: We rijden vanuit onze vestigingen in kleinere gebieden. Zo beperken we de 'olievlekwerking' als er ergens iets fout gaat. We maken een nadrukkelijker onderscheid in de opzet van diensten die met dieselmotoren rijden en diensten die met elektrische bussen rijden. Daardoor werken we efficiënter en staan bussen niet meer onnodig stil.



Uitgangspunten/kaders (zoals aangegeven door de opdrachtgever):

- de dienstregeling moet minimaal voldoen aan het Programma van Eisen (PvE) wat betreft frequenties en bedieningsperioden;
- op lijnen met een uursfrequentie mag niet minder worden gereden. Minder rijden kan alleen plaatsvinden lijnen met een hogere frequentie;
- afschaling van de dienstregeling mag niet leiden tot het niet voldoen aan de vervoersplicht;
- betrouwbaarheid en robuustheid van de dienstregeling is belangrijker dan overal directe verbindingen. Lange lijnen kunnen eventueel geknipt worden, mits er voor reizigers een betrouwbare (zoals in gepubliceerde dienstregeling is opgenomen) alternatieve reismogelijkheid (met overstap) mogelijk blijft. Het knippen van lijnen maakt het mogelijk meer vestigingsgebonden te rijden. Problemen in de uitvoering kunnen dan meer dan nu lokaal worden opgelost en voor het eventueel opschalen van de dienstregeling in delen biedt dat ook meer mogelijkheden;
- het belang van de reiziger weegt zwaarder dan het belang van EBS als de afschaling mogelijk leidt tot inefficiëntie in de exploitatie en/of minder variatie in werkpakket van de chauffeurs;
- de afschaling mag enigszins per gebied variëren op basis van verwachte beschikbaarheid personeel. Het streven is om de gevolgen zo gelijkmatig mogelijk over het concessiegebied te verdelen;
- de afschaling is tijdelijk. Het streven is zo snel mogelijk terug te keren naar de aangeboden (omvang van de) dienstregeling;
- de DRU-verdeling per provincie mag tijdelijk anders zijn dan waar bij de aanbesteding vanuit is gegaan.
- een deel wijzigingen is mogelijk toekomstvast. Dit geldt als er sprake is van een verbetering van de dienstregeling (zoals een zinvoller inzet van DRU's, betere aansluitingen, betere routes en bediening van haltes).

Bij het opstellen van de dienstregeling zijn ook in vervoerkundig opzicht algemene uitgangspunten/principes toegepast bij het kiezen van de lijnen en trajecten waarop het aanbod minder wordt. Voorbeelden hiervan zijn:

- de zoekrichting bij het afschalen is erop gericht om over de hele concessie voor zoveel mogelijk reizigers hun vaste reis in stand te houden. Lijnen en ritten met relatief weinig instappers komen daardoor sneller tijdelijk te vervallen;
- de impact van een teruggang van 4 naar 2 keer per uur minder ingrijpend is dan van 2 naar 1 keer per uur;
- een extra overstap en/of en langere reistijd is niet wenselijk, maar minder ingrijpend dat het vervallen van een reismogelijkheid is een belangrijk streven;
- de impact van de inzet van 8-persoonsbussen is minder groot dan het opheffen van een rit en geldt als een goed tijdelijk alternatief.

1.3 Indeling

In dit Vervoerplan houden we de bekende indeling in regio's aan zoals eerdere vervoerplannen is gehanteerd. Per regio beschrijven we de wijzigingen ten opzichte van de dienstregeling die op 10 december jl. is ingegaan. De lijnen worden beschreven bij de regio waar ze deel van uitmaken.

In de bijlage 'Effect wijzigingen op aantal Dienstregelingsuren (DRU's)' laten we voor de wijzigingen de gevolgen voor het aantal DRU's zien.

1.4 Proces en vervolg

In de voorbereiding naar het opstellen van deze dienstregeling zijn, naast onze opdrachtgevers, de centrumgemeenten (Zwolle, Apeldoorn, Deventer en Lelystad), de gemeente Harderwijk, de drie



ROCOV's en de vertegenwoordiging vanuit de ondernemingsraad van EBS meerdere malen geconsulteerd en om advies gevraagd. Dit heeft geresulteerd in een aantal aanpassingen in de dienstregeling ten opzichte van de oorspronkelijke voorstellen. Het resultaat van dit proces en de afstemming op ambtelijk niveau is vastgelegd in dit Vervoerplan en de dienstregelingstabellen.

Dit concept-Vervoerplan is op 26 februari 2024 in een eerste versie voorgelegd aan onze opdrachtgevers. Het definitieve concept-Vervoerplan wordt uiterlijk 12 maart 2024 aangeboden aan de provincies Flevoland, Overijssel en Gelderland en voor besluitvorming door GS ingediend.

1.5 Meivakantie 2024: aangepaste dienstregeling Zwolle en omgeving vanwege werkzaamheden aanleg passerelle

In de meivakantie, van 28 april tot en met 3 mei 2024, rijdt EBS een aangepaste dienstregeling in Zwolle en omgeving. In die periode wordt direct ten noordwesten van het station een passerelle gebouwd, welke een open verbinding moet vormen tussen het centrum in het noorden en het in ontwikkeling zijnde gebied Hanzeland aan de zuidzijde van het station. Deze passerelle overspant de sporen en het busstation. Om de bruggdelen van deze passerelle te kunnen plaatsen, is er in de meivakantie van 2024 een treinvrije periode gepland. Tijdens deze treinvrije periode is ook een deel van het busstation en de daarop aansluitende Schuttebusbrug niet te gebruiken. Dit heeft tot gevolg dat de bussen van en naar het centrum moeten omrijden om alsnog het busstation te kunnen bereiken of verlaten. Voor deze week geldt de dienstregeling van 14 april als basis.

2 Regio Arkemheen

Lijn 101 Harderwijk – Amersfoort Vathorst: minder ritten in de avonduren

We korten de rit die om 18.41 uur uit Harderwijk vertrekt in. In de afgeschaalde dienstregeling rijdt deze rit niet door tot Amersfoort-Vathorst, maar eindigt deze op Nijkerk-Station. Reizigers met bestemming Vathorst (gemiddeld minder dan 1 per werkdag) kunnen in Nijkerk overstappen op de trein.

Later in de avond zetten we de rit van 21.11 uur uit Harderwijk naar Amersfoort Vathorst om in een reserveerRRReis-rit. De ritten na 21.11 zijn in de huidige situatie al reserveerRRReis-ritten: we schakelen dus eerder in de avond over van vaste ritten naar reserveerRRReis-ritten, die van Harderwijk-Station naar Harderwijk-Salentijnerhout rijden. De op 10 december jl. nieuw geïntroduceerde rit van 22.14 uur van Vathorst naar Harderwijk komt vanaf 14 april te vervallen.

Lijn 102 Amersfoort – Apeldoorn: extra ritten tussen Hoevelaken en Amersfoort rijden niet in vakantiedienstregeling

De spitsritten op lijn 102 tussen Hoevelaken-Julianalaan en Amersfoort-Station rijden vanaf 14 april niet meer in de vakantiedienstregeling. Deze ritten voorzien met name in een vervoersbehoefte in de basisdienstregeling, in de vakanties volstaat op lijn 102 een uursdienst op dit traject.

3 Regio Zuidelijk Flevoland

SnelRRReis 216 Harderwijk – Almere Stad: tussen 9 en 12 uur naar uurdienst

SnelRRReis 216 rijdt sinds 10 december op werkdagen de hele dag een halfuursdienst. In de vakantiedienstregeling rijden we in de daluren, tussen ca. 9 en 14 uur, een uurdienst. In het voorstel voor afschaling was het idee om alle ritten die niet in vakantie rijden ook in de basisdienstregeling niet te rijden en tussen 9 en 14 uur een uurdienst te rijden. Echter, in de bezettingscijfers van januari zien we veel reizigers tussen 12 en 14 uur, met name tussen Harderwijk en Zeewolde. We hebben er



daarom voor gekozen om op lijn 216 alleen tussen 9 en 12 terug te gaan naar een frequente van 1 keer per uur.

Lijn 142 Harderwijk – Zeewolde – Nijkerk – Amersfoort Vathorst: op werkdagen in avonduren vervangen door lijn 144

Van de drie ritten tussen Nijkerk en Harderwijk in de avonduren maken tussen Nijkerk en Zeewolde relatief weinig mensen gebruik: de gemiddelde bezetting is maximaal 2,6. We vervangen deze ritten door drie ritten op lijn 144, die net als in de weekenden gaat rijden tussen Harderwijk en Zeewolde. De verbinding tussen deze kernen blijft hiermee in stand en kent zelfs een lichte verbetering, omdat lijn 144 en lijn 216 samen op zowel de treinen uit de richting Zwolle als de richting Amersfoort aansluiting bieden richting Zeewolde. Reizigers van Nijkerk naar Zeewolde reizen vanaf 14 april via Harderwijk en krijgen een langere reistijd.

In de ochtenduren korten we de rit van lijn 142 die om 6.44 uur vanaf Vathorst vertrekt in. Vanaf 14 april start deze te Nijkerk-Station, om 7.01 uur. Deze rit heeft op het vervallen traject nog nauwelijks instappers.

4 Regio Oostelijk Flevoland

SnelRRReis 207 Harderwijk – Lelystad: op Lelystad-Station geknipt in lijn 207 en lijn 3

Vanaf 14 april bieden we op het traject Harderwijk – Lelystad-Station – Batavia Stad twee afzonderlijke lijnen:

- snelRRReis 207 van Lelystad-Station naar Harderwijk;
- lijn 3 van Lelystad-Station naar Batavia Stad, als onderdeel van de stadsdienst.

De reden voor deze knip is dat er nog relatief weinig doorgaande reizigers zijn (de koppeling over het station is er sinds 10 december), en het realiseren van goede aansluitingen op de trein in Harderwijk voor veel stilstand zorgt in Lelystad. In de huidige dienstregeling staat lijn 207 een aantal minuten stil op Lelystad-Station, ten behoeve van de aansluiting op de trein, en de bussen staan ca. 20 minuten stil bij Batavia Stad. Gezien de huidige situatie willen we voorkomen dat bussen en chauffeurs lang stilstaan in plaats van reizigers vervoeren. Bovendien is de reden dat er op het einde van de lijn veel buffertijd zit momenteel minder van belang; deze extra tijd was bedoeld om met lijn 207 via Lelystad Airport te gaan rijden als dat wordt geopend, maar dat is onlangs verder uitgesteld.

De aankomst- en vertrektijden van lijn 207 tussen Harderwijk en Lelystad zijn gericht op de aansluitingen in Harderwijk en wijzigen niet op werkdagen. In het weekend zijn deze in de middaguren gewijzigd, met de hele dag hetzelfde aankomst- en vertrekpatroon.

Tenslotte is de route van lijn 207 in Lelystad aangepast. Op dit moment gaat de route tussen de Larserdreef en het station via de Zuigerplasdreef en de haltes Politiebrug en Ziekenhuis. Deze nieuwe route (sinds 10 december) blijkt niet zinvol: van de haltes wordt tot nu toe met deze lijn weinig gebruik gemaakt, en de aansluiting op de Middendreef zorgt voor veel vertraging. We zetten de tijd die chauffeurs stil staan liever om in zinvolle uren en laten lijn 207 vanaf 14 april via de Larserdreef en Middendreef naar het station te rijden en vice versa. Hiermee wordt voldaan aan het PVE waarin gesteld wordt dat routes van A-lijnen niet kunnen worden gewijzigd.

Tussen Lelystad-Station en Batavia Stad rijdt vanaf 14 april de hele week lijn 3, via de route van de huidige lijn 207. Deze rijdt in beide richtingen 7 dagen per week van vroeg tot laat een halfuursdienst, die aansluit op de treinen.



[Lijn 147 Dronten – Harderwijk – Barneveld; op Harderwijk station geknipt in lijn 147 en lijn 114.](#)

Lijn 147 Dronten – Harderwijk is sinds 10 december 2023 een doorgaande lijn geworden. Dat heeft voordelen, echter een negatief gevolg van deze doorkoppeling is dat de treinaansluiting in Harderwijk van en naar Flevoland niet meer gerealiseerd kan worden. Ook de voorheen goede aansluiting in Dronten is daarmee verloren gegaan. Hierop is door veel reizigers teleurgesteld gereageerd. En dat is begrijpelijk. Het blijkt dat een veel grotere reizigersgroep van de aanpassing nadelen ondervindt dan de kleine aantallen die in Harderwijk nu zonder overstap door kunnen reizen. Daarnaast leidt de doorkoppeling tot lange omlopen die moeilijk valt te combineren met de beperkte actieradius van elektrische voertuigen. Regelmatig moet daarom alsnog van bus gewisseld worden in Harderwijk. De koppeling in Harderwijk laten we daarom los. Hierdoor kan Het traject Dronten – Harderwijk zodanig worden aangepast dat er goed wordt aangesloten op de trein; In Harderwijk op de trein richting Amersfoort en in Dronten op de trein van en naar Zwolle. Voor beide stations zijn dit de belangrijkste overstapbewegingen. Het traject Harderwijk – Barneveld krijgt een nieuw lijnnummer: 114. Dit nummer sluit aan op de overige nummering op dat deel van de Veluwe en is daarmee logisch. Hierdoor verbeteren we de kwaliteit van deze lijnen. Deze aanpassing zullen we daarom ook na december 2024 handhaven.

Om uren te besparen vervalt de halfuurdienst in de daluren tussen 10:00 en 13:00 op lijn 114. De bezetting is dan laag en een uurdienst biedt ruim voldoende capaciteit om alle reizigers een zitplaats te garanderen. Op lijn 147 komt de vakantiedienstregeling weer terug. De spitsverdichting naar een halfuurdienst vervalt daarmee tijdens de schoolvakanties.

5 Regio Noordoostpolder

[Lijn 77 Emmeloord – Lemmer: Andere opzet van de exploitatie; dienstregeling wijzigt niet](#)

De vervoersvraag op lijn 77 is buiten de ritten die scholieren van en naar Emmeloord brengen zeer gering. Daarom passen we de exploitatie aan: In de spitsuren zetten we een ingehuurd bus in. Buiten de spits en in de vakanties wordt de exploitatie ingevuld door de inzet van een 8 persoons voertuig. We kiezen er bewust voor hier geen ritten op te heffen, omdat voor dit deel van de Noordoostpolder geen alternatieve verbindingen voorhanden zijn. Door onderscheid te maken in de in te zetten voertuigtipes garanderen we dat er voldoende capaciteit is.

[Lijn 141 Urk – Emmeloord – Kampen: Twee vroege ritten van Emmeloord naar Urk vervallen](#)

De centrale dragende verbinding op deze corridor is lijn 141 Urk – Kampen. Voorheen werd deze lijn vanuit de stalling Emmeloord geëxploiteerd. Daarom begonnen 3 vroege ritten op Emmeloord busstation richting Urk. De vervoervraag op deze 3 ritten is gemiddeld minder dan 1 reiziger per rit. We laten daarom twee van de drie ritten naar Urk vervallen. Deze starten nu op Urk Vlaak. De rit om 6:06 uur uit Emmeloord handhaven we, zodat er nog wel een vroege reismogelijkheid overblijft.

NB. Het nieuwe busstation op Urk is naar verwachting pas in het najaar van 2025 gereed, ook een deel van de beoogde nieuwe haltes aan de Staartweg en de halte Vlaak wordt pas in de loop van 2024 gerealiseerd. De werkzaamheden die leiden tot de nieuwe, gewenste situatie zorgen bovendien voor hinder. In het eerste halfjaar van 2024 wordt de Staartweg vernieuwd en worden nieuwe haltes aangelegd. Ook de rotonde Singel-Almerelaan, op de route van lijn 141, is dan niet door verkeer te gebruiken. Later dat jaar wordt ook het traject van de rotonde Singel-Almerelaan tot en met het gemeentehuis vernieuwd. Dit betekent dat EBS in dienstregeling 2024 de oude route van lijn 141 rijdt, waarbij regelmatig een omleiding zal gelden. Deze omleidingen zijn ook voor lijn 641 van kracht.



SnelRRReis 215 Kampen – Urk vervalt

Tussen Urk en Kampen rijdt in de brede spits een nieuwe rechtstreekse verbinding via Nagele. Het gebruik van deze lijn is (nog) minimaal; Bezettingen variëren tussen 2 en 5 reizigers per rit. Ook bleek kort na introductie dat de aansluiting op de trein in Kampen uiterst onzeker is doordat onze bussen regelmatig vertraging oplopen, vooral in het centrum van Kampen. De beoogde reistijdwinst ten opzichte van lijn 141 wordt daardoor niet gerealiseerd. Deze lijn heffen we daarom per 14 april op. Reizigers hebben een goed alternatief met basislijn 141 via Emmeloord naar Kampen. Deze lijn rijdt niet door het centrum van Kampen en ondervindt de bovengenoemde vertragingen daarom niet.

Over de vertragingen in Kampen gaan we met de gemeente in overleg, teneinde hiervoor oplossingen te zoeken alvorens we lijn 215 gaan herintroduceren.

SnelRRReis 214 Lelystad- Emmeloord – Steenwijk: inzet 8-persoons voertuig

De Corridor Lelystad - Emmeloord behoudt de huidige bediening. Vanaf 21:00 uur zetten we 8-persoonsvoertuigen worden in. De bezetting is dan structureel laag. Hierdoor zijn minder eigen chauffeur nodig. Uiteraard monitoren we de bezetting van deze ritten goed. Mocht de bezetting van deze ritten structureel gaan groeien, dan passen we de in te zetten capaciteit aan.

Ten opzichte van de huidige dienstregeling halteren er meer ritten op de halte Domineesweg. Hierdoor verbeteren we de bediening van Nagele en Urk. We zijn voornemens deze uitgebreide bediening van de Domineesweg ook na december 2024 te continueren.

SnelRRReis 218 Urk – Lelystad

De patroontijden van lijn 218 passen we aan. Hierdoor herstellen we een goede aansluiting in Lelystad op de Intercity van en naar Almere en Amsterdam. We verwachten dat daarmee lijn 218 voor de reizigers aantrekkelijker wordt en dat daarmee de bezetting gaat groeien. We handhaven om die reden de inzet van de reguliere bussen.

NB. Het nieuwe busstation op Urk is nog niet gereed, evenals een deel van de beoogde nieuwe haltes. Met lijn 218 rijden we met uitzondering van het busstation wel de route zoals beoogd, en bedienen we de nieuwe halte Michiel de Ruyterallee; deze ligt aan de nieuwe doorgaande weg tussen de nieuw te bouwen Zeeheldenwijk en bedrijventerrein Zwolsche Hoek. In samenspraak met de gemeente Urk wordt gekeken of een tijdelijke halte bij de Michiel de Ruyterbrug mogelijk is. Ook is de gemeente Urk voornemens om een nieuwe halte te realiseren op de Urkerweg ter hoogte van de rotonde bij de Singel.

6 Regio Kampen en Kop van Overijssel

Lijn 74 Kampen – Hasselt: in de daluren vervallen de tussenslagen

We gaan op lijn 74 (Hasselt – Kampen) de tussenslagen van Hasselt naar Genemuiden opheffen in de daluren van 10:00 – 15:00 uur. Deze ritten hebben een gering aantal reizigers. Er blijft ieder uur een verbinding in stand. Ook de laatste ritten na 23:00 uur, als de bezetting minimaal is vervallen op dit traject. Zo blijven we voldoen aan het PvE en zijn de gevolgen voor de reizigers minimaal

Lijn 11 Stadsdienst Kampen: inzet 8 persoons voertuigen

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 en 143. Buiten de spitsuren en op zaterdag is de vervoervraag gering (zie afbeelding hieronder voor de bezetting buiten de spitsuren op werkdagen, op zaterdag is het beeld vergelijkbaar). Zodanig, dat inzet van 8 persoons voertuigen dan voldoende is om alle



reizigers te vervoeren. We zetten in deze perioden daarom de huidige exploitatie met grote bussen om naar exploitatie met 8 persoonsvoertuigen. Voordeel hiervan is dat alle ritten gehandhaafd kunnen blijven.

Concessie: IJsselVecht
Exploitatiejaar: 2024
Exploitatiemaand: 2024-01
Exploitatieweekdagtype: Werkdag
Lijn: 4011-R-1

Bezetting: Gemiddeld

Point	Name	1011 9:01:00	1013 9:31:00	1015 10:01:00	1017 10:31:00	1019 11:01:00	1021 11:31:00	1023 12:01:00	1025 12:31:00	1027 13:01:00	1029 13:31:00	1031 14:01:00	1033 14:31:00	1035 15:01:00
	Meeegenomen dagen	12	11	15	15	15	13	11	13	14	14	13	13	14
	Voertuigcapaciteit	41	39	39	39	39	41	39	39	39	39	41	39	39
	Bezetting	Bezetting	Bezetting	Bezetting	Bezetting	Bezetting	Bezetting	Bezetting	Bezetting	Bezetting	Bezetting	Bezetting	Bezetting	Bezetting
47335020	Kampen, Station	2,9	2,5	1,6	2,7	2,4	1,6	2,3	2,5	3,6	4,8	6,0	4,6	5,9
47335030	Kampen, Station	3,3	4,1	1,6	2,7	2,4	1,6	2,3	2,5	3,6	4,8	6,0	4,6	5,9
47330201	Kampen, IJsselbrug	2,9	2,5	1,5	2,8	2,3	3,3	2,3	2,7	3,6	4,9	6,2	4,9	5,9
47332200	Kampen, Koornmarkt	2,9	2,5	1,5	2,9	2,3	3,3	2,5	2,7	3,9	4,9	6,2	4,9	5,8
47331900	Kampen, Bovenhavenstraat	2,3	1,3	1,1	1,4	1,1	3,2	2,3	2,1	4,0	4,4	5,7	4,7	5,4
47334750	Kampen, Isala Polikliniek	2,5	1,3	1,1	1,4	1,1	3,1	2,3	2,2	4,0	4,1	5,6	4,1	5,5
47330080	Kampen, Gemeentehuis	2,2	1,4	1,1	1,0	1,0	2,9	2,5	2,2	4,0	4,1	5,3	4,1	5,5
25830580	Kampen, Lovinkstraat	2,4	1,5	1,5	1,3	1,5	3,0	2,0	2,2	3,5	3,7	5,9	3,8	4,8
25830290	Kampen, Alinderboom	2,5	1,6	1,5	1,4	1,6	3,0	1,9	2,4	3,5	3,6	5,5	3,4	4,6
47334450	Kampen, Tormerit	2,8	1,5	1,3	1,4	1,8	3,1	1,7	2,7	3,0	3,4	5,9	3,4	3,9
25830300	Kampen, Andoorn	2,9	2,0	1,4	1,7	1,7	3,2	2,1	2,5	2,8	3,1	4,2	3,1	3,3
47331280	Kampen, Akeldi	3,9	2,5	1,7	3,1	3,3	1,7	2,1	2,6	2,2	2,9	4,0	2,5	3,1
25830310	Kampen, Sterrenkroos	4,3	2,6	2,1	2,0	2,5	2,2	1,5	2,6	2,5	2,4	3,8	2,7	2,9
47334070	Kampen, Eneprij	4,5	3,0	2,3	2,3	2,6	2,4	1,6	2,5	2,5	2,3	3,5	2,6	2,9
47334400	Kampen, Almere College	4,8	3,1	2,3	2,5	2,6	2,6	1,6	2,8	2,5	2,3	3,6	2,9	2,9
25830320	Kampen, Hilbert v Dijkstraat	5,3	3,1	2,5	2,7	3,1	2,7	1,6	2,9	2,6	2,4	3,6	3,2	3,1
25830330	Kampen, Doctor Kofflaan	4,4	3,2	2,6	2,7	3,3	2,8	1,6	3,1	2,5	2,1	3,4	2,8	3,1
47330120	Kampen, Beneluxweg	4,4	3,8	2,5	2,9	3,2	2,8	1,5	2,6	2,4	2,4	3,1	2,5	3,1
47330230	Kampen, Hanzelaan	4,6	4,0	2,9	3,0	3,7	3,0	1,5	2,8	2,4	2,1	2,7	2,5	3,0
47333300	Kampen, Oostzeestraat	4,6	4,1	2,9	3,1	3,7	3,1	1,5	2,8	2,6	2,3	2,7	2,5	3,1
25830110	Kampen, Oranjesingel	4,5	4,5	2,9	3,5	3,9	3,2	1,5	2,8	2,6	2,4	2,8	2,5	3,0
47330300	Kampen, Van Heutszplein	4,5	4,5	2,9	3,5	3,9	3,2	1,4	2,8	2,6	2,2	2,7	2,5	2,9
47330200	Kampen, IJsselbrug1	4,4	4,5	2,7	3,5	4,2	4,8	1,3	2,5	2,0	2,0	1,6	2,9	2,9

Lijn 171 Blokzijl – Zwolle en lijn 174 Zwolle – Genemuiden; Minder ritten in de daluren

De uitbreiding van lijn 171 en 174 in de daluren draaien we terug. De vervoervraag is dan dermate laag dat lijn 71 deze reizigers ruimschoots kan bedienen. Vanwege de veel lagere vervoersvraag in de vakanties rijdt lijn 171 en lijn 174 dan niet. Reizigers kunnen mee met lijn 71 en lijn 74.

Lijn 161 Hasselt – Zwolle Isala – Marslanden (– Deventer)

De rit vanuit Blokzijl en de verdichtingsritten in de ochtendspits rond Hasselt kennen een lage bezetting. Daarom laten we deze ritten vervallen. Ook de laatste rit van Zwolle Isala naar Hasselt en terug laten we om die reden vervallen. Tussen Hasselt en Zwolle biedt lijn 71 voldoende reismogelijkheden.

Lijn 70 Zwartsluis – Oldemarkt: iets aangepaste route

Na de start van de dienstregeling bleek de rijtijd van lijn 70 te krap. Voorheen werd dit op lijn 76 weer ingelopen. Deze lijn is nu een reserveveerRRReis, waardoor de koppeling met die lijn is komen te vervallen. Vooralsnog rijden we de route in Oldemarkt daarom als een eenzijdige lus met de klok mee om alvast enige tijd te winnen. We kiezen bewust voor deze richting, zodat instappers in de kern van Oldemarkt niet ineens aan de overkant in hoeven te stappen. Hierdoor is de impact voor de reizigers minimaal.

Lijn 71 Emmeloord – Zwartsluis – Zwolle: Laatste rit ingekort

Op het deeltraject Zwartsluis – Emmeloord laten we de laatste rit heen (22:48 uur uit Zwartsluis naar Emmeloord) en terug (22:47 uur uit Emmeloord) vervallen. Er maakt slechts een enkele reiziger gebruik van. Een eerdere rit laten vervallen zou leiden tot een lange stilstand van bus en chauffeur. Bovendien voldoet dit niet aan het PvE. Door de minimale bezetting van deze laatste ritten is het effect voor de reizigers ook klein.

7 Corridor Zwolle- Apeldoorn

ComfortRRReis 304 Apeldoorn – Zwolle: grotendeels ongewijzigd



Op lijn 304 vervallen de ritten 1030, 1034, 1059 en 1063: dit zijn ritten in de zgn. tegenspitsrichting tussen Emst/Epe en Zwolle, aan het einde van de ochtendspits (1030 en 1034) en het begin van de middagspits (1059 en 1063). Daarnaast wordt rit 1012 van Zwolle naar Apeldoorn ingekort, waardoor deze start om 6.48 uur vanaf de halte Heerde-Molenkampweg.

Naast deze beperkte aanpassingen kiezen we ervoor om de dienstregeling van comfortRRReis 304 grotendeels ongewijzigd te laten. Lijn 304 rijdt 7 dagen per week van vroeg tot laat en is voor reizigers de basislijn op de verbinding Apeldoorn-Zwolle. Het verminderen van het aantal ritten op de snelRRReis-lijnen 201 en 210 ligt daarom voor ons meer voor de hand. Op advies van het ROCOV laten we, in tegenstelling tot het eerste voorstel, de eerste reismogelijkheden tussen Hattem en Zwolle op zaterdag en zondag niet vervallen.

[SnelRRReis 201 Zwolle – Apeldoorn: lagere frequentie in de ochtendspits](#)

We verlagen de frequentie op lijn 201 van Apeldoorn naar Zwolle van 6 naar 4 keer per uur in de ochtendspits. Reizigers krijgen hierdoor minder reismogelijkheden, op basis van de bezettingscijfers is de capaciteit op de resterende ritten voldoende om alle reizigers een zitplaats te bieden.

[SnelRRReis 201: lagere frequenties](#)

We verlagen de frequentie op lijn 210 van Apeldoorn naar Zwolle van 6 naar 4 keer per uur in de ochtendspits. In daluren, tussen 9 en 12 uur, schalen we af van een halfuursdienst naar een uurdienst. Na het middaguur neemt de vervoervraag in beide richtingen weer toe, met name tussen Zwolle en de Veluwe, waardoor minimaal een halfuursdienst nodig is. In middagspits worden de korte ritten (Zwolle-Epe) uit de dienstregeling gehaald, waardoor we tot einde dienst een halfuursdienst rijden op hele traject van Zwolle naar Apeldoorn. Reizigers krijgen door deze afnames minder reismogelijkheden; op basis van de bezettingscijfers is de capaciteit op de resterende ritten voldoende om alle reizigers een zitplaats te bieden.

[Lijn 609 Zwolle-Station – Deltion Campus: opheffen](#)

Lijn 609 rijdt sinds 10 december tussen Zwolle-Station en Deltion-Campus. Daarmee rijdt deze Gelderse lijn exact dezelfde route als lijn 9 van stadsdienst Zwolle. Per 14 april heffen we lijn 609 op, reizigers naar Deltion kunnen gebruik maken van lijn 9 of een van de andere lijnen tussen het station en Deltion Campus. De capaciteit van lijn 9 is voldoende om alle reizigers van lijn 609 te vervoeren. Wij blijven monitoren of dat ook na de zomervakantie het geval is, en in geval van capaciteitsproblemen zetten we extra ritten in.

8 Regio Veluwe-Oost

In de regio Veluwe-Oost zijn per 14 april geen wijzigingen in de dienstregeling.

9 Regio Veluwe-West

[Lijn 111 Nunspeet – Harderwijk: op zaterdag als reserveerRRReis](#)

Lijn 111 tussen Harderwijk en Nunspeet wordt in de avonduren en op zondag gereden als reserveerRRReis. Op zaterdag gaat overdag ook voor alle ritten gelden dat reizigers ze moeten reserveren. Op basis van de 80-percentiel-bezetting is te zien dat geen van de ritten een hogere bezetting telt dan 5 en dat deze maatregel behoudens de reserveerplicht geen nadelige gevolgen voor reizigers heeft.



Lijn 112 Nunspeet – Apeldoorn: kleine aanpassingen en op zaterdag handhaven huidige dienstregeling

Op lijn 112 start de eerste rit richting Apeldoorn bij de halte Elspeet-Centrum. Deze rit krijgt als starttijd 6.08 uur. Het traject van Nunspeet naar Elspeet vervalt voor deze rit; in november 2023 was de gemiddelde bezetting op dit traject lager dan 1. De rit van 19.44 uur uit Apeldoorn (met eveneens een geringe gemiddelde bezetting van maximaal 2 reizigers) zetten we om in reserveerRRReis. In de huidige dienstregeling zijn de ritten op lijn 112 na 20 uur al reserveerRRReis. Ook op zaterdag korte we de eerste rit in en zetten we de rit van 19.44 uur uit Apeldoorn om in reserveerRRReis.

In de oorspronkelijke voorstellen voor 14 april was opgenomen om, net als voor lijn 111, ook lijn 112 van Nunspeet naar Apeldoorn op zaterdag als reserveerRRReis aan te bieden. We hebben hier vanaf gezien omdat de bezetting op een aantal ritten hoger is dan de capaciteit van de 8-persoonsbussen die we voor reserveerRRReis inzetten. De dienstregeling van lijn 112 wordt daarom ook na 14 april met een vaste 12-meterbus uitgevoerd.

Lijn 104 Harderwijk – Barneveld: inkorten rit

De laatste volledige rit van lijn 104 van Harderwijk naar Barneveld, met vertrek om 19.12 uur uit Harderwijk, rijdt vanaf 14 april niet verder dan knooppunt Wittenberg. Deze rit rijdt net na de middagspits, kent op het traject tussen Wittenberg en Barneveld een zeer geringe bezetting en leidt in de huidige situatie tot een lange rit met leeg materieel voor EBS.

Stadsdienst Harderwijk, lijn 1: terug naar een uurdienst en gewijzigde route

Vanaf 14 april rijden we op de stadsdienst Harderwijk (lijn 1) een uurdienst in plaats van een halfuursdienst. De eerste en laatste reismogelijkheden houden we in de aangepaste dienstregeling in stand en met de aankomst- en vertrektijden op het station bieden we aansluiting op onder andere de lijnen 101 en 216.

Vanwege de krappe rijtijd van de nieuwe route door het centrum, die we vanaf 10 december rijden, is ook de route van lijn 1 aangepast: komende vanuit Frankrijk gaat lijn 1 direct naar station, en na een korte stilstand wordt de route vervolgd naar het ziekenhuis, het centrum en vervolgens richting de wijk Frankrijk. Hiermee maken we lijn 1 betrouwbaarder dan in de huidige situatie en geven we gehoor aan klantreacties, die we onder andere van het ROCOV Gelderland ontvingen.

SnelRRReis 206 Harderwijk – Apeldoorn: minder ritten

Op snelRRReis-lijn 206 van Apeldoorn naar Harderwijk heffen we verspreid over de dag een aantal ritten op. In de eerste plaats zijn dat de 2 ritten die we rond het middaguur rijden. Daarnaast heffen we in de ochtendspits de ritten 1003, 1006 en 1007 op, en in de middagspits de ritten 1015 en 1016. Dit resulteert erin dat lijn 206 in beide spitsen minimaal een uurdienst rijdt, uitgebreid met een extra rit op een moment dat wij een relatief hoge bezetting zien (gegevens november 2023). Reizigers die op andere tijdstippen willen reizen kunnen gebruik maken van lijn 104 of de treinverbinding via Amersfoort.

10 Regio Salland en Deventer

In de regio Salland en in de stadsdienst van Deventer verlagen we de frequenties op een aantal lijnen om de hoeveelheid uren te verminderen; we kunnen alle verbindingen in stand houden en hoeven geen lijnen op te heffen, ook niet in de avonduren of het weekend. We gaan minder rijden op meerdere lijnen en op verschillende dagsoorten, hieronder lichten we per lijn toe wat de voorgestelde wijzigingen zijn.



Stadsdienst Deventer: lijn 1 en 5 Vijfhoek – Station in de spitsuren een halfuursdienst

De lijnen 1 en 5 tussen het station en Vijfhoek, die op het eindpunt in de Vijfhoek aan elkaar zijn gekoppeld, gaan in de spitsuren minder rijden. In de huidige dienstregeling rijden beide lijnen een kwartiersdienst, vanaf april bieden we op beide lijnen een halfuursdienst. Dit betekent voor de reizigers dat zij minder reismogelijkheden hebben, maar het gaat bij gelijkblijvende reizigersaantallen niet leiden tot een capaciteitstekort. Lijn 1 komt in de spits om x.01 en x.31 aan op het station (en geeft aansluiting op de treinen naar Amsterdam, Zwolle en Roosendaal) en lijn 5 om x.24 en .54 uur, met aansluiting op de treinen naar Den Haag, Schiphol en Enschede. In de middag sluit lijn 1 met vertrek vanaf het station om x.13 en x.43 uur aan op de IC's uit de richting Den Haag/Schiphol en Enschede, en lijn 5 met vertrek om x.20 en .50 uur op de treinen in de knoop van x.15/x.45 uur uit de richtingen Amsterdam, Zwolle en Roosendaal.

Stadsdienst Deventer: lijn 4 naar Schalkhaar in de avonduren en op zaterdag overdag een uurdienst

Voor het verminderen van het aanbod op lijn 4 hebben we gekozen voor het rijden van een uurdienst op zaterdag en in de avonduren op werkdagen en zaterdag. Hierbij is het patroon van de resterende ritten op zaterdag en in de avonduren gebaseerd op de uurdienst op zondagen, en eerste en laatste reismogelijkheden van – en naar Schalkhaar blijven bestaan.

Lijn 160 Deventer – Bathmen: maandag- tot en met zaterdagavond uurdienst

Tussen Bathmen en Deventer neemt de frequentie van lijn 160 in de avonduren (na 19 uur) af van een halfuursdienst naar een uurdienst. De ritten zijn in hetzelfde patroon ingelegd als op zondagavond (wat in de huidige dienstregeling al een uurdienst is), en de laatste reismogelijkheid van Deventer naar Bathmen blijft gelijk.

Omdat het aantal reizigers op lijn 160 op zaterdag hoger is dan die op lijn 6, met name tussen De Scheg en het station, is besloten om lijn 160 op zaterdag overdag niet te wijzigen. We blijven dan een halfuursdienst rijden, en in plaats daarvan gaat lijn 6 op zaterdag een uurdienst rijden.

Stadsdienst Deventer: lijn 6 op zaterdag een uurdienst naar Colmschate

Lijn 6 gaat op zaterdag van een halfuursdienst naar een uurdienst. Het aantal instappers is beperkt, en met de uurdienst blijft de reismogelijkheid in stand. Lijn 6 gaat op zaterdag met dezelfde aankomst- en vertrektijden rijden als op zondag.

Lijn 165 Raalte – Deventer: alle avonden vanaf 19.09 uur een uurdienst

In de huidige dienstregeling rijdt lijn 165 's avonds een halfuursdienst. We verlagen na 19 uur de frequentie en bieden vanaf 14 april een uursdienst. In onze voorstellen was ook het vervallen van de laatste rit van Deventer naar Raalte opgenomen, omdat deze relatief veel chauffeursuren kost. Hier zien we na overleg met onze chauffeurs en de ROCOV's en het nader controleren van het aantal instappers op deze rit (gemiddeld 3 -4 per rit) vanaf, waarmee de laatste reismogelijkheid in stand blijft.

Lijn 166 Raalte – Zwolle Hessenpoort en Lijn 167 Lemelerveld – Zwolle Hessenpoort: vervallen spitsverdichting

Op zowel lijn 166 als lijn 167 vervallen de extra spitsritten (die alleen buiten de vakanties rijden). Het betreft de volgende ritten:

- lijn 166 in de ochtend, ritten van 7.08 en 8.08 uur van Raalte naar Zwolle;
- lijn 166 in de middag, ritten van 15.08 en 16.08 uur van Zwolle naar Raalte;
- lijn 167 in de ochtend, rit van 7.01 uur van Dalfsen naar Zwolle.



Voor lijn 167 betekent dit dat de eerste reismogelijkheid vervalt. We kiezen hiervoor omdat het een rit betreft met een gemiddelde bezetting van maximaal 0,5 reizigers (november 2023) en er dus relatief weinig reizigers hinder van ondervinden. Van de tweede en derde rit, met een gemiddelde bezetting van respectievelijk 11,8 en 13,0 reizigers wordt aanzienlijk meer gebruik gemaakt.

11 Regio's Noordoost-Overijssel en Noord-Veluwe

Lijn 30 Hardenberg – Hoogeveen: vervallen tussenrit

Op lijn 30 vervalt rit 1009, die om 7.47 vertrekt in Hoogeveen en om 8.27 uur aankomt op Hardenberg-Station. Dit is een rit die in de vakanties niet rijdt en die een relatief geringe gemiddelde bezetting heeft, waarschijnlijk omdat de aansluiting op zowel lijn 129 als de schooltijden in Hardenberg niet optimaal is. De drukkere ritten voor en na deze rit hebben beide nog voldoende capaciteit om de 5 – 10 reizigers van de vervallen rit een zitplaats te bieden. De halfuurdienst op lijn 30 tussen Hoogeveen en Hardenberg blijft in de nieuwe dienstregeling in stand.

Lijn 129 Dedemsvaart – Coevorden: in spits minder ritten tussen Slagharen en Coevorden

Lijn 129 rijdt in de daluren 1 keer per uur tussen Dedemsvaart en Slagharen, en in de spitsuren 2 keer per uur tussen Dedemsvaart via Slagharen naar Coevorden. In de aangepaste dienstregeling halveren we het aanbod tussen Slagharen en Coevorden en rijden nog 1 keer per uur door, waardoor 1 – 3 reizigers per rit minder reismogelijkheden krijgen.

We wijzigen de aankomst- en vertrektijden van lijn 129 in de spitsuren om de aansluitingen en overstapmogelijkheden van lijn 129 op lijn 30 in Lutten en Slagharen te handhaven.

ComfortRRReis lijn 301 Nunspeet – Zwolle – Dedemsvaart: geknipt op Zwolle-Station en een lagere frequentie na 9.30 uur

Per 14 april knippen we lijn 301 in een lijn van Nunspeet naar Zwolle, en een lijn van Dedemsvaart naar Zwolle. Dit biedt enerzijds mogelijkheden om, zoals in de inleiding is beschreven, meer vestigingsgebonden te rijden, en anderzijds om de aansluitingen op de trein vanuit beide richtingen te optimaliseren.

We hebben de lijnen zo opgebouwd, dat er op de lijn van – en naar Dedemsvaart in de ochtend aansluiting is van bus op trein, en na het middaguur sluiten de bussen richting Dedemsvaart aan op de aankomende treinen in Zwolle. Voor de lijn naar Nunspeet is de aansluiting op de trein in Nunspeet belangrijker. Daar sluiten we in de ochtend aan op de treinen richting Amersfoort, en in de middag bieden we aansluiting van de trein op de bus naar Nunspeet en Elburg. Verder hebben we de vroege ritten naar Nunspeet met 12 minuten verschoven, zodat de reizigers een betere overstap krijgen en niet, zoals in de huidige situatie, na aankomst in Nunspeet een tijdje moeten wachten op de trein.

Andere aanpassingen op deze lijn zijn:

- in de daluren vervallen de korte ritten tussen Zwolle-Station en Bergkloosterweg. Tussen Zwolle en Dedemsvaart resteert een halfuursdienst;
- in de middagspits verlagen we in beide richtingen (naar Nunspeet en naar Dedemsvaart) de frequentie van 4 naar 2 keer per uur. We wijken hier in overleg met de opdrachtgever af van het PvE, en bieden nog voldoende vervoerscapaciteit;
- de rit van 7.26 uur uit Dedemsvaart (tot 8.41 Zwolle) vervalt;
- het verbeteren van de aansluitingen leidt tot gewijzigde aankomst- en vertrektijden (alle dagsoorten).



Lijn 217 Dedemsvaart – Zwolle: twee ritten vervallen

Omdat we, zoals hierboven beschreven, kiezen voor minder ritten op lijn 301, handhaven we het merendeel van de populaire snelle lijn tussen Zwolle en Dedemsvaart. We laten twee ritten vervallen en zorgen voor het merendeel van de reizigers dat hun rit ook in de afgeschaalde dienstregeling blijft rijden. De ritten die vervallen zijn die van 6.56 uur en 17.55 uur van Dedemsvaart naar Zwolle: de rit van 6.56 uur is een verdichtingsrit en de ritten die er 10 minuten voor en na rijden hebben voldoende capaciteit, terwijl de rit van 17.55 uur een zeer geringe bezetting kent (gemiddeld 1,4 reizigers) die als alternatief met lijn 301 kunnen reizen.

Lijn 199 Elburg – Zwolle: niet meer in vakanties en randen van de spits

Lijn 199 laten we in de vakanties vervallen. Ongeveer de helft van de reizigers op deze lijn heeft Deltion als bestemming en reist niet in de vakanties, en voor de andere helft (met overwegend bestemming station) is lijn 301 het alternatief. Daarnaast laten we in deze tijdelijke dienstregeling ook op werkdagen buiten de vakantie de ritten van 6.37 uur (vrijwel alleen reizigers naar station), 8.37 uur (lage bezetting, want net na eerste uur Deltion) en 17.30 en 18.30 uur (geringe bezetting) vervallen.

Nieuwe route en halte lijn 199

In het kader van de nieuwe ontsluiting van bedrijventerrein H2O bij Wezep wijzigt de route van lijn 199. Deze wijziging gaat medio april 2024 in, op het moment dat de infrastructuur hiervoor beschikbaar is. Komende vanuit Oldebroek gaat lijn 199 onder de A28 en slaat linksaf naar de Rondweg (zie afbeelding). Aan de Rondweg wordt tussen de Voltastraat en de Zernikestraat een nieuw haltepaar aangelegd. We bedienen deze haltes met lijn 199. Vanaf de Rondweg voert de nieuwe route via de nieuwe rotonde naar de aan te leggen oprit van de A28 richting Zwolle.





De verkeerssituatie ter hoogte van de nieuwe op- en afritten wordt gereguleerd door middel van KAR en EBS gaat uit van een goede doorstroming van het OV op die locatie.

12 Apeldoorn

In Apeldoorn kunnen we voor het afschalen van de dienstregeling net als in Deventer volstaan met het verlagen van frequenties. We heffen geen lijnen op, en alle verbindingen tussen het station en de wijken blijven de hele week in stand. Reizigers ervaren wel minder reismogelijkheden, en door de opzet van het lijnennet en de dienstregeling is het bij lagere frequenties het niet meer mogelijk om in beide richtingen (bus op trein en trein op bus) op de trein aan te sluiten. Hierin hebben we keuzes moeten maken.

Op lijn 12 naar de Willem III kazerne hebben een kleine aanpassing in de rijtijdverdeling en de aankomst- en vertrektijden doorgevoerd. Dit om de stilstand op het eindpunt uit de dienstregeling te halen en onze uren zinvoller in te zetten, en om de kans op te vroeg doorkomen bij de halte Sportlaan, wat nu regelmatig gebeurt, te verkleinen.

Diverse lijnen van een kwartiersdienst naar een halfuursdienst

Omdat er meerdere lijnen zijn waar we de frequentie aanpassen zonder dat daar een lijnspecifieke toelichting aan ten grondslag ligt, zijn deze hieronder puntgewijs beschreven:

- lijn 1 naar de Apenheul, op zaterdag en zondag een halfuursdienst in plaats van een kwartiersdienst;



- lijn 10 naar Malkenschoten, op werkdagen een halfuursdienst in plaats van een kwartiersdienst;
- lijn 11 naar Gelre Ziekenhuis, op werkdagen en zaterdag een halfuursdienst in plaats van een kwartiersdienst (voor deze dienstregeling hebben we het patroon van de zondagdienstregeling aangehouden).

In het oorspronkelijke voorstel is opgenomen dat we dit voor de lijnen 3 en 4 samen wilden doorvoeren op zondagen. Gezien het aantal instappers en de omvang van het vervoersgebied in de Maten gaan we deze lijnen op zondag niet minder rijden.

Lijn 2 en lijn 8 in avonduren en op zondag gezamenlijk en halfuursdienst

De lijnen 2 en 8 zijn op de eindhalte Zuidbroek aan elkaar gekoppeld. In de huidige dienstregeling rijden beide lijnen een halfuursdienst. We verlagen dit naar een uurdienst, waardoor voor Zuidbroek door beide lijnen samen nog 2 reismogelijkheden per uur resteren. We hebben in de dienstregeling vanaf 14 april het vertrekpatroon van lijn 8 aangehouden, in verband met de aansluitingen vanaf de trein en de comfortRRReis lijnen 302 en 304.

Lijn 15 op werkdagen in daluren naar een uurdienst en betere aansluiting in de avond

We verlagen de frequentie van lijn 15 in de daluren overdag. Het aantal reizigers is dan relatief beperkt en een uurdienst volstaat om aan de vervoervraag te voldoen. Daarnaast is, los van de afschaling, het patroon in de avonduren aangepast om in Apeldoorn beter op de trein aan te sluiten.

13 Zwolle

Op de stadsdienst van Zwolle realiseren we een aantal besparingen in het aantal uren door een tweetal maatregelen; Afschalen van lijn 1 op zaterdag en een opzet met 2 in plaats van 3 lijnen in Zwolle-zuid -Ittersumerbroek.

Stadsdienst Lijn 1 station – Stadshagen: op zaterdag een halfuursdienst

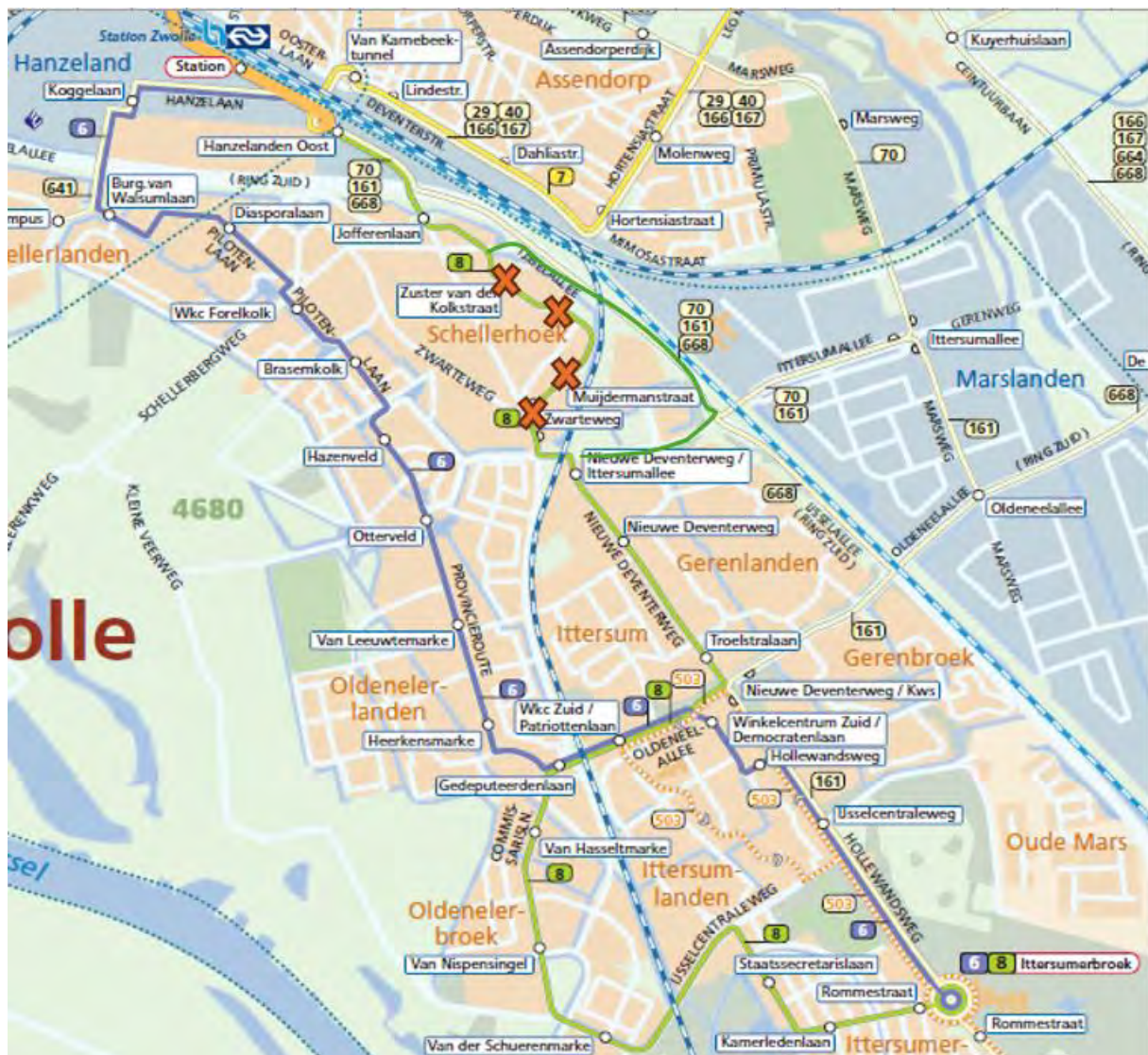
We kiezen voor maatregelen op lijn 1 omdat dit de enige lijn is in Zwolle die op zaterdag een kwartierdienst biedt. Alle overige lijnen rijden nu al een halfuurdienst. Als we die afschalen zouden er uurdiensten ontstaan. Dit is op een stadsdienst ongewenst. Qua bezetting biedt ook een halfuurdienst op lijn 1 op zaterdag voldoende capaciteit om alle reizigers comfortabel te vervoeren.

Stadsdienst Lijn 6 en 8: Station – Ittersumerbroek: Lijn 6 vervangt lijn 14

Zwolle Zuid wordt momenteel met 3 lijnen bediend. Lijn 14 kent daarbij het laagste gebruik. Voor een deel rijdt lijn 14 dan ook als reserveerRRReis. We realiseren een besparing door de bediening terug te brengen naar 2 lijnen: Lijn 6 en lijn 8. Daarbij neem lijn 6 de route van lijn 14 over en rijdt vervolgens door naar de Rommestraat. Feitelijk gaan we daarmee terug naar de situatie voor 2022. Wel handhaven we op lijn 8 de huidige route via de IJsselallee. Op het gezamenlijke traject van de huidige lijnen 6 en 8 wordt de frequentie daardoor lager, maar alle reismogelijkheden blijven in stand. De wijk Ittersumerbroek behoudt de bestaande frequenties, zij het met een wat langere reistijd als met lijn 6 wordt gereisd. Lijn 8 is ongewijzigd. Wel veranderen de patroontijden door de gewijzigde loop van lijn 6. In de avonduren en op zondag houden de lijnen 6 en 8 net als overdag ieder een halfuurdienst. Momenteel is dat een uurdienst.

In onderstaande afbeelding is uit een oudere OV-plattegrond de route van lijn 6 en de route van lijn 8 (met de aanpassing ingetekend) via de IJsselallee weergegeven.





Kleine verbeteringen

We maken van de gelegenheid gebruik om meteen een paar kleine verbeteringen door te voeren. Enkele beginnende en eindigende ritten van lijn 3 bij het Stadion laten we nog een paar haltes doorrijden, in plaats van een rit met leeg materieel van en naar de stalling. Bussen die daar beginnen en eindigen rijden nu leeg langs een aantal haltes van en naar de stalling. En die ritten kunnen natuurlijk met een hele kleine moeite (en met groot plezier voor de betreffende reizigers) de haltes in Berkum aandoen.

Op lijn 7 verschuiven we een paar ritten die nu 1 minuut na elkaar vertrekken. Hierdoor voorkomen we dat bussen elkaar in de weg staan op het station en we geven meer duidelijkheid voor de reizigers die nu niet weten in welke bus te moeten stappen.

14 Stadsdienst Lelystad

In Lelystad, waar het personeelstekort groter is dan in andere delen van de concessie, kiezen we voor een aantal grotere aanpassingen in het lijnennet. We heffen twee lijnen op, de lijnen 11 (Station – Lelystad-Haven) en 13 (Station – Batavia Stad), wijzigen de bediening van Batavia Stad en verlagen op een aantal lijnen de frequenties.



Lijn 11 Station – Lelystad-Haven: vervalt, en uitbreiding lijn 1 in avonduren

Op de verbinding tussen Lelystad-Haven en het station vervalt lijn 11. Deze nieuwe lijn vormt een snelle verbinding tussen beide eindpunten, waarbij een deel van de route parallel loopt aan lijn 1, en langs de Visarenddreef aan de route van lijn 2. Met het vervallen van lijn 11 behouden we een goede oppervlakte-ontsluiting van dit deel van Lelystad en kunnen alle reizigers nog twee keer per uur van- of naar het station reizen. Enkel de halte Bedrijvenbrug wordt niet bediend vanaf 14 april; deze halte wordt momenteel nog geschikt gemaakt voor gebruik door de gemeente Lelystad en kan vanaf 15 december 2024 in de dienstregeling van lijn 11 worden opgenomen.

In de huidige dienstregeling rijden lijn 1 en lijn 11 's avonds samen een halfuursdienst. Omdat terugvallen naar een uurdienst op deze verbinding niet wenselijk is, breiden we de dienstregeling van lijn 1 in de avonduren uit van een uurdienst naar een halfuursdienst. Ook de laatste reismogelijkheden van het station naar Lelystad-Haven blijven bestaan in de aangepaste dienstregeling.

Lijn 2 Station – Kustwijk: extra rit op zaterdagavond

In de dienstregeling van lijn 2 op zaterdagavond mist in de huidige dienstregeling een rit van Oostvaardersbrug naar het station, waardoor in dat tijdsblok het aantal reismogelijkheden beperkt is. Vanaf 14 april nemen we deze ontbrekende rit, met vertrek 18.06 uur vanaf Oostvaardersbrug, op in de dienstregeling.

Lijn 13 Station – Batavia Stad: vervalt, bediening Batavia Stad overgenomen door lijn 3

In hoofdstuk 4 is beschreven waarom lijn 207 tussen Harderwijk en Batavia Stad wordt geknipt in 2 lijnen. Het traject tussen Lelystad-Station en Batavia Stad gaat vanaf 14 april rijden als lijn 3. We bieden op deze lijn in beide richtingen 7 dagen per week van vroeg tot laat een halfuursdienst, die aansluit op de treinen.

Lijn 13 komt per 14 april te vervallen. Voor de bediening van Batavia Stad volstaat lijn 3, en gezien het aantal instappers op de route van lijn 207/lijn 3 heeft deze lijn de voorkeur gekregen boven de route met lijn 13 via de Kempenaar. Reizigers van – en naar de Kempenaar worden geconfronteerd met een langere loopafstand tot een halte en moeten uitwijken naar de haltes Kempenaarbrug, Karveelbrug en Vesteburg op lijn 3, of Gondel Noord op de route van lijn 2.

Lijn 7 Station – Aviodrome: minder ritten in de uitloop van de spitsen

Lijn 7 rijdt in de spits 2 keer uur, en in de daluren en vroege avond 1 keer per uur. In de dienstregeling vanaf 14 april vervallen aan het einde van de ochtendspits en aan het einde van de middagspits 2 ritten, waardoor we eerder overgaan naar een lagere frequentie. De vervallen ritten zijn:

- de rit van 9.00 uur van het station naar Aviodrome;
- de rit van 9.19 uur van Aviodrome naar station;
- de rit van 17.55 uur van het station naar Aviodrome;
- de rit van 18.19 uur van Aviodrome naar station.

Gezien de aantallen instappers leidt deze aanpassing niet tot capaciteitsproblemen op lijn 7. Bovendien wordt een deel van de route van lijn 7 ook bediend door de lijnen 6, 16 en 207, waarop we de frequentie niet verlagen.

Lijn 5 Station – Lelycentre en lijn 8 Station – Hollandse Hout: uurdienst in daluren op maandag-vrijdag en op zaterdag

We verlagen de frequentie van de lijnen 5 en 8, die in de exploitatie op het station aan elkaar gekoppeld zijn om meer rechtstreekse reismogelijkheden te bieden. Beide lijnen gaan in de daluren



op werkdagen overdag (tussen 9 en 14 uur) en op zaterdag van een halfuursdienst naar een uurdienst. Reizigers kunnen gebruik maken van de resterende ritten, die voldoende capaciteit bieden, en voor reizigers op lijn 5 is vanaf Lelycentre ook lijn 4 een alternatief voor een busreis naar het station.



Bijlage Concept-effect wijzigingen op aantal Dienstregelingsuren (DRU's)

Geachte leden van de ROCOV's in Overijssel, Gelderland en Flevoland, Beste

Hierbij sturen we u het Vervoerplan en de dienstregelingstabellen die de aanpassingen in de dienstregeling van 14 april 2024 beschrijft. Het doel van de aanpassing is een voor de reiziger betrouwbare dienstregeling te realiseren. Daarom hebben we de dienstregeling qua omvang teruggebracht, zodat deze aansluit bij het beschikbare aantal inzetbare chauffeurs en bussen. Daar waar mogelijk hebben we ook een aantal verbeteringen in de dienstregeling doorgevoerd. Inhoudelijk verwijzen we daarvoor graag naar het bijgevoegde Vervoerplan. Graag willen we u bedanken voor de snelle en opbouwende reacties op onze eerste voorstellen. Hierdoor hebben we onze voorstellen op een aantal punten kunnen verbeteren. Allereerst gaan we in op uw algemene vragen en adviezen. Daaronder geven we aan hoe we invulling hebben gegeven aan uw inhoudelijke adviezen. We hebben dit per provincie gebundeld

Uw vragen:

1. Wij hebben begrepen dat de maximale termijn waarvoor deze afschaling zal gelden loopt tot 15 december 2024. In beginsel vinden wij dit een te lange termijn. Op welke manieren gaat u proberen de termijn te verkorten?
De afgeschaalde dienstregeling zal gelden tot 15 december. Voor nu prevaleert een stabiele situatie, in de eerste plaats voor de reizigers, die we niet te vaak met wijzigingen willen confronteren. Door een langere periode zonder wijzigingen garanderen we dit het beste. In de tweede plaats is het voor de stabiliteit van de dienstuitvoering beter niet te veel wijzigingen door te voeren. En tot slot biedt dit ons meer gelegenheid om te focussen op kwaliteitsaspecten voor de dienstregeling van 2025.
2. Indien onverhoopt pas op 15 december 2024 weer kan worden opgeschaald, welke garanties geeft u daarvoor aan de reizigers?
Hiermee kunnen we de meeste garanties geven voor een goede uitvoering in 2024 en verbeteringen in de dienstregeling van 2025.
3. Wat levert een Excel-regel op, komt u op deze manier wel uit met uw chauffeurs?
Per excel regel is het resultaat in DRU's verschillend. Daarnaast zijn er maatregelen die geen DRU's opleveren maar de exploitatie wel stabiel en efficiënter maken. We kunnen hier daarom niet een éénduidig getal voor geven. Het totale pakket in combinatie met de werving van nieuw personeel biedt echter de ruimte om de dienstuitvoering te kunnen normaliseren.
4. Welke HR-acties gaat u ondernemen om personeel te werven en het ziekteverzuim te verlagen om uit de huidige, zorgelijke, situatie te komen?
We doen de werving op verschillende manieren. De vacatures voor buschauffeur zijn nu bij vijf verschillende uitzendbureaus uitgezet. Dat zijn er vier meer dan voorheen. Via die bureaus kunnen werkzoekenden nu ook een opleiding tot buschauffeur volgen, die deels door EBS wordt betaald.
Wij werven ook zelf actief nieuwe buschauffeurs. Dat is nieuw want eerder was dat niet nodig. We hebben alle registers opengetrokken. Zo adverteren we bijvoorbeeld op onze eigen website en werknemers van EBS krijgen een bonus als ze nieuwe chauffeurs aandragen. Er zijn gesprekken zijn met verschillende onderwijsinstellingen en we presenteren ons op banenbeurzen.

Het arbeidsverzuim vanwege ziekte is in Nederland na corona nog steeds onverminderd hoog. Uitgestelde zorg/operaties, long covid, en mentale problemen hebben een significante impact op de inzetbaarheid van arbeidskrachten. Dat is in het OV niet anders. Chauffeurs werken daarnaast nog eens in een zeer onregelmatig roosters, inclusief weekenddagen, en hebben te maken met arbeidsomstandigheden (sociale veiligheid bijvoorbeeld) die ook tot een hoger dan gemiddeld verzuim kunnen leiden. Voor deze aspecten werken we gericht naar een re-integratie, gebaseerd op de persoonlijke situatie. Uit privacy overwegingen kunnen we daar in dit kader niet dieper op ingaan.

EBS heeft daarnaast het afgelopen jaar het verzuim gerelateerd aan de kwaliteit van de bussen (een hardnekkig fenomeen ten tijde van de Keolis noodconcessie) tot vrijwel nul weten te reduceren.

5. Wat gebeurt er met de abonnementen van reizigers, nu niet geleverd wordt wat in het vervoerplan voor 2024 staat?
Wanneer abonnementsreizigers bij onze klantenservice aangeven dat ze vaak geen gebruik konden maken van onze bussen door extreme uitval, dan kijken we wat een passende reactie is. In sommige gevallen is dat ook het teruggeven van een deel van het abonnementsgeld. We communiceren hier niet actief over en reizigers kunnen geen rechten ontlenen aan de manier waarop we hierin individueel gevallen mee omgaan.

Uw algemene adviezen:

1. Zoveel mogelijk 'vernieuwingen' herstellen om te komen tot stabiele situatie vóór december 2023.
Nieuwe lijnenvoeringen hebben nog onvoldoende tijd gehad om zichzelf te bewijzen en hebben daardoor mogelijk nog een lagere vervoersvraag.
2. Liever in de stad afschalen dan in de streek, maar let wel op dat wij voorzien dat een uursdienst in de stad, de concurrentiepositie van overige modaliteiten nog meer zal vergroten en dit mogelijk een doodsteek kan betekenen voor het stadsvervoer.
Voor een voldoende totaalresultaat is afschaling zowel in de stad als in de streek noodzakelijk. Zoals u ziet is ons pakket dan ook een mix van beide. Uursdiensten in de stad hebben we zo veel als mogelijk voorkomen, door af te schalen op kwartierdiensten of op lijnen die een variant van een basis halfuurdienst bieden op te heffen, zodat een halfuurdienst overblijft. Ook ziet u omzetting naar externe exploitatie terug in het vervoerplan. Op deze manier komen we maximaal tegemoet aan uw advies
3. Alleen afschalen op plaatsen waar meerdere keren per uur een bus rijdt en ook voldoende mogelijkheid is om de reizigers te kunnen vervoeren (zodat er geen reizigers blijven staan omdat de bus te vol is).
Dit is één van de uitgangspunten die we hebben gehanteerd.
4. Negatief advies op het volledig laten vervallen van volledige verbindingen, ook in de daluren.
We laten geen volledige verbindingen vervallen. Zelfs als we een lijn (deels) opheffen, is er een alternatief voorhanden
5. Minimaal één uurdienst per verbinding houden voor de streek.
Dit hebben we als uitgangspunt gehanteerd.
6. Altijd de laatste rit van de dag rijden (thuiskomstgarantie).
Slechts in enkele gevallen is de laatste rit vervallen. De motivatie daarvoor vindt u bij de maatregelen terug in het vervoerplan.
7. Maximale handhaving op aansluitingen op trein en overige bussen.
We verbeteren zelfs een aantal treinaansluitingen
8. Zo snel mogelijk, waar mogelijk, weer opschalen.
Zie ons antwoord op vraag 1 hierboven.
9. Geen inzet van een flexbus of RRReserveerbus e.d. Als de inzet van een grote bus niet zinvol is, wordt een kleinere bus, waar mogelijk, volgens dienstregeling ingezet. Daarmee kan naar reizigers goed gecommuniceerd kan worden.
We hebben geen nieuwe reserveer verbindingen geïntroduceerd. Hooguit zijn ritten omgezet naar reserveerRRReis, als dat op de betreffende lijn al voorkomt
10. EBS zorgt voor tijdige en duidelijke communicatie met reizigers. Op zoveel mogelijk plekken, zo spoedig mogelijk de tijdelijke dienstregeling vermelden. Bijvoorbeeld ook een grote pagina in de Stentor, de Gelderlander, op Omroep Flevoland en in huis-aan-huis bladen. Daarnaast op de site een begrijpelijk overzicht plaatsen. Maak het concreet. Lijn 1,2,3 vervalt. Lijn 4 blijft rijden om 10 over heel.
Wij zorgen voor een heldere communicatie van de wijzigingen.
11. Voorop staat dat een betrouwbaar product geleverd wordt.
Dit hebben we als uitgangspunt gehanteerd.
12. Wij gaan ervan uit dat u in het traject naar 14 april en 15 december ons op de hoogte houdt van de ontwikkelingen op gebied van personeels- en vervoerkundige zaken.
Over vervoerkundige zaken houden we u, zoals in dit vervoerplan, op de hoogte. Over personeelszaken zullen we u in algemene zin informeren.

Naar aanleiding van uw reactie per provincie en per lijn:

Flevoland

- Lijn 77: Naar aanleiding van uw advies om geen vraagafhankelijke ritten aan te bieden hebben we besloten de ritten buiten de spitsuren als vaste ritten te handhaven, maar deze wel met klein materieel te rijden.
- Lijn 141: We hebben uw advies opgevolgd om niet alle drie de vroege ochtend ritten van Emmeloord naar Urk te laten vervallen. We handhaven de vroege rit van 6:00 uur uit Emmeloord; een uur eerder dan in ons eerste voorstel.
- Lijn 142: We zijn tegemoetgekomen aan uw advies om avondritten tussen Zeewolde en Harderwijk in stand te houden. We doen dit met de inzet van de extra lijn 144.
- Lijn 214: Uit uw reactie maken wij op dat u verwacht dat er gehele dag kleine busjes in gezet worden. Dat is niet de bedoeling. Uitsluitend na 21.00 uur gaan we 8 persoons voertuigen inzetten. Na uw advies hebben we nogmaals expliciet gekeken naar bezetting van de avond ritten. Onze conclusie is dat deze met kleine bussen gereden kunnen worden.
- Lijn 216: Na uw advies hebben we nogmaals gekeken naar de bezetting in de daluren. Op grond daarvan hebben we besloten om in een beperktere periode terug te gaan naar uurdienst.
- Lijn 218: De verbinding Urk – Lelystad was eis in het PvE. daarmee is het niet mogelijk om binnen de door opdrachtgevers meegegeven kader deze lijn niet te rijden of in te korten. We handhaven de lijn daarom volledig. We verbeteren we de aansluiting in Lelystad. Verwacht mag worden dat de vervoersomvang op deze lijn sterk zal gaan groeien.
- Stadsdienst Lelystad: wij begrijpen uw algemene opmerking. Uw voorstellen om de lijnvoering te wijzigen nemen we niet over; voor een tijdelijke maatregel is dat te ingrijpend, en voor de reiziger naar onze mening minder helder. In Lelystad hebben we nadrukkelijke gekozen om terug te gaan naar een situatie die meer lijkt op die vóór 10 december, onder andere met lijn 3 en zonder lijn 11. Dat we lijn 13 laten vervallen is gezien de noodzaak om in Lelystad af te schalen (het tekort aan personeel is daar groot) en de bezettingscijfers te rechtvaardigen. De gemeente Lelystad kan zich vinden in onze voorstel.

Gelderland

- Lijn 101: Op lijn 101 kiezen we ervoor een aantal uitbreidingen per 10 december tijdelijk terug te draaien, omdat daar nog relatief weinig reizigers gebruik van maken. Onderdeel daarvan is het omzetten van 1 rit in reserveerRRReis, iets wat we in het algemeen zeer beperkt hebben gedaan, met uitzondering van lijn 111 op zaterdag. Omdat ook onderaannemers niet altijd voldoende personeel hebben om extra ritten te rijden en/of dit op korte termijn niet kunnen realiseren, zetten we op lijn 101 (en ook op andere lijnen in Gelderland) geen ritten om in vaste ritten met een 8-persoonsbus, maar houden we de reismogelijkheid in stand door de inzet van reserveerRRReis.
- Lijn 102: Gezien de bezetting op lijn 102 handhaven we de keuze om in de vakanties terug te brengen naar een uurdienst. Op werkdagen buiten de vakantie handhaven we de halfuursdienst.
- Lijn 104: Het inkorten van de laatste rit op deze lijn doen we, omdat van deze rit na knooppunt Wittenberg vrijwel geen reizigers gebruik maken. Op deze manier schalen we wel af, maar doen we dat zonder hinder voor veel reizigers. Het laten vervallen van eerdere ritten in plaats van de laatste leidt ertoe dat we niet meer aan het PvE zouden voldoen.
- Lijn 111: zie de reactie bij lijn 101.
- Lijn 112: mede naar aanleiding van uw advies hebben we besloten om op lijn 112 op zaterdag een reserveerRRReis in te zetten, maar om de huidige dienstregeling met 12-meterbussen te handhaven.
- Lijn 142: We zijn tegemoetgekomen aan uw advies om avondritten tussen Zeewolde en Harderwijk in stand te houden. We doen dit met de inzet van de extra lijn 144.

Overijssel

- Lijn 11, stadsdienst Kampen. Aanvankelijk hadden we hier in de daluren en de zaterdagen een uurdienst voorgesteld. Hierop hebt U positief geadviseerd. Nader overleg heeft echter geleid tot een beter voorstel: We handhaven de halfuurdienst, maar we bieden deze in de daluren en op zaterdag aan met een 8 persoons voertuig. De reiziger behoudt zo alle

reismogelijkheden en bovendien besparen we hiermee meer chauffeursuren. In het vervoerplan gaan we dieper op in.

- Lijn 71, 74 en lijn 161. Hier vervallen de laatste ritten. Dit zijn de ritten met de geringste bezetting. Het laten vervallen van eerdere ritten in plaats van de laatste leidt ertoe dat we niet meer aan het PvE zouden voldoen. Bovendien is dit strijdig met het uitgangspunt en uw wens om geen frequenties van minder dan één keer per uur te bieden
- Lijn 171 en 174: Uw opmerking over het pas laten vervallen van ritten op deze sneldiensten bij minder dan 2 reizigers volgen we niet. Deze lijnen bieden een aanvulling op de basislijnen. Deze basislijnen blijven rijden en bieden voldoende reismogelijkheden om alle reizigers een alternatief te bieden.
- Lijn 30: De spitsverdichting vervalt op deze lijn, onduidelijk is wat (nv) betekent. Dat is de rit die niet in de vakanties rijdt, wat bij EBS intern de toevoeging nv geeft (niet vakantie), met excuses voor de onduidelijkheid in dit opzicht.

Afsluitend

We zijn ervan overtuigd dat we alles afwegend tot een evenwichtig pakket voor de afschaling van de dienstregeling per 14 april zijn gekomen. Daarbij hebben uw adviezen en voorstellen op een aantal punten tot een verbetering geleid. We danken u daarom voor de positieve en snelle inbreng. Niet op alle punten hebben we uw advies gevolgd. We gaan er van uit dat bovenstaande toelichting en de inhoud van het bijgevoegde vervoerplan onze keuzes hierin voldoende duidelijk maken.

Met vriendelijke groet,

Vervoerontwikkelaars

Bezoek- en postadres:
Nieuwe Gouw 8, 1442 LE, Purmerend



Please consider the environment before printing this email