



Onderwerp

Goedkeuring vervoerplan 2025 concessie IJssel-Vecht

Kern mededeling:

Gedeputeerde Staten heeft het vervoerplan 2025 voor de concessie IJssel-Vecht 2023-2035 vastgesteld. De dienstregeling is een onderdeel van het vervoerplan en biedt voor de reizigers in Flevoland 2025 een groot aantal verbeteringen ten opzichte van het huidige aanbod aan busvervoer op de streeklijnen in Flevoland en in de stadsdienst van Lelystad. De wijzigingen gaan in op 15 december 2024.

Mededeling:

Door een tekort aan chauffeurs was de uitvoeringskwaliteit van het openbaar vervoer (OV) zeker in het eerste kwartaal 2024 ver onder de maat. Wij hebben uw Staten hierover regelmatig geïnformeerd. EBS Public Transportation B.V. (hierna: EBS) heeft door een intensieve wervingscampagne voor nieuwe buschauffeurs de personele bezetting steeds beter weer op peil gebracht. EBS kan daarom het OV-aanbod op de streeklijnen in Flevoland en in de stadsdienst Lelystad weer op het niveau brengen van haar aanbod in de aanbesteding.

Tijdens een eerste jaar van een nieuwe concessie blijkt ook vaak dat er nog kinderziektes zijn. Aangeboden aansluitingen blijken toch niet gerealiseerd te kunnen worden waardoor reizigers hun trein of bus missen. Op een aantal lijnen is het nodig om de rijtijden wat te verlengen of anders te verdelen. Het doel is om de punctualiteit te verbeteren. Ook de werkzaamheden aan het nieuwe busstation in Lelystad vragen tijdelijk om extra rijtijd omdat de chauffeurs andere routes moeten rijden. De extra dienstregelingsuren (DRU's) die nodig zijn voor de rijtijdverlenging wordt gehaald uit een aantal kleinere aanpassingen, bijvoorbeeld het schrappen van enkele ritten waarvan reizigers nauwelijks tot geen gebruik maken. De wijzigingen gaan in op 15 december 2024.

In het bijgevoegde vervoerplan staat een uitgebreide toelichting. Hieronder een overzicht met in het oog springende veranderingen:

1. Na de afschaling van het OV-aanbod komen weer terug in de dienstregeling:
 - avondritten op de buslijnen 71 (Emmeloord-Zwartsluis-Zwolle) en 142 (Amersfoort-Nijkerk-Zeewolde-Harderwijk)
 - in de daluren wordt op lijn 216 (Harderwijk-Zeewolde-Almere) weer de aangeboden halfuurdienst gereden
 - op de stadslijnen 5 (station – Lelycentre) en 8 (station – Hollandse Hout) in Lelystad gaat in de daluren op werkdagen en zaterdag de uurdienst weer naar een halfuurdienst
 - de vervallen ritten aan het einde van de ochtendspits en het einde van de middagspits op stadslijn 7 (Station – Aviodrome) komen weer terug. De lijn gaat ook een iets andere route rijden waardoor de ontsluiting van Larserpoort verbetert.
2. De nieuw aangeboden lijn 215 (Urk-Nagele-Kampen) was tijdelijk opgeheven en gaat nu tussen 7:00 en 19:00 uur een uursdienst rijden. In de offerte was nog sprake van enkel een bediening in de spits. Voor bezoekers van bijvoorbeeld Schokland is het positief dat de bus nu de hele dag rijdt. De bus krijgt als eindpunt station Kampen Zuid in plaats van Kampen (IJsselmuiden).
3. Om de aansluiting op de trein in Dronten en Harderwijk te verbeteren wordt de buslijn Dronten-Harderwijk-Barneveld gesplitst in twee lijnen. EBS had veel klachten gekregen van reizigers die de trein misten en daardoor erg

Registratienummer

3310370

Datum

1 oktober 2024

Afdeling/Bureau

ETMOB

Openbaarheid

Openbaar

Portefeuillehouder

Reus, J. de

Ter kennisname aan PS en
burgerleden

Mededeling

Bladnummer

2

Registratienummer

3310370

lang onderweg waren. EBS had in de tijden van lijn 218 (Urk-Lelystad) al een aanpassing gedaan om de aansluiting op de trein te verbeteren. Deze aanpassing blijft ook in december van kracht.

4. Om de rijtijden op onder andere de lijnen 214 (Lelystad-Emmeloord-Marknesse), 216 (Harderwijk-Zeewolde-Almere) en 218 (Urk-Lelystad) weer goed passend te maken zijn er een aantal maatregelen doorgevoerd die leiden tot rijtijdwinst. Deze winst wordt ingezet op lijnen waar de rijtijd te beperkt was:
- Lijn 207 (Harderwijk – Lelystad) rijdt niet door naar Batavia Stad zoals EBS oorspronkelijk had bedacht. Reizigers moeten op station Lelystad Centrum overstappen op de vernieuwde stadslijn 3.
 - Stadslijn 13 (Station – Bataviastad) komt terug zodra het nieuwe busstation Lelystad in gebruik wordt genomen.
 - Op lijn 141 (Urk-Emmeloord-Kampen) vervallen 2 zeer vroege ritten.

Bijlagen

Naam bijlage:	eDocs nummer:	Openbaar in de zin van de Woo (ja/nee aangeven)
Vervoerplan IJssel-Vecht 2025 definitief 30-08-2024	3309193	Ja

Vervoerplan IJssel-Vecht 2025

Voorstellen EBS voor de dienstregeling per 15 december 2024

versie: definitief, 30 augustus 2024

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Proces	4
1.2	Indeling	5
1.3	Vervolg	5
1.4	Werkzaamheden, tijdelijke en nieuwe situatie Lelystad busstation	5
1.5	Rijtijden en effect nieuwe dienstregeling NS op aansluitingen	5
1.6	Effect Vervoerplan 2025 op het aantal DRU's	6
2	Regio Arnhem	7
2.1	Lijn 101: inkorten rit einde middagspits richting Amersfoort	7
2.2	Lijn 101: verlengen in Amersfoort voor rechtstreekse verbinding Arnhem – Amersfoort	7
2.3	Lijn 102 Amersfoort – Apeldoorn: extra ritten tussen Hoevelaken en Amersfoort rijden niet in vakantiedienstregeling	8
3	Regio Zuidelijk Flevoland	9
3.1	Lijn 142: inkorten vroege rit vanuit Amersfoort	9
4	Regio Oostelijk Flevoland	9
4.1	SnelRRReis 207 Harderwijk – Lelystad: op Lelystad-Station geknipt in lijn 207 en lijn 3	9
4.2	Lijn 147 Dronten – Harderwijk – Barneveld; op Harderwijk station geknipt in lijn 147 en lijn 114	10
4.3	Buurtbus 521/522 Stadsdienst Dronten	10
5	Regio Noordoostpolder	11
5.1	Lijn 77: handhaven gewijzigde opzet exploitatie	11
5.2	Lijn 141: niet eerder dan in 2026 een kortere reistijd door nieuwe route Urk	11
5.3	SnelRRReis 215 Kampen Zuid – Urk en SnelRRReis 218 Urk – Lelystad	11
6	Regio Kampen en Kop van Overijssel	13
6.1	Wijzigen route lijn 70 tussen Steenwijkerwold en Oldemarkt	13
6.2	Lijn 270: ook op werkdagen rijden	16
6.3	Lijn 171 Blokzijl – Zwolle en lijn 174 Zwolle – Genemuiden: niet rijden in de vakantieperiode	16
6.4	Buurtbus 526 Wilsum – Zalk	16



7	Corridor Zwolle - Apeldoorn.....	17
7.1	ComfortRRReis 304 Apeldoorn – Zwolle: bredere bedieningsperiode	17
7.2	SnelRRReis 201 Zwolle – Apeldoorn: lagere frequentie in de ochtendspits	18
7.3	SnelRRReis 210: lagere frequentie in de ochtendspits	19
7.4	Lijn 609 Zwolle-Station – Deltion Campus: opheffen	19
8	Regio Veluwe-Oost	20
8.1	Buurtbus 503 Eerbeek-Brummen.....	20
8.2	Buurtbus 504 Eerbeek-Zutphen	20
8.3	Buurtbus 506/508 Twello - Apeldoorn.....	21
9	Regio Veluwe-West.....	23
9.1	Handhaven kleine verbeteringen uit dienstregeling 14 april.....	23
9.2	Lijn 206.....	23
9.3	Wijzigen scholierenvervoer Nijkerk – Barneveld - De Glind.....	23
9.4	Buurtbus 513 Harderwijk – Ermelo.....	25
10	Regio Salland en Deventer.....	27
10.1	Stadsdienst Deventer: mogelijkheden uitbreiden bediening Bedrijvenpark A1 met lijn 8..	27
10.2	Ontsluiting nieuwe woonwijk Bathmense Enk met lijn 160	28
10.3	Lijn 165: effect verplaatsen busstation Raalte	28
10.4	Lijn 166 Raalte – Zwolle Hessenpoort en Lijn 167 Lemelerveld – Zwolle Hessenpoort: vervallen spitsverdichting	29
10.5	Aanvulling ontbrekende rit Hessenpoort lijn 166	30
10.6	Buurtbus 518 Lemelerveld - Raalte.....	30
10.7	Lijn 664: wijzigen route voor uitbreiding capaciteit tussen Lemelerveld en Raalte	30
10.8	Buurtbus 563 Wijhe - Raalte	31
10.9	Buurtbus 590 Deventer – Nieuw Heeten	31
11	Regio's Noordoost-Overijssel en Noord-Veluwe	32
11.1	Lijn 30 Hoogeveen – Hardenberg en lijn 129 Dedemsvaart – Coevorden	32
11.2	Lijn 40/140/640 Meppel – Staphorst – Rouveen – Lichtmis – Zwolle.....	32
11.3	Lijn 161 (Giethoorn –) Hasselt – Zwolle en verder.....	34
11.4	snelRRReis 217 in de tegenspits via Hessenpoort.....	35
11.5	comfortRRReis 301: handhaven knip op station Zwolle.....	36
11.6	Lijn 199: Noord-Veluwe Bereikbaar: rechtstreekse verbinding met Voorsterpoort – Deltion – Oosterenk	37
11.7	Buurtbus 568 breidt uit.....	38
11.8	Buurtbus lijn 598 Hardenberg – Bruinehaar	40
12	Apeldoorn.....	41



12.1	Wijziging opzet lijn 1 en lijn 12 voor betere bediening Mandala.....	41
12.2	Lijn 13: wijzigen route in Kerschoten in het weekend	43
12.3	Buurtbus Apeldoorn-Zuid	45
13	Zwolle	46
13.1	Lijn 11 Stadshagen Breecamp – Oosterenk en lijn 7 Station – Stadion.....	46
13.2	Verbeteren bediening De Twijn en de Ambelt met lijn 668.....	47
14	Lelystad.....	50
14.1	Invullen ontbrekende ritten op lijn 2	50
14.2	snelRRReis 207 geknipt in lijn 207 en lijn 3.....	50
14.3	Lijn 7: Routewijziging Larserpoort.....	50

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 15 december 2024 ingaat. Dit betreft enerzijds voorstellen voor het verbeteren van de dienstregeling ten opzichte van de dienstregeling die op december 2023 is ingegaan, en anderzijds het terugbrengen van het sinds 14 april jl. verlaagde vervoersaanbod naar het niveau van december 2023.

1.1 Proces

In de maanden april en mei heeft EBS een inventarisatie gedaan naar de wensen en aandachtspunten voor dienstregeling 2025. Deze inventarisatie is gehouden onder de opdrachtgevers, alle gemeenten in het gebied, de ROCOV's en binnen de eigen organisatie. Op basis van het resultaat van deze inventarisatie is een aantal onderwerpen uitgewerkt tot concrete voorstellen voor aanpassing van de dienstregeling. Deze zijn in dit Vervoerplan beschreven.

Het onderstaande proces is daarbij gevolgd:

17 mei	Start uitwerking wensen en ideeën en ontwikkelen nieuwe dienstregeling.
18 juni	Eerste indruk aanpak aannemers tijdelijke busstation Lelystad (waarschijnlijk van start dienstregeling tot 30 juni 2025).
18 juni	Eerste concept-Vervoerplan 2025 aanleveren aan concessieverleners en aan de gemeenten in West-Overijssel.
1 juli	Eerste concept-Vervoerplan 2025 bespreken met concessieverleners.
1 juli	Indicatie beschikbare chauffeurs op 15 december 2024.
2 juli	Toelichting EBS op Vervoerplan 2025 op Mobiliteitsdag West-Overijssel.
5 juli	Tweede concept-Vervoerplan, aanleveren aan concessieverleners, gemeenten en ROCOVs.
medio juli	Overlegmogelijkheid gemeenten en ROCOVs
9 augustus	Reacties gemeenten en ROCOVs (tot maximaal 5 weken na 5 juli)
tussen 19 en 26 augustus	Overleg EBS en concessieverleners over verwerken reacties gemeenten en ROCOVs <=> datums nog af te stemmen
30 augustus	Aanleveren voorstel wijziging dienstregeling aan GS (met brief, Vervoerplan 2025, eerste versie dienstregelingstabellen, adviezen ROCOVs en eerste opgave DRU's).

We leveren bij de stukken voor GS het definitieve Vervoerplan en de adviezen van de ROCOVs, en een eerste versie van de volledige dienstregelingstabellen en de DRU's. Op 20 september kunnen we de definitieve dienstregeling en een volledige opgave van de DRU's leveren. Deze aanpak geeft EBS de ruimte voor het maken van een gedegen uitwerking van de dienstregeling en de omlopen. Deze ruimte is mede nodig omdat:

- niet eerder dan juli een meer betrouwbare indicatie afgegeven kon worden over de beschikbaarheid van voldoende personeel;
- niet eerder dan juli helderheid was over de hoogte van SOV-inkomsten waar EBS rekening mee kon houden voor 2025;
- de precieze planning en aanpak van het tijdelijke busstation in Lelystad in juli en augustus nog niet bekend is.

Op infrastructureel gebied is EBS onder andere afhankelijk van de planning van de grootschalige werkzaamheden inclusief het tijdelijk verplaatsen van busstation Lelystad in 2025 (deze wordt op z'n vroegst in juli helder, zie paragraaf 1.4) en zijn het ombouwen van station Raalte en de vertragingen in Deventer aan de Handelskade onzekere factoren in de ontwikkeling van het lijnennet.



Wensen en ideeën die niet zijn uitgewerkt in dit Vervoerplan nemen we mee voor de ontwikkeling van de dienstregelingen in komende jaren.

1.2 Indeling

In dit Vervoerplan houden we de indeling in regio's aan zoals in vorige plannen is gehanteerd. Per regio beschrijven we de wijzigingen ten opzichte van dienstregeling 2024. We kiezen dus niet voor een indeling op lijnnummer, 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. De effecten van de wijzigingen van 14 april jl. zijn daarin ook opgenomen.

1.3 Vervolg

Na de consultatie van alle stakeholders in juli 2024 stellen EBS en de provincies de inhoud van het Vervoerplan 2025 vast. Met de ROCOVs zijn hiervoor in juli overleggen gepland, de contacten met de gemeenten verlopen via mail en/of telefonisch en in het ambtelijk overleg mobiliteit. In deze periode verwerkt EBS de reactie op het plan en start het met de uitwerking van de dienstregeling in tabellen, inclusief een analyse van de rijtijden (die in mei al is gestart).

Het definitieve concept-Vervoerplan wordt uiterlijk 30 augustus 2024 aangeboden en voor besluitvorming ingediend.

1.4 Werkzaamheden, tijdelijke en nieuwe situatie Lelystad busstation

De stationsomgeving in Lelystad wordt heringericht. Dit heeft ook gevolgen voor de ligging en het ontwerp van het busstation bij Lelystad-Station Centrum. In zowel de tijdelijke als de definitieve situatie wijzigen zowel de routes als de rijtijden van de lijnen op Lelystad Busstation. Helder is dat in 2025 gedurende het hele jaar hinder zal ontstaan als gevolg van de werkzaamheden, en dat de ombouw in verschillende fasen plaatsvindt, met een steeds wijzigende situaties voor het busverkeer en de reizigers. Er is hierover goed overleg tussen gemeente, provincie en vervoerder, en helder is dat gezien de te verwachten hinder tot juni/juli 2025 de huidige dienstregeling kan worden gereden, met een aantal kleine aanpassingen.

In september 2024 wordt, als het werk aan een aannemer is gegund, de precieze impact helder en stelt EBS omleidingen in voor 2025 en maken wij een aangepaste dienstregeling die in de tweede helft van 2025 van kracht wordt. In november wordt het werk afgerond, en vanaf december 2025 is het nieuwe busstation volledig operationeel.

1.5 Rijtijden en effect nieuwe dienstregeling NS op aansluitingen

Naast de wijzigingsvoorstellen hebben ook de rijtijden en voorgenomen wijzigingen in de treindienstregeling invloed op de nieuwe dienstregeling. Voor dienstregeling 2025 doen we een uitgebreidere analyse van de rijtijden. We analyseren de lijnen die door onze chauffeurs zijn genoemd en de lijnen die geen goede score laten zien v.w.b. de punctualiteit. Met name in het voormalige IJsselmond blijkt de rijtijd die we uit de dienstregeling van Connexxion hebben overgenomen niet altijd haalbaar, onder andere als gevolg van onze bussen die een minder hoge topsnelheid halen op de lange rechte wegen in de polder. Waar nodig passen we de rijtijden aan, uiteraard rekening houdend met de aansluitingen van de betreffende lijnen.

De nieuwe dienstregeling van NS betekent voor een aantal treinstations in IJssel-Vecht dat de aankomst- en vertrektijden van de treinen wijzigen. Dit speelt met name in Flevoland. Waar dat noodzakelijk en mogelijk is passen we dienstregeling van de bussen aan zodat de aansluitingen in stand blijven.



1.6 Effect Vervoerplan 2025 op het aantal DRU's

Bij deze versie is nog geen overzicht van de effecten op de DRU's opgenomen. Uitgangspunt is de afspraak tussen EBS en haar opdrachtgevers dat het aantal DRU's in de dienstregeling per 15 december 2024 gelijk is aan het aantal DRU's op 10 december 2023.

Zodra alle voorstellen zijn uitgewerkt en alle rijtijden zijn bepaald werkt EBS de dienstregeling verder uit en maken we het effect van alle wijzigingen per lijn en per Provincie op het aantal DRU's inzichtelijk.



2 Regio Arkemheen

2.1 Lijn 101: inkorten rit einde middagspits richting Amersfoort

Op lijn 101 korten we de rit die om 18.41 uur uit Harderwijk vertrekt in. In de nieuwe dienstregeling rijdt deze rit niet door tot Amersfoort-Vathorst, maar eindigt deze op Nijkerk-Station, een situatie die sinds 14 april al van kracht is. Reizigers met bestemming Vathorst (gemiddeld minder dan 1 per werkdag in de eerste maanden van dit jaar) kunnen in Nijkerk overstappen op de trein.

De overige ritten die per 14 april zijn vervallen worden per 15 december weer in de dienstregeling opgenomen.

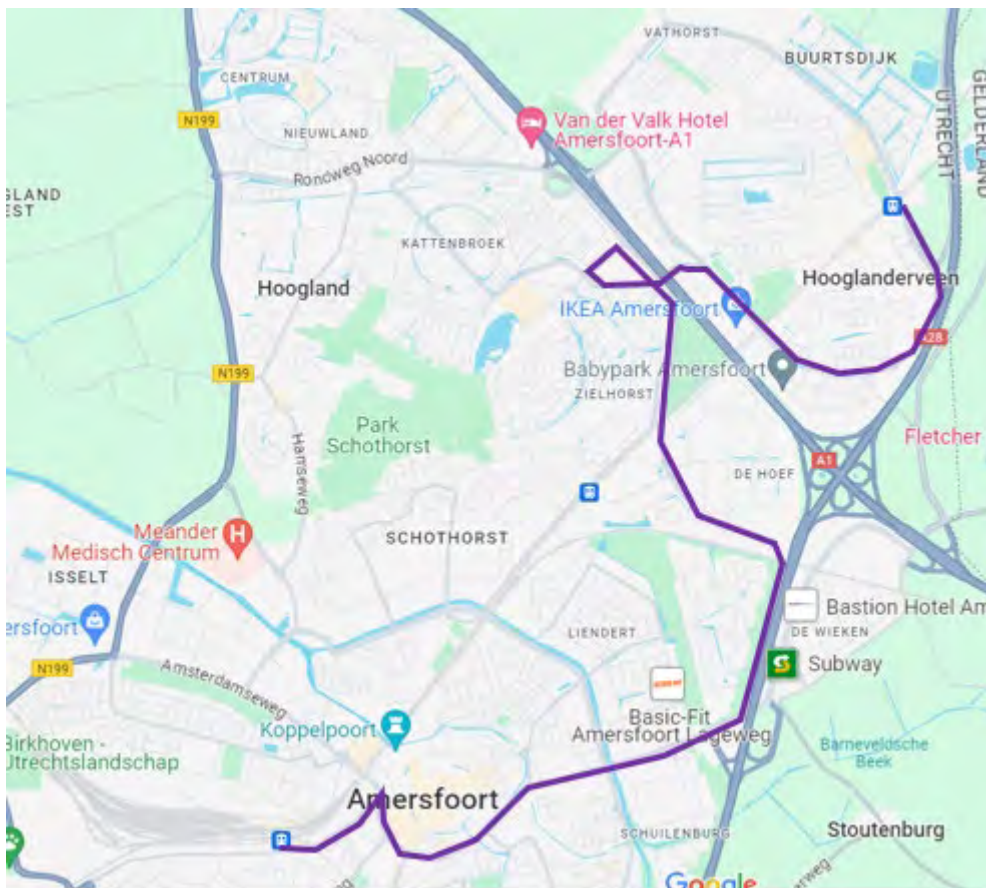
2.2 Lijn 101: verlengen in Amersfoort voor rechtstreekse verbinding Arkemheen – Amersfoort

We verlengen lijn 101 van Harderwijk naar Amersfoort. Na station Amersfoort-Vathorst rijden we een nieuwe route via de wijk Hoefkwartier en de Hogeweg naar Amersfoort-Centraal. Daarmee breiden we het aantal rechtstreekse reismogelijkheden naar bestemming in Amersfoort uit voor reizigers op lijn 101 uit onder andere Putten en Nijkerk, en ook – met een overstap in Nijkerk - lijn 142. Deze lijnen eindigen nu bij station Vathorst, terwijl een deel van de reizigers mogelijk een locatie elders in Amersfoort als eindbestemming heeft. Ook kan dit voor nieuwe reizigers uit de gemeentes Zeewolde, Nijkerk en Putten interessant zijn, afhankelijk van de te kiezen locatie(s). De focus ligt daarbij op decentrale onderwijs- en werklocaties in met name Hoefkwartier en Rustenburg/de Wieken. In de wijk Hoefkwartier zijn naast bedrijven meerdere scholen gevestigd, waaronder een MBO en de SOMT University of Physiotherapy. In de andere richting biedt de nieuwe lijn meer reismogelijkheden vanuit Amersfoort en Vathorst naar het Corlaer College in Nijkerk, en we bedienen de halte Heideweg die niet ver van een grote onderwijsinstelling ligt. Gezien de benodigde rijtijd lijkt het niet mogelijk via de noordkant van Vathorst over de Laakboulevard en de Bergenboulevard te rijden en de halte Finse Mark (waar het vervoeraanbod van Keolis komend jaar vermindert) te bedienen.

De route tussen station Vathorst en het centraal station gaat via Podium en, de route van de huidige lijn 5 van Keolis. Vanaf de Heideweg gaat de route via de Laan naar Emiclaer en de Rondweg-Oost naar Hoefkwartier, waar de Rondweg overgaat in de Outputweg. De gemeente Amersfoort legt in 2024 in Hoefkwartier een hoogwaardige halte aan ter hoogte van de Netwerklaan. Lijn 101 volgt de Outputweg tot de kruising met de Hogeweg. Ter hoogte van Rustenburg – Oude Lageweg en de Wieken wordt, in 2025, door de gemeente een eveneens hoogwaardige ongelijkvloerse halte aangelegd. Naast lijn 101 gaat ook de nieuwe lijn 205 van Keolis, die in de spits doorrijdt naar Utrecht Science Park, deze haltes bedienen. Vanaf de Hogeweg rijdt lijn 101 via dezelfde route als lijn 102 naar Amersfoort-Centraal Station.

In onderstaande afbeelding is nieuwe route van lijn 101 in Amersfoort in paars weergegeven.





We bedienen het nieuwe traject in spitsuren, met een frequentie van 1 keer per uur. De benodigde rijtijd voor route van lijn 101 tussen Vathorst en het centraal station en vice versa is iets minder dan een uur, uitgaande van een goede doorstroming van onze bussen in Amersfoort. Daardoor kunnen de aankomst- en vertrektijden van lijn 101 en lijn 142 op het huidige traject gelijk blijven, inclusief de goede aansluitingen en de gezamenlijke halfuursdienst.

Vanuit de gemeente Nijkerk is er de vraag om de route van lijn 101 te verleggen van de Verbindingsweg naar Nijkerkerveen, en vanaf daar via de bustunnel in de Van Tuylstraat naar Vathorst te rijden. Deze opties willen we onderzoeken voor dienstregeling 2026. Ook de ontwikkeling van het lijnennet van- en naar Zeewolde, dit jaar onderwerp van een studie, is hierop van invloed, aangezien ook lijn 142 een rol speelt in de verbinding Nijkerk – Vathorst.

2.3 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 zomervakantiedienstregeling. Deze ritten voorzien met name in een vervoersbehoefte in de basisdienstregeling, in de vakanties volstaat op lijn 102 een uursdienst op dit traject. We nemen deze wijziging daarom mee voor dienstregeling 2025 en breiden deze uit naar alle vakanties.



3 Regio Zuidelijk Flevoland

SnelRRReis 216 is een lijn die veel rijtijdproblemen kent; de lijn was volgens de chauffeurs die van Connexion zijn overgekomen al krap, en door de lagere maximumsnelheid van onze bussen en recent aangelegde snelheidsremmende maatregelen in Zeewolde is dit probleem versterkt. We voegen extra rijtijd toe, variërend van 1 tot 4 minuten per tijdsblok, en handhaven zoveel als mogelijk de huidige aansluitingen bij het vaststellen van de nieuwe aankomst- en vertrektijden.

Alle ritten op lijn 216 die per 14 april zijn vervallen nemen we weer op in dienstregeling 2025.

3.1 Lijn 142: inkorten vroege rit vanuit Amersfoort

In de ochtenduren korten we de rit van lijn 142 die om 6.44 uur vanaf Vathorst vertrekt in. Sinds 14 april start deze te Nijkerk-Station, om 7.01 uur en we handhaven deze situatie in dienstregeling 2025. Deze rit had op het vervallen traject nog nauwelijks instappers.

De overige ritten die per 14 april zijn vervallen worden per 15 december weer in de dienstregeling opgenomen. Dat betekent automatisch dat lijn 144 op werkdagen in de avonden komt te vervallen.

4 Regio Oostelijk Flevoland

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

We handhaven op het traject Harderwijk – Lelystad-Station – Batavia Stad de twee afzonderlijke lijnen die daar sinds 14 april rijden:

- 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 waren (de koppeling over het station is er sinds 10 december), en het realiseren van goede aansluitingen op de trein in Harderwijk voor veel stilstand zorgde in Lelystad. In de oorspronkelijke 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.

Ook handhaven we de nieuwe route van lijn 207 in Lelystad door vanuit Harderwijk via de Larserdreef en Middendreef naar het station te rijden en vice versa (in plaats van via de Zuigerplasdreef). 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 in de nieuwe dienstregeling 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.



4.2 Lijn 147 Dronten – Harderwijk – Barneveld; op Harderwijk station geknipt in lijn 147 en lijn 114

Lijn 147 Dronten – Harderwijk was sinds 10 december 2023 een doorgaande lijn. Dat had voordelen, echter een negatief gevolg van deze doorkoppeling was dat de treinaansluiting in Harderwijk van en naar Flevoland niet meer gerealiseerd kon worden. Ook de voorheen goede aansluiting in Dronten was 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 ondervond dan de kleine aantallen die in Harderwijk nu zonder overstap door kunnen reizen. Daarnaast leidde de doorkoppeling tot lange omlopen die moeilijk te combineren zijn met de beperkte actieradius van elektrische voertuigen. Regelmatig moest daarom alsnog van bus gewisseld worden in Harderwijk. De koppeling in Harderwijk laten we daarom ook in dienstregeling 2025 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 houdt het nieuwe 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.

In dienstregeling 2025 handhaven we ook de vakantiedienstregeling op 147: de spitsverdichting naar een halfuurdienst vervalt tijdens de schoolvakanties. De per 14 april vervallen halfuursdienst op lijn 114 wordt per 15 december weer in de dienstregeling opgenomen.

4.3 Buurtbus 521/522 Stadsdienst Dronten

Sinds december 2023 is de stadsdienst in Dronten overgenomen door de buurtbusvereniging. Hierbij zijn twee ringlijnen geïntroduceerd. Het gebruik van deze lijnen is goed, de introductie van de buurtbus wordt als succesvol gezien. Aangezien de lijnen pas recentelijk zijn geïntroduceerd, gebruiken we de komende maanden nog voor de evaluatie. Naar verwachting leidt dit tot een aantal kleine verbeteringen:

- We evalueren of de overstap op de trein verbeterd kan worden, of dat de huidige aansluiting zo optimaal mogelijk zijn. Kanttekening hierbij is dat onmogelijk alle aansluitingen geboden kunnen worden.
- De eerste rit op lijn 521 start voortaan bij Station Dronten (en vervolgens richting Wijnvat), in plaats dat pas bij halte Wijnvat gestart wordt.
- De rijtijden blijken in de praktijk aan de ruime kant. Onderzocht wordt of de route uitgebreid kan worden, bijvoorbeeld door:
 - o Doorrijden op het terrein van de Golfresidentie;
 - o Een extra lusroute over de De Fazant;
 - o Het toevoegen van extra haltes op de huidige route.

Daarnaast heeft de buurtbusvereniging aangegeven op praktische redenen op zaterdag nog maar 1 van de 2 lijnen te willen rijden. Gezien de opzet van de buurtbus in Dronten op initiatief van de provincie en gemeente is geweest, treden we met elkaar in overleg of en hoe we dit in dienstregeling 2025 vormgeven.



5 Regio Noordoostpolder

In onderstaande paragrafen is een aantal wijzigingsvoorstellen uitgewerkt. Daarnaast geldt voor lijn 214 dat we in de avonden weer 12-meterbussen inzetten. De toename van het aantal ritten van lijn 214 dat halteert bij Nagele-Domineesweg, handhaven we na 15 december 2024.

5.1 Lijn 77: handhaven gewijzigde opzet exploitatie

We handhaven de gewijzigde opzet van de exploitatie van lijn 77: in de spitsuren zetten we een ingehuurd bus in, en buiten de spits en in de vakanties wordt de exploitatie ingevuld door de inzet van een 8 persoonsbus. De vervoersvraag op lijn 77 is buiten de ritten die scholieren van en naar Emmeloord brengen zeer gering, hier volstaat het rijden met kleinere voertuigen. Door onderscheid te maken in de in te zetten voertuigtypes garanderen we dat er voldoende capaciteit is.

In de periode tussen 14 april en het schrijven van dit Vervoerplan is het regelmatig voorgekomen dat voor de rit van 17.46 uit Emmeloord, waar wij een 8-persoonsbus op hadden ingezet, meer dan 8 reizigers waren. Om die reden zetten we vanaf 24 juni 2024 de hele middagspits (tot 19 uur) een grote bus in, en dit nemen we ook op in dienstregeling 2025.

5.2 Lijn 141: niet eerder dan in 2026 een kortere reistijd door nieuwe route Urk

De werkzaamheden aan de Staartweg en het nieuwe busstation in Urk zijn in december 2024 nog niet zo ver gevorderd dat de door EBS in de offerte voorgestelde nieuwe route en tijden in de dienstregeling kunnen worden verwerkt. In dienstregeling 2025 rijdt lijn 141 dezelfde route als in de huidige dienstregeling, in 2026 kan naar verwachting via de Staartweg worden gereden. Wanneer het nieuwe busstation gereed is, is nog niet bekend.

Gezien de zeer geringe vervoervraag handhaven we het vervallen van de twee vroege ochtendritten die sinds 14 april niet meer rijden. De vervoervraag op de 3 ritten die we tot 14 april reden was gemiddeld minder dan 1 reiziger per rit. Twee van de drie ritten naar Urk hebben we daarom laten 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.

5.3 SnelRRReis 215 Kampen Zuid – Urk en SnelRRReis 218 Urk – Lelystad

EBS is voornemens lijn 215 weer op te nemen in dienstregeling 2025. Als de nieuwe halte bij Schokland is aangelegd, nemen we deze op in onze dienstregeling.

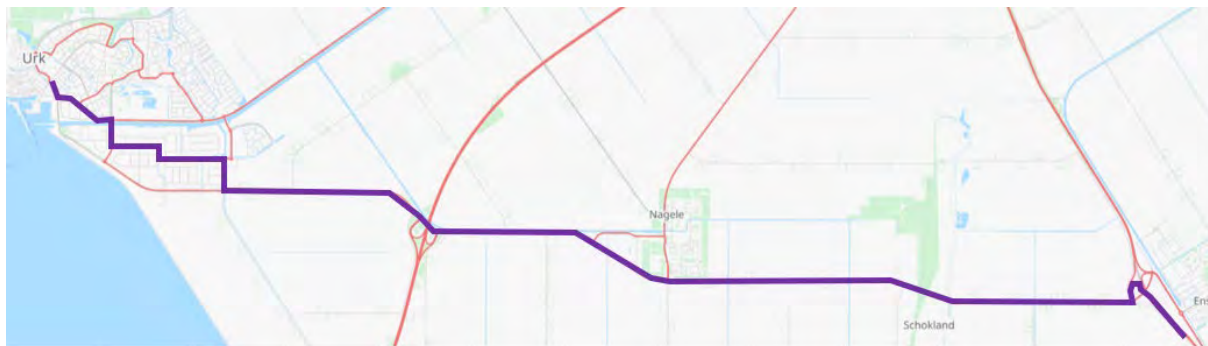
Op lijn 215 reisden in het eerste kwartaal van 2024 vanuit Urk en Nagele in totaal 161 reizigers naar de haltes in Kampen (los van het station), op een totaal van 3.145 reizigers op deze lijn. Vanaf de haltes in Kampen (los van het station) reisden 245 reizigers naar Nagele en Urk op het totaal van 3.145 reizigers. Dit zijn dus kleine aandelen. De haltes binnen Kampen werden met name gebruikt door reizigers binnen Kampen zelf. Daarmee diende lijn 215 in Kampen met name als stadsdienst. Voor deze reizen is lijn 143 grotendeels het alternatief. Het is dus met name belangrijk om reizigers van/naar Nagele en Urk snel naar een station in Kampen te brengen.

We kiezen ervoor om lijn 215 van en naar station Kampen Zuid te rijden, in plaats van station Kampen. Hiermee bieden we vanuit Urk een extra reismogelijkheid naar Zwolle. Via Ens naar station Kampen rijden zou betekenen dat we met lijn 215 op dat traject achter lijn 141 aan rijden, aangezien beide lijnen op de trein aansluiten, en die paralleliteit vinden we niet zinvol.

Qua rijtijd houden we daarbij rekening met de drukte op de N50. Ondanks de drukte op deze weg zien we potentieel om van en naar dit station te rijden, waarbij we voor de meeste ritten met 4



minuten kunnen aansluiten op de sprinter van en naar Zwolle. In onderstaande afbeelding is in paars de nieuwe route van lijn 215 weergegeven.



Lijn 215 gaat de hele dag een uurdienst rijden. Voorheen was dit twee keer per uur in alleen de spitsuren. Dat we kiezen voor een uurdienst de hele dag is om dan de hele dag de lijn te kunnen koppelen met lijn 218 van en naar Lelystad, waar dit voorheen enkel in de spitsuren mogelijk was. Daarvoor is het nodig dat de ritten op lijn 218 van Urk naar Lelystad een half uur in tijd worden geschoven. Verder wordt op lijn 218 de per 14 april aangepaste patroontijden van lijn 218 (die zijn aangepast op de tijden van de Intercity van en naar Almere en Amsterdam) gehanteerd. We verwachten dat daarmee lijn 218 voor de reizigers aantrekkelijk blijft en dat daarmee de bezetting gaat groeien.



6 Regio Kampen en Kop van Overijssel

Van een aantal lijnen in deze regio is het beeld dat de rijtijd te krap is. Dat speelt in ieder geval op lijn 70, waar we hieronder een voorstel voor doen, en ook de krappe aansluiting van lijn 71 op lijn 74 (Zwolle – Genemuiden) en vice versa staat daardoor onder druk, met name in rustige uren. We zijn momenteel bezig met een analyse van de rijtijd en nemen de resultaten daarvan mee in de uitwerking van de dienstregeling.

Op de verbinding Steenwijk – Blauwe Hand speelt dit ook in weekend op lijn 70. De inzet van lijn 270 helpt om de drukte van het aantal instappers op te vangen, en indien nodig vullen we dit verder aan met extra versterking. Over de route van beide lijnen in Giethoorn-Noord (alleen lijn 70 bedient Giethoorn-Noord) is de gemeente in overleg met inwoners en bedrijven. Als uit dat overleg vragen komen voor aanpassing van de routes dan gaan we daar over in overleg.

De avondritten op de lijnen 71 en 74 en de korte tussenritten op lijn 74 die per 14 april zijn vervallen worden per 15 december weer in de dienstregeling opgenomen, en op Stadsdienst Kampen worden weer 12-meterbussen ingezet.

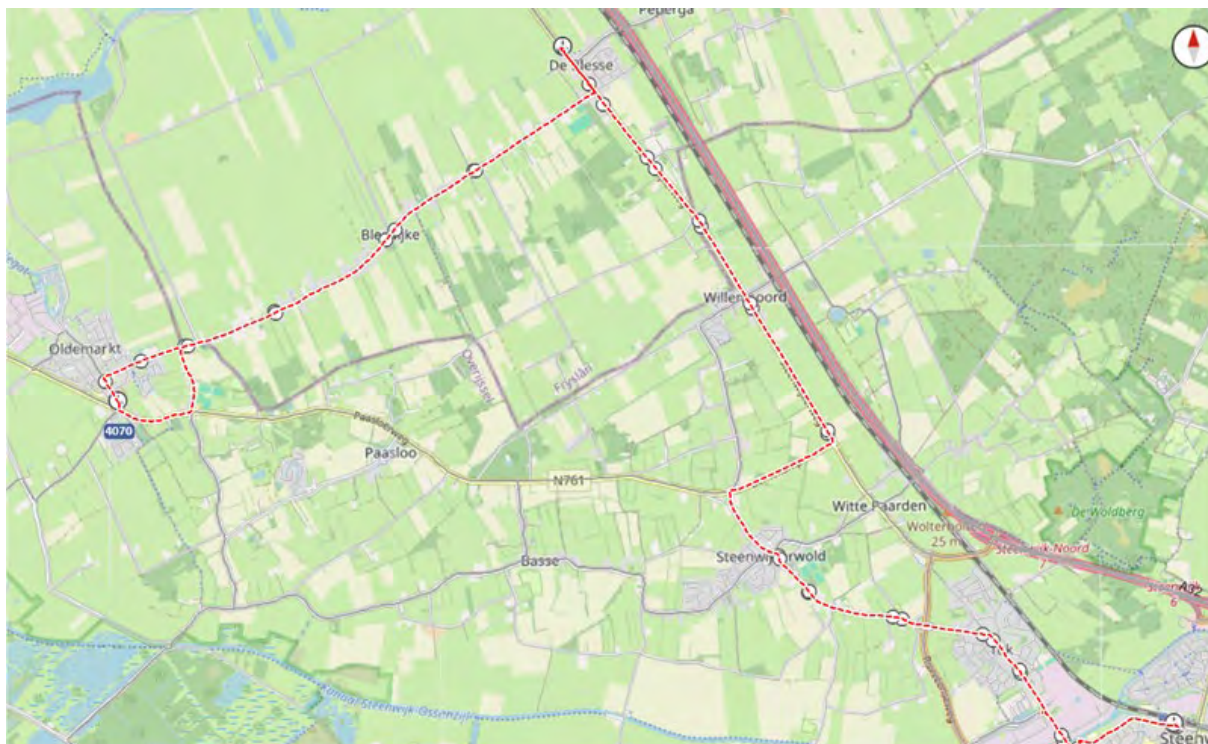
6.1 Wijzigen route lijn 70 tussen Steenwijkerwold en Oldemarkt

EBS wordt op dit moment geconfronteerd met structurele vertraging op lijn 70. Deze wordt veroorzaakt door de grote groepen toeristen die reizen tussen Steenwijk en Giethoorn en de krappe rijtijd tussen Oldemarkt en Steenwijk. Ten opzichte van het afgelopen jaar is het aantal toeristen dat van lijn 70 gebruik maakt licht gegroeid, waardoor de rijtijd van lijn 70 – inclusief het halteren, laten in- en uitstappen van grote groepen reizigers en de verkoop van losse kaarten – niet meer toereikend is. Dit wordt versterkt door het feit dat lijn 70 voorheen was gekoppeld aan lijn 76 naar Marknesse en dat de relatief ruime rijtijd tussen Kuinre en Marknesse gebruikt werd om het tekort aan rijtijd tussen Oldemarkt en Steenwijk te compenseren.

Ten opzichte van de dienstregeling in onze offerte zetten we vanaf begin april extra vervoer in op het traject Steenwijk – Blauwe Hand: in het weekend rijdt naast lijn 70 ook lijn 270 weer (een lijn die in 2020 was opgeheven i.v.m. de corona-pandemie). Dit leidt tot een verbetering van de situatie tussen Steenwijk en Zwartsluis, maar onvoldoende voor de maandag-vrijdag-dienstregeling als lijn 70 ook naar Oldemarkt rijdt.

Met dit voorstel willen we ervoor zorgen dat we met lijn 70 een betrouwbaar product leveren aan onze reizigers, en een goed uitvoerbare dienstregeling voor onze chauffeurs. In de huidige dienstregeling rijdt lijn 70 tussen Steenwijkerwold en Oldemarkt via onderstaande route.





EBS stelt voor om de route tussen Steenwijkerwold, De Blesse en Oldemarkt in een lus te gaan rijden in plaats van heen – en terug dezelfde route: komende vanuit Steenwijkerwold linksaf naar de N761 richting Oldemarkt, en vanaf de halte Koningin Julianaweg in Oldemarkt de huidige route voortzetten naar De Blesse. We rijden deze route in de ochtend met de wijzers van de klok mee, zodat reizigers uit Oldemarkt, De Blesse en Willemsoord op dezelfde wijze als in de huidige situatie naar Steenwijk reizen. Na het middaguur, als de vervoersstroom vanuit Steenwijk richting de kernen toeneemt, wijzigt de route van rijden we vanaf Steenwijkerwold tegen de wijzers van de klok in.

Omdat we tussen Steenwijkerwold en Oldemarkt in één richting een aanzienlijk kortere route rijden besparen we ca. 9 – 10 minuten. Dit is voldoende om het rijtijdtekort van ca. 5 minuten (heen en terug samen) te compenseren en geeft op Steenwijk-Station de mogelijkheid om grote groepen reizigers te laten instappen.

Onderstaande afbeelding laat de voorgestelde route in de ochtend zien.



In de dienstregeling wijzigen de tijden tussen Steenwijk en Zwartsluis niet. Vanuit Steenwijk richting Oldemarkt is lijn 70 in de ochtend eerder in Oldemarkt; het vertrek van Oldemarkt naar De Blesse wordt een aantal minuten vervroegd en reizigers komen eerder aan op Steenwijk-Station. In de middag zijn de vertrektijden tot Oldemarkt gelijk en komen reizigers vanuit Oldemarkt een aantal minuten eerder aan in Steenwijk.

In de ochtend passen we de tijden van lijn 76, die in Oldemarkt aansluiting geeft op lijn 70, aan op de nieuwe tijden van lijn 70; lijn 76 komt dan eerder aan in Marknesse en vertrekt eerder vanuit Marknesse richting Oldemarkt. Voor de aansluitingen op lijn 71 en 214 betekent dat, dat deze in de ene richting wat ruimer worden, en in de andere richting een betere (iets minder ruime) aansluiting ontstaat.

Uit onze in- en uitstapgegevens en waarnemingen van chauffeurs, die dit al enige tijd monitoren, blijkt dat het aantal reizigers op de omgekeerde rijrichting (in de ochtend van Willemsoord naar De Blesse, en van de Blesse naar Oldemarkt, en in de middag andersom) nihil is; vrijwel al het vervoer vanuit de kernen is in de ochtend gericht op Steenwijk, en in de middag vanuit Steenwijk. Reizigers die vanuit Oldemarkt bij De Blesse-Noord willen overstappen op lijn 17 richting Wolvega (ca. 2-3 per dag) krijgen in de ochtend een overstap die een aantal minuten langer is.

Met dit voorstel voorkomen we de huidige vertragingen en maken we de uitvoering van de dienstregeling betrouwbaar voor de reizigers op lijn 70, op een manier die slechts voor een enkele reizigers een vermindering van het vervoersaanbod betekent. Om de bediening van de regio te verbeteren inventariseren we graag in overleg met de Provincie Overijssel of het wenselijk en mogelijk is om op termijn aan de N761 ter hoogte van Paasloo een nieuwe halte te realiseren om deze kleine kern en de omgeving daarvan met het OV met Steenwijk en Oldemarkt te verbinden.

We hebben nog een tweede optie overwogen om lijn 70 te versnellen, middels het aanpassen van de situatie bij Blauwe Hand. De bussen moeten daar de provinciale weg verlaten om de bushaltes te bereiken, wat 2 – 3 minuten per rit kost. Vanwege het ontbreken van overstaprelaties is de functie van het busstation naast de weg beperkt en kan in principe worden volstaan met haltes langs de



provinciale weg. Gezien de infrastructurele aanpassingen die hiervoor noodzakelijk zijn (twee nieuwe haltes met een haltehaven, en een voetgangersoversteekplaats) en de kosten die hiermee gepaard gaan voor de gemeente kiezen wij ervoor om deze optie niet verder te onderzoeken maar de oplossing in eerste instantie in het aanpassen van de route te zoeken.

Ingangsdatum

Om de uitvoering op korte termijn weer betrouwbaar te maken voor onze reizigers voert EBS deze wijziging al vanaf 21 juli 2024 door.

6.2 Lijn 270: ook op werkdagen rijden

Vanwege de onzekerheid rond de toekomst van het internationale toerisme ten tijde van de aanbesteding IJssel-Vecht is lijn 270 niet in het eerste vervoerplan opgenomen. Lijn 70 bood op dat moment voldoende capaciteit. Omdat het aantal reizigers op de verbinding Steenwijk – Giethoorn toenam, rijdt EBS vanaf april 2024 op zaterdag en zondag lijn 270 tussen Steenwijk-Station en Blauwe Hand, als noodzakelijke aanvulling op de capaciteit van lijn 70.

Op dit moment zetten wij ook op werkdagen versterking in op lijn 70, omdat de vervoervraag het aanbod overstijgt. In 2025 gaat lijn 270 daarom in het toeristenseizoen (van april tot half oktober) ook op maandag tot en met vrijdag rijden, volgens dezelfde dienstregeling als in het weekend. Hierbij bieden we ten opzichte van de versterking meer reismogelijkheden en in de hele periode voldoende capaciteit om alle reizigers te kunnen vervoeren.

6.3 Lijn 171 Blokzijl – Zwolle en lijn 174 Zwolle – Genemuiden: niet rijden in de vakantieperiode

Sinds 14 april 2024 rijden lijn 171 en lijn 174 niet meer in de daluren buiten vakanties tussen 10.00 en 15.00 uur en na 17.00 uur en ook niet meer tijdens vakanties de hele dag. In de daluren buiten vakanties gaan we weer rijden zoals vóór 14 april 2024. In de vakanties was van lijn 171 en lijn 174 het gebruik vóór 14 april 2024 lager dan van de ritten in de daluren buiten vakanties. Deze ritten keren niet terug. Reizigers in de vakanties kunnen reizen met lijn 71 en lijn 74.

6.4 Buurtbus 526 Wilsum – Zalk

Op verzoek van de buurtbusvereniging optimaliseren we de halteplaatsing van een halte in IJsselmuiden:

- Haltes Hogehuisstraat en Drogenstraat liggen nu ca. 50 meter afstand van elkaar. We vergroten graag de onderlinge afstand tussen deze haltes door een van beide te verplaatsen.

Er is ook een verzoek om de halte Slenkstraat te verplaatsen van huidige locatie naar de Burg. Van Engelenweg, ter hoogte van het Touwslagerslaantje; dit bespreken we met de gemeente en nemen we mee bij het onderwerp van paragraaf 6.4, omdat de evt. nieuwe halte ook op de route van lijn 74 komt te liggen.



7 Corridor Zwolle- Apeldoorn

7.1 ComfortRRReis 304 Apeldoorn – Zwolle: bredere bedieningsperiode

In de afgelopen periode is gebleken dat de bedieningstijd op de Veluwe (lijn 304) vooral in de avonden beperkter is dan eerder het geval was. Eind mei heeft TV Gelderland dit ook voor het voetlicht gebracht in een uitzending over het OV in de provincie, waarbij vooral bekritiseerd werd dat de laatste reismogelijkheid van Zwolle naar Apeldoorn duidelijk eerder is dan in het verleden.

Voor EBS is dit reden geweest om de feiten op een rij te zetten en daarnaast te onderzoeken of en hoe op korte termijn ingespeeld kan worden op de wens voor een bredere bedieningsperiode.

Situatie

EBS biedt op dit moment een dienstregeling aan die qua bedieningsperiode ongeveer overeen komt met wat in de eerste (nood)concessie IJssel-Vecht werd gereden. Onderstaand vergelijk tussen de dienstregeling 2021 en 2024, waaruit blijkt dat er maximaal ongeveer 30 minuten verschil bestaat met 2021:

Zwolle	Ma-vr 2021	Ma-vr 2024	Za 2021	Za 2024	Zo 2021	Zo 2024
Eerste aankomst vanuit Apeldoorn	07:48	07:13	09:06	09:36	10:04	10:34
Laatste vertrek naar Apeldoorn	22:20	22:20	22:20	22:50	22:20	22:20

Een vergelijking met de dienstregeling 2020, het laatste dienstregelingsjaar van de concessie Veluwe, laat echter een ander beeld zien:

Zwolle	Ma-vr 2020	Ma-vr 2024	Za 2020	Za 2024	Zo 2020	Zo 2024
Eerste aankomst vanuit Apeldoorn	06:38	07:13	07:37	09:36	08:35	10:34
Laatste vertrek naar Apeldoorn	23:52	22:20	23:52	22:50	23:52	22:20

Al met al is de conclusie gerechtvaardigd dat er, voorafgaand aan de huidige concessie, een teruggang van het aanbod heeft plaatsgevonden.

Het voorstel

De bedieningsperiode uitbreiden richting het niveau van 2020 biedt op veel momenten aantrekkelijke extra reismogelijkheden. Anderzijds lijkt het niet heel zinvol om op zaterdag al om 06:20 vanuit Apeldoorn te gaan rijden en is het binnen het bestaande plan ook niet altijd mogelijk om de uitbreidingen op korte termijn te realiseren.

Concreet worden de volgende aanpassingen op lijn 304 voorgesteld:

Maandag-vrijdag

- Rit 1001 begint nu in Emst (05.48) naar Zwolle (06.38). Voorstel om deze rit weer te laten starten in Apeldoorn (05.24) om een eerste aankomst in Zwolle om 06.41 te realiseren. De rit moet om logistieke redenen een paar minuten naar achteren verschuiven, aansluitingen blijven behouden.
- Rit 1003 begint nu in Emst (06.03) naar Zwolle (06.57). Met het eerder instarten van rit 1001 zou een gat in de dienstregeling ontstaan, daarom voorstel om deze rit ook in Apeldoorn te laten beginnen om 05.39, aankomst in Zwolle om 07.00.
- Rit 1007 die nu begint in Vaassen (06.21) laten starten in Apeldoorn (06.05).



- Rit 1106 van Zwolle (22.50) naar Epe (23.33) verlengen naar Apeldoorn.
- Rit 1108 van Zwolle (23.20) naar Epe (24.03) verlengen naar Apeldoorn.
- Rit 1110 van Zwolle (23.50) naar Epe (24.33) verlengen naar Apeldoorn.

Zaterdag

- Rit 6001, nu van Epe (07.51) naar Zwolle (08.36), laten starten in Apeldoorn om 07.20, zodat de eerste aankomst weer duidelijk vervroegd wordt.
- Rit 6005, nu van Vaassen (08.05) naar Zwolle (09.06), laten starten in Apeldoorn om 07.50.
- Rit 6068 van Zwolle (23.20) naar Epe (24.04) verlengen naar Apeldoorn.
- Rit 6070 van Zwolle (23.50) naar Epe (24.34) verlengen naar Apeldoorn.

Zondag

- Rit 7003 van Epe (08.51) naar Zwolle (09.34) laten starten in Apeldoorn om 08.20.
- Rit 7005 van Vaassen (09.05) naar Zwolle (10.04) laten starten in Apeldoorn om 08.50.
- Rit 7062 van Zwolle (22.50) naar Epe (23.34) verlengen naar Apeldoorn.
- Rit 7064 van Zwolle (23.20) naar Epe (24.04) verlengen naar Apeldoorn.
- Rit 7066 van Zwolle (23.50) naar Epe (24.34) verlengen naar Apeldoorn.

Consequenties en vervolg

De genoemde aanpassingen hebben een beperkt gevolg op het aantal DRU's. Op de maandag-vrijdag komt er ongeveer 2,5 uur per dag bij, op de weekenddagen ongeveer 2 uur per dag.

In vervolg op dit voorstel, zal voor de langere termijn worden onderzocht of verdere aanpassingen gewenst zijn. Hierbij valt te denken aan het aanpassen van rit 7062, om het zondagse aanbod in lijn met de andere dagsoorten te brengen. Ook zal het na deze aanpassingen blijvende verschil in starttijd op de weekenddagen nog eens worden bekeken.

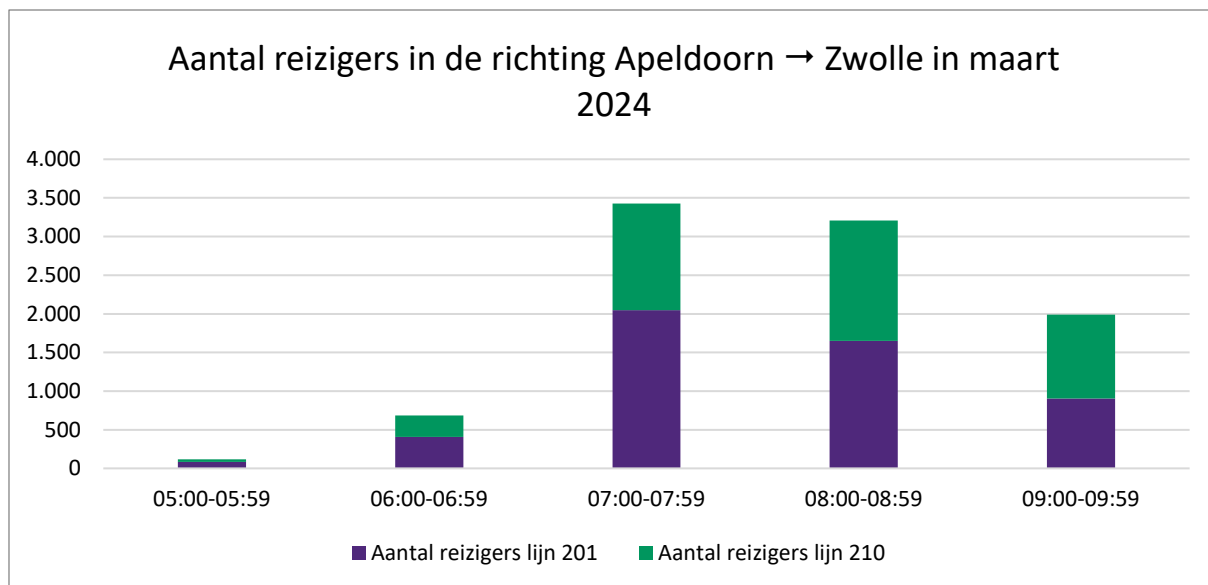
Overige ritten lijn 304

De ritten die per 14 april zijn vervallen worden per 15 december weer in de dienstregeling opgenomen.

7.2 SnelRRReis 201 Zwolle – Apeldoorn: lagere frequentie in de ochtendspits

We handhaven het verlagen van 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. Onderstaande tabel en daarop gebaseerde afbeelding geeft het aantal reizigers van Apeldoorn naar Zwolle in de ochtendspits in maart 2024. Te zien is dat het drukste uurblok tussen 7 en 8 is op lijn 201: in dat uur reisden 2.046 reizigers richting Zwolle. Verdeeld over 21 werkdagen betekent dat 97 per dag in dat uur, bij een frequentie van 4 keer per uur een gemiddelde bezetting van 24 reizigers. Gezien het aantal zitplaatsen in de bus (41) is de kans op staanplaatsen en overbezetting zelfs in het drukste uurblok zeer gering, ook als het in september weer drukker wordt (en drukker is dan in maart). Dit geldt ook voor de drukste rit en de bezetting uitgaande van de 85-percentiel-waarde.





Aantal reizigers in de richting Apeldoorn --> Zwolle in maart 2024		
Uur	Aantal reizigers lijn 201	Aantal reizigers lijn 210
05:00-05:59	85	33
06:00-06:59	409	276
07:00-07:59	2.046	1.381
08:00-08:59	1.652	1.556
09:00-09:59	906	1.084

De DRU's van de vervallen ritten zetten we elders in de concessie in, op lijnen en tijdstippen waar een groter vervoersaanbod meer toegevoegde waarde heeft voor reizigers.

7.3 SnelRRReis 210: lagere frequentie in de ochtendspits

We handhaven het verlagen de frequentie op lijn 210 van Apeldoorn naar Zwolle van 6 naar 4 keer in het drukste uur in de ochtendspits. Dit betreft 3 ritten per dag. De overige ritten die per 14 april zijn vervallen, in de daluren en de middagspits, worden per 15 december weer in de dienstregeling opgenomen. Reizigers krijgen door de afname in de ochtendspits minder reismogelijkheden; op basis van de bezettingscijfers is de capaciteit op de resterende ritten voldoende om alle reizigers een zitplaats te bieden. In paragraaf 7.2 is dit toegelicht voor de verbinding Apeldoorn – Zwolle.

De DRU's van de vervallen ritten zetten we elders in de concessie in, op lijnen en tijdstippen waar een groter vervoersaanbod meer toegevoegde waarde heeft voor reizigers.

7.4 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 rijden we lijn 609 niet meer, en we laten deze lijn per 15 december 2024 definitief vervallen. 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.

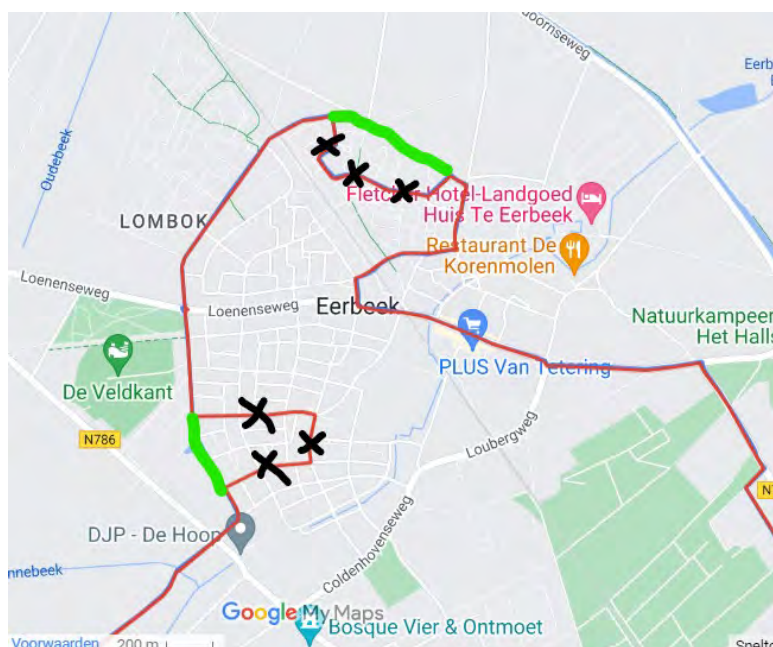


8 Regio Veluwe-Oost

8.1 Buurtbus 503 Eerbeek-Brummen

Op verzoek van de buurtbusvereniging wijzigt de route van lijn 503 in Eerbeek. De routedelen door de woonwijken kosten veel tijd en zijn oncomfortabel voor passagiers door de vele drempels. Daarnaast wordt door buurtbewoners geklaagd over te hard rijdende buurtbussen. Door de route te versnellen ontstaat er meer tijd tussen de ritten in, zodat chauffeurs wat meer tijd hebben en rustiger kunnen rijden. De aankomst- en vertrektijden op deze lijn zullen derhalve licht wijzigen. De haltes op de te vervallen trajectdelen vervallen, dit zijn Odinkerf, Ydinkerf, Blekerserf en Kloosterstraat. Beoogd zijn drie nieuwe haltes:

- Een halte ter hoogte van Ringlaan 46
- Een halte ter hoogte van Ringlaan 60
- Een halte ter hoogte van Veldkantweg 45



8.2 Buurtbus 504 Eerbeek-Zutphen

De verkeerdrukke op het traject van lijn 504 is de afgelopen jaren toegenomen, vooral in de spits wordt dit een probleem omdat passagiers hierdoor hun aansluiting op het OV in Zutphen missen. Daarnaast is de huidige opzet met routevarianten onduidelijk voor de reizigers.

Op verzoek van de buurtbusvereniging HTOV stellen we voor de routevariant via Tonden te laten vervallen, inclusief de haltes School met de Bijbel in Tonden (14 instappers in januari t/m mei 2024) en Huize Voorst in Voorstonden (28 instappers in januari t/m mei 2024). Deze reizigersaantallen passen beter bij haltetaxiRRReis.

De bediening op lijn 504 wordt hiermee eenduidiger – er wordt altijd hetzelfde traject gereden. Daarnaast neemt de betrouwbaarheid op de lijn toe, door het altijd rijden van de snellere routevariant.



Het nieuwe traject vanaf de halte School in Hall gaat via de Vosstraat rechtstreek naar de halte Openbare Basisschool in Oeken. Door deze aanpassing en vertrektijden aan te passen kunnen de passagiers uit Eerbeek op tijd voor hun ov en andere aansluitingen op het Station in Zutphen aankomen.

Daarnaast wordt in Eerbeek voortaan in beide richtingen gereden via halte Centrum, halte De Beekwal vervalt.

De eerste rit van lijn 504 start voortaan de dienst vanaf halte Offenbachstraat in Eerbeek, i.p.v. halte Boerhaavelaan; de laatste rit van de dag zal ook eindigen bij halte Offenbachstraat i.p.v. Boerhaavelaan. Deze haltes liggen zeer dicht bij elkaar.

8.3 Buurtbus 506/508 Twello - Apeldoorn

Wegens het zeer lage aantal reizigers op de eerste rit van lijn 508 (vertrek 06:34 vanuit Twello) en de daaraan gekoppelde terugrit, vervallen deze ritten. De gemiddelde bezetting in deze ritten is 0.

Daarnaast rijden lijnen 506 en 508 op dit moment een omleiding in Twello waarbij via de H.W. Iordenseweg gereden wordt, in plaats van via de Michiel de Ruijterstraat en Thorbeckelaan (zie blauwe route). Deze route zorgt naar verwachting voor minder vertraging. Na de zomer wordt geëvalueerd of de omleidingsroute inderdaad het beoogde effect heeft en de definitieve route wordt.



In dat geval dient de halte Piet Heinstraat richting het centrum van Twello verplaatst te worden naar de Maarten Tromplaan. De halte Michiel de Ruijterstraat vervalt voor lijn 506 en 508, maar blijft in



gebruik voor lijn 15. Het gebruik van deze halte voor de buurtbussen is zeer beperkt: ca. 4 instappers per maand.

Tot slot geldt dat per 29 juli 2024 de viaduct Ardeweg over de A1 definitief sluit. Buurtbussen 506 en 508 zullen voortaan over de Sluinerwegviaduct de A1 oversteken. Als gevolg hiervan kan de halte Wilp-Achterhoek niet meer bediend worden. Met slechts 24 instappers in het eerste halfjaar van 2024 is het gebruik van deze halte zeer beperkt. We onderzoeken nog de mogelijkheden voor een vervangende halte aan de Sluinerweg ter hoogte van de Zwarte Kolkstraat. Echter, de verwachting is dat de benodigde investering t.b.v. het creëren van een veilige haltevoorziening niet opweegt tegen het zeer beperkte gebruik.



9 Regio Veluwe-West

9.1 Handhaven kleine verbeteringen uit dienstregeling 14 april

In de regio Veluwe-West zijn per 14 april op een aantal lijnen ritten vervallen of ingekort, en op lijn 111 en 112 is meer reserveerRRReis ingezet. Met ingang van 15 december nemen we de volgende ritten weer op in de dienstregeling:

- lijn 111 op zaterdag gaat weer volgens een vaste dienstregeling rijden met een 12-meterbus;
- lijn 206, alle per 14 april vervallen ritten nemen we op in de dienstregeling van 15 december;
- Stadsdienst Harderwijk, we verhogen de frequentie weer naar 2 keer per uur.

Onderstaande aanpassingen handhaven we per 15 december:

- lijn 112, de eerste rit op werkdagen en zaterdag richting Apeldoorn start in Elspeet, en de rit van 19.44 uit Apeldoorn zetten we in als reserveerRRReis;
- lijn 104, de laatste rit vanuit Harderwijk eindigt bij knooppunt Wittenberg;
- Stadsdienst Harderwijk, we handhaven de per 14 april gewijzigde route.

9.2 Lijn 206

Indien de provincie ter hoogte van het Nationaal Hippisch Centrum, nabij de kruising van de N302 en De Beek (ten westen van Uddel), haltes aanlegt, dan gaat lijn 206 deze haltes in beide richtingen bedienen. De Provincie Gelderland heeft aangegeven de noodzaak voor haltes op deze locatie in onderzoek te nemen en de vervoersbehoefte in eerste instantie te gaan onderzoeken door deze locatie toe te voegen aan het verzorgingsgebied van HaltetaxiRRReis.

9.3 Wijzigen scholierenvervoer Nijkerk – Barneveld- De Glind

Hermes, EBS, de gemeente Nijkerk en de provincie Gelderland hebben de afgelopen periode onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om leerlingenvervoer tussen Nijkerk, Barneveld en De Glind voor een gedeelte te integreren in openbaar vervoer in plaats van doelgroepenvervoer.

Hermes en EBS staan positief tegenover het voorstel. Beide vervoerders bieden tussen deze plaatsen immers al een busverbinding waarbij met relatief kleine vervoerkundige ingrepen dit voorstel zonder extra benodigde kwantiteiten doorgevoerd kan worden. Zodoende stellen de vervoerders gezamenlijk voor:

Lijn 610 Renswoude – Barneveld (Hermes)

Naast de ritten die het hele traject rijden zijn er ook enkele korte ritten binnen Barneveld. Dit betreft in de ochtend twee ritten vanaf de Troelstralaan naar het Lodenstein College en in de middag twee ritten in omgekeerde richting. Van deze ritten wordt er per richting één rit opgeheven. Hier wordt geen gebruik gemaakt (gemiddeld 0,1 reiziger per rit). Deze wijziging stond sowieso al gepland voor vervoerplan 2025 en heeft geen directe relatie tot het voorstel.

Door deze ritten per 24 augustus 2024 op te heffen komen er kwantiteiten vrij om in de ochtendspits een extra rit van Barneveld via De Glind naar Scherpenzeel te bieden en in de middag een extra rit van Scherpenzeel via De Glind naar Barneveld. Deze ritten sluiten in De Glind aan op de schooltijden en in Barneveld op lijn 687 van en naar Nijkerk.



Hierdoor start 's morgens de tweede reguliere rit van lijn 610 naar Barneveld in Scherpenzeel in plaats van Renswoude. Reizigers vanuit Renswoude kunnen op hetzelfde tijdstip gebruik maken van lijn 80 en in Scherpenzeel eventueel overstappen op lijn 610.

Hieronder is beoogde dienstregeling van lijn 610 weergegeven:

Schedule type:	Weekday	Direction:	1				Schedule type:	Weekday	Direction:	2			
			610	610	610					610	610	610	
Renswoude, Kerkstraat.....			7:15				Barneveld, Troelstralaan.....			7:56	14:54	15:54	
Scherpenzeel, Holvevoetplein.....			7:25	8:27	13:57		Barneveld, Station Barneveld Centrum....			7:58	14:56	15:56	
Scherpenzeel, Kerk.....			7:26	8:28	13:58		Barneveld, van Lodenstein College.....			8:04	15:02	16:02	
De Glind, Schoonderbekerweg.....			7:36	8:38	14:08		De Glind, Licht en Ruimte.....			8:08	15:06	16:06	
De Glind, Licht en Ruimte.....			7:38	8:40	14:10		De Glind, Schoonderbekerweg.....			8:11	15:09	16:09	
Barneveld, van Lodenstein College.....			7:44	8:46	14:16		Scherpenzeel, Kerk.....			8:21	15:19	16:19	
Barneveld, Station Barneveld Centrum....			7:52	8:54	14:24		Scherpenzeel, Holvevoetplein.....			8:25	15:23	16:23	
Barneveld, Troelstralaan.....			7:54	8:56	14:26		Renswoude, Kerkstraat.....				15:34	16:34	
Trp number			1	3	5		Trp number			2	4	6	

Lijn 687 Nijkerk – Barneveld (EBS)

Om met lijn 687 tussen Nijkerk en Barneveld in beide richtingen een goede aansluiting op lijn 610 te bieden is het nodig de dienstregeling aan te passen. Dit betreft de volgende wijzigingen:

- De vertrektijd van de ochtendritten vanuit zowel Nijkerk als Barneveld wijzigt met enkele minuten. Hiermee bieden we op de halte Barneveld, Troelstralaan een overstap van 4 minuten op lijn 610 richting De Glind;
- in de middag zijn de vertrektijden van de hele dienstregeling ongeveer een kwartier naar achteren geschoven (omdat de laatste rit in de huidige dienstregeling relatief druk is, is het vervroegen van de tijd geen goede optie). Lijn 687 sluit dan op de halte Troelstralaan (en eigenlijk ook al op Barneveld Centrum) aan op lijn 610, met vertrek vanaf de Troelstralaan om 14.31 uur;
- de aansluitingen in Nijkerk op de trein richting Amersfoort wordt een stuk ruimer, en richting Zwolle een stuk beter (3 minuten). Die laatste ligt als reisrichting ook het meest voor de hand, dus de aanpassing is ook in Nijkerk per saldo beter. Het verruimen van de overstaptijd op de trein richting Amersfoort van 12 minuten is slechts een beperkte vermindering en, mits die extra trein tussen Harderwijk en Amersfoort er komt in december, van tijdelijke aard;
- er gaan geen bestaande aansluitingen verloren;
- de voertuigen die we nu inzetten bieden vooralsnog voldoende capaciteit.

Dit resulteert in de volgende nieuwe dienstregeling:

Schedule type:	Weekday	Direction:	van Nijkerk naar Barneveld				
			687	687	687	687	
			S	S	S	S	
Nijkerk, Station.....			7:32	8:32	14:54	15:49	
Driedorp, Slichtenhorsterweg.....			7:37	8:37	14:59	15:54	
Appel, Appelsestraat.....			7:41	8:41	15:03	15:58	
Barneveld, Evenementenhal.....			7:50	8:50	15:12	16:07	
Barneveld, Troelstralaan.....			7:52	8:52	15:14	16:09	
Barneveld, Station Barneveld Centrum....			7:57	8:57	15:19	16:14	
Trp number			1001	1003	1005	1007	

Notes: S - Rijdt alleen op schooldagen.



Schedule type: Weekday Direction: van Barneveld naar Nijkerk

	687 S	687 S	687 S	687 S
Barneveld, Station Barneveld Centrum....	8:03	14:27	15:22	16:17
Barneveld, Troelstralaan.....	8:07	14:31	15:26	16:21
Barneveld, Evenementenhal.....	8:08	14:32	15:27	16:22
Appel, Appelsestraat.....	8:16	14:40	15:35	16:30
Driedorp, Slichtenhorsterweg.....	8:20	14:44	15:39	16:34
Nijkerk, Station.....	8:28	14:52	15:47	16:42
Trp number	1002	1004	1006	1008

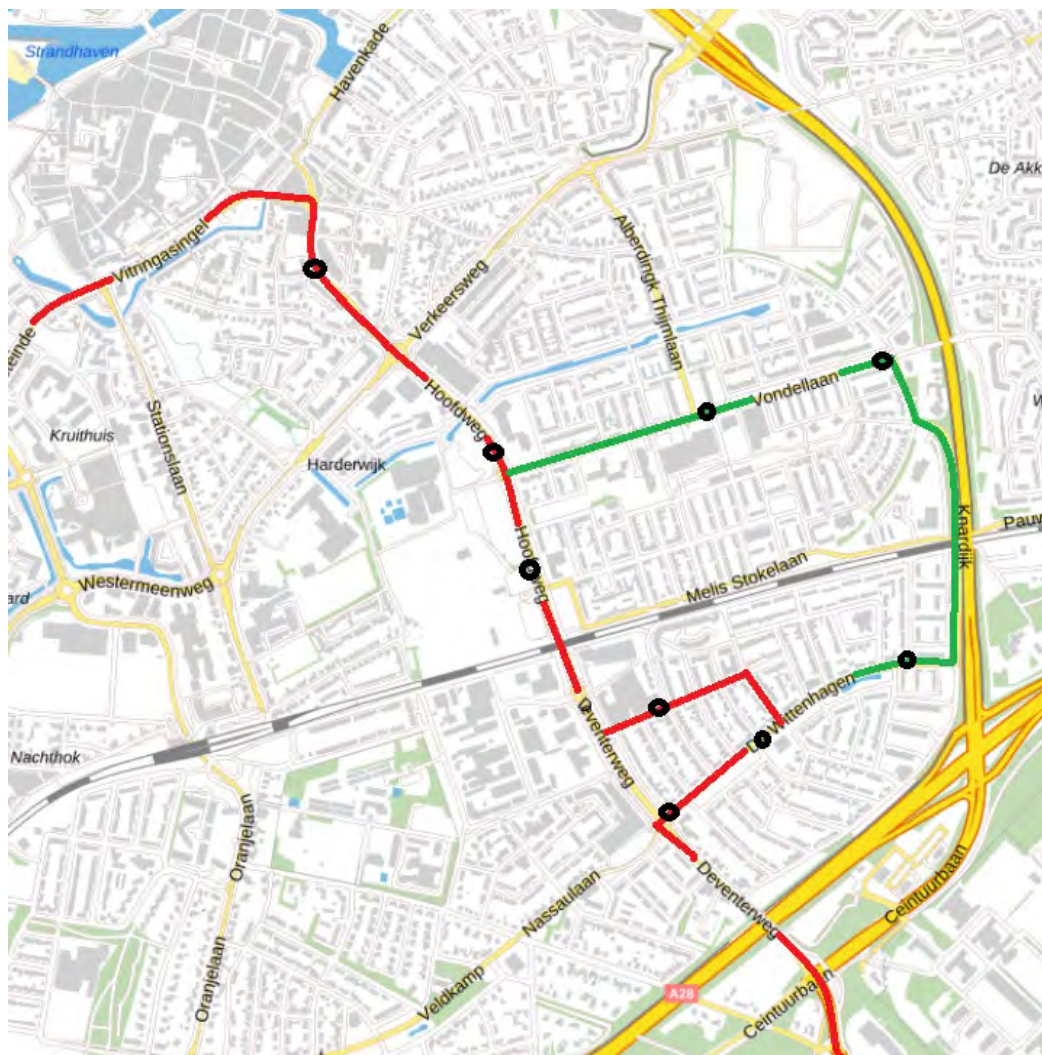
Notes: S - Rijdt alleen op schooldagen.

In de dienstregeling van lijn 687 is dus enkel sprake van het verschuiven van ritten, de uitvoering ervan kost derhalve geen extra dienstregelinguren.

Deze wijziging wordt bij voorkeur geëffectueerd per 24 augustus 2024 en wordt gecontinueerd in dienstregeling 2025.

9.4 Buurtbus 513 Harderwijk – Ermelo

Buurtbus 513 gaat in Harderwijk een andere route rijden. De routewijziging betreft als volgt:



Met in het rood de huidige route, in het groen de nieuwe route. De haltes RK Kerk en Karel Doormanlaan vervallen voor lijn 513, zij hebben binnen een schappelijke afstand een alternatief (haltes Couperuslaan en Deventerweg). Haltes Kiekmure en Anne Franklaan (ook bediend door lijn 1)



moeten hiervoor (gedeeltelijk) verplaatst worden, zodat ze ook bediend kunnen worden door lijn 513. Op De Wittenhagen komt een extra halte.

Tot slot is de buurtbusvereniging in overleg met het Bouw & Infra Park of de route daar mogelijk iets versneld kan worden, door aanpassing van de ingang. Dit proces is nog gaande.



10 Regio Salland en Deventer

In dit hoofdstuk zijn in een aantal paragrafen verbeteringen van de dienstregeling in Salland en Deventer beschreven. Naast deze voorstellen is er nog een onzekerheid omtrent de dienstregeling en het lijnennet in Deventer door werkzaamheden aan de Handelskade, die we hieronder beschrijven.

De per 14 april vervallen ritten nemen we met uitzondering van lijn 166 en 167 (zie paragraaf 10.5) weer op in de dienstregeling die op 15 december ingaat. Het betreft:

- lijn 1 en 5 in de spitsuren weer naar een kwartiersdienst;
- lijn 4 in de avonduren en op zaterdag weer naar een halfuursdienst;
- lijn 6 op zaterdag weer naar een uurdienst;
- lijn 160 in de avonduren op maandag – zaterdag weer naar een uurdienst;
- lijn 165 in de avonduren weer naar een halfuursdienst.

Effect werkzaamheden Handelskade

Op 27 juni zijn de werkzaamheden aan de Handelskade gestart. Een groot deel van de lijnen wordt daarbij geconfronteerd met een gewijzigde verkeerssituatie. Na overleg met de projectorganisatie gingen wij ervan uit dat dit niet tot vertraging van het OV gaat leiden, omdat de prioriteit voor het OV ook in de tijdelijke situatie met KAR is ingeregeld, en fietsers (incl. de tijdelijke fietsoversteek) niet meer prioriteit krijgen dan huidig. Bij het versmallen van de weg is, door het verplaatsen van borden en spiegels, voldoende ruimte gecreëerd voor de bus. In juli is gebleken dat de verkeerssituatie wel tot vertragingen leidt; begin augustus, als de data beschikbaar zijn, analyseren we de vertraging en de rijtijden, en passen we de rijtijden en de dienstregeling van de lijnen op dit traject aan.

10.1 Stadsdienst Deventer: mogelijkheden uitbreiden bediening Bedrijvenpark A1 met lijn 8

Bedrijvenpark A1, ten zuiden van de A1, wordt uitgebreid. In de huidige situatie wordt het bedrijvenpark bedient door lijn 8 van de Stadsdienst Deventer; dit betreft enkel het deel van het park waar bedrijven zijn gevestigd, dit is te zien in onderstaande afbeelding:



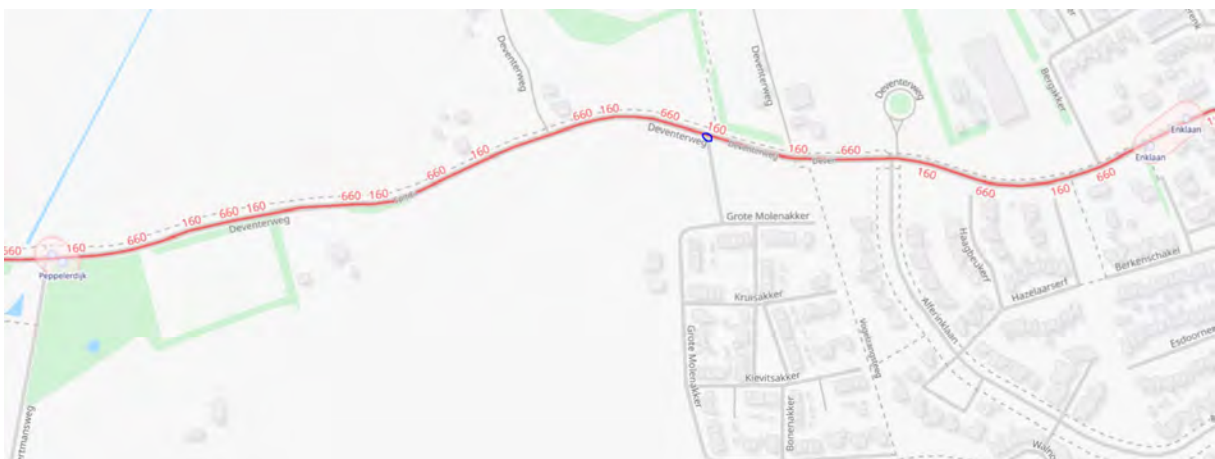
Inmiddels is de Stegemanweg uitgebreid, deze maakt een ronde die het hele gebied tot de Deventerweg bestrijkt en goed berijdbaar is voor verkeer, en aan de zuidkant wordt op één locatie een pand gebouwd. In de huidige situatie, waarbij er voorbij het distributiecentrum van de Plus (centraal op het terrein langs de Molbergsteeg) nog geen andere bedrijven zijn gevestigd, vindt EBS

het niet zinvol om de lus met lijn 8 uit te breiden. Wij vragen bij de gemeente Deventer en/of het parkmanagement op wanneer de eerste bedrijven openen voor personeel en/of klanten. Zodra dat het geval is kunnen wij de route van lijn 8 uitbreiden en met de gemeente bepalen wat een gewenste locatie voor een halte is. Omdat de rijtijd van lijn 8 al sinds de start van de concessie is voorbereid op deze mogelijke uitbreiding, zijn we hierbij niet afhankelijk van een wijzigingsmoment van de hele dienstregeling.

Daarnaast is het voor EBS onduidelijk of er een ontsluiting komt aan de 'achterkant' van het bedrijvenpark, die de Stegemanweg via de Waterdijk verbindt met de Deventerweg. Op dit moment is deze doorgang afgesloten met betonblokken. Ook hiervoor laten wij ons door de gemeente Deventer informeren.

10.2 Ontsluiting nieuwe woonwijk Bathmense Enk met lijn 160

Vanwege de bouw van de nieuwe wijk Bathmense Enk 3 is er vanuit de bewoners en de gemeente de vraag gekomen er in de buurt van de ontsluitingsweg van de wijk (Grote Molenakker) aan de Deventerweg een bushalte kan komen. Vanaf het voorgestelde punt tot aan de eerste halte in Bathmen (Enklaan) is de afstand meer dan 400 meter, en van deur tot halte derhalve nog een stuk verder, en bovendien moeten reizigers richting Deventer dan eerst tegen de reisrichting in naar de halte lopen of fietsen. Richting Deventer ligt de eerste halte (Peppelerdijk) nog 200 meter verder. In onderstaande afbeelding zijn de beoogde locatie (blauwe stip) en de beide genoemde haltes zichtbaar.



Als de gemeente ter hoogte van de Grote Molenakker een halte realiseert neemt EBS die per 15 december 2024 op in de dienstregeling van lijn 160 tussen Bathmen en Deventer.

10.3 Lijn 165: effect verplaatsen busstation Raalte

In het voorjaar van 2025 wordt een nieuwe stationssituatie aangelegd in Raalte. In het eindplaatje komt het busstation ca. 200 meter verder van de kruising Korenstraat - Ceintuurbaan te liggen. Dit betekent dat de op dit moment al krappe rijtijd van lijn 165 niet meer toereikend is als het nieuwe busstation in gebruik wordt genomen.

Het is nog niet bekend wanneer deze werkzaamheden starten, welke hinder het busvervoer van de werkzaamheden gaat ondervinden en op welk moment EBS van het nieuwe busstation gebruik kan maken; de gepland Trein Vrije Periode is van 10 -23 mei 2025, het werk is onlangs aan een aannemer gegund en deze neemt contact op met EBS over de uitvoering van het werk.

Vooruitlopend hierop verruimen wij de rijtijd van lijn 165 en passen we de dienstregeling aan. Dit betreft 1 minuut extra voor het nieuwe traject (in beide richtingen). Daar komt nog extra rijtijd omdat



uit onze rijtjdanalyses blijkt dat de huidige rijtijd al te krap is om de dienstregeling uit te voeren. Bij het aanpassen van de dienstregeling aan de gewijzigde tijden is het uitgangspunt dat de aankomsttijd in Deventer gelijk blijft, en dat de aansluitingen in Raalte worden behouden. Uit informatie van de gemeente Raalte is bekend dat de looptijd tussen met name het noordelijke treinperron en busstation in de nieuwe situatie flink toeneemt. Indien nodig passen wij de aankomst- en vertrektijden in Raalte daarop aan.

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

We nemen de vervallen spitsritten op lijn 166 en lijn 167 niet weer in de dienstregeling voor 2025. 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 lage gemiddelde bezetting en er dus relatief weinig reizigers hinder van ondervinden. Van de tweede en derde rit wordt aanzienlijk meer gebruik gemaakt. In onderstaande lichten we onze keuze om deze ritten te laten vervallen toe.

Voor een uitgebreidere onderbouwing hebben we gekeken naar de gemiddelde bezetting op het drukste moment van elke rit voor de spitsritten van lijn 166 en lijn 167 over de periode januari – maart 2024. Daarmee kunnen we een inschatting maken van het aantal reizigers per rit in de komende wintermaanden, wanneer de bus naar verwachting het drukste is.

Op lijn 166 richting Zwolle zien we op de rit van 7:08 uit Raalte een gemiddelde bezetting van 4,7 reizigers op het drukste punt en op de rit van 8:08 uit Raalte een gemiddelde bezetting van 8,6 reizigers op het drukste punt. We hebben verschillende opties onderzocht naar het mogelijke aantal reizigers in de wintermaanden zonder de spitsritten:

- De reizigers van de voormalige rit van 7:08 gaan allen mee met de rit van 6:38. In dat geval zou de gemiddelde bezetting op het drukste moment 7,6 reizigers zijn;
- De reizigers van de voormalige rit van 7:08 gaan allen mee met de rit van 7:38. In dat geval zou de gemiddelde bezetting op het drukste moment 14,2 reizigers zijn;
- De reizigers van de voormalige rit van 8:08 gaan allen mee met de rit van 7:38. In dat geval zou de gemiddelde bezetting op het drukste moment 18,2 reizigers zijn;
- De reizigers van de voormalige rit van 8:08 gaan allen mee met de rit van 8:45. In dat geval zou de gemiddelde bezetting op het drukste moment 13,4 reizigers zijn;
- De reizigers van de voormalige ritten van 7:08 en 8:08 gaan allen mee met de rit van 7:38. In dat geval zou de gemiddelde bezetting op het drukste moment 22,8 reizigers zijn. De voertuigcapaciteit is 22 zitplaatsen. Tussen de haltes Heino Van der Capellenweg en Zwolle Kuyterhuislaan (een periode van 20 minuten) zou dan gemiddeld 1 reiziger moeten staan. Naast dat we dit acceptabel vinden, is de kans klein dat in werkelijkheid alle reizigers met de rit van 7:38 zullen reizen. In mei 2024 was de gemiddelde bezetting van de rit van 7:38 op het drukste punt namelijk 11,2 reizigers. We verwachten niet dat in de drukkere wintermaanden het gebruik maar liefst dubbel zo hoog is.



Op lijn 166 richting Raalte zien we op de rit van 15:08 uit Zwolle een gemiddelde bezetting van 4,4 reizigers op het drukste punt en op de rit van 16:08 uit Zwolle een gemiddelde bezetting van 2,1 reizigers op het drukste punt. Ook hier hebben we verschillende opties onderzocht naar het mogelijke aantal reizigers in de wintermaanden zonder de spitsritten:

- De reizigers van de voormalige rit van 15:08 gaan allen mee met de rit van 14:38. In dat geval zou de gemiddelde bezetting op het drukste moment 12,6 reizigers zijn;
- De reizigers van de voormalige rit van 15:08 gaan allen mee met de rit van 15:38. In dat geval zou de gemiddelde bezetting op het drukste moment 8,6 reizigers zijn;
- De reizigers van de voormalige rit van 16:08 gaan allen mee met de rit van 15:38. In dat geval zou de gemiddelde bezetting op het drukste moment 6,1 reizigers zijn;
- De reizigers van de voormalige rit van 16:08 gaan allen mee met de rit van 16:38. In dat geval zou de gemiddelde bezetting op het drukste moment 5,4 reizigers zijn;
- De reizigers van de voormalige ritten van 15:08 en 16:08 gaan allen mee met de rit van 15:38. In dat geval zou de gemiddelde bezetting op het drukste moment 10,5 reizigers zijn. Met een voertuigcapaciteit van 22 zitplaatsen levert dit geen problemen op.

Op lijn 167 richting Zwolle zien we op de rit van 7:01 uit Dalfsen een gemiddelde bezetting van 1,9 reizigers op het drukste punt. Als deze reizigers allen mee zouden reizen met de rit van 7:09 uit Lemelerveld, zou op het drukste moment een gemiddelde bezetting van 13 reizigers verwacht kunnen worden in de wintermaanden. Met een voertuigcapaciteit van minimaal 22 zitplaatsen levert dit geen problemen op.

10.5 Aanvulling ontbrekende rit Hessenpoort lijn 166

In de dienstregeling van lijn 166 breiden we de rit van 10.45 uur vanuit Raalte uit met het rondje over bedrijventerrein Hessenpoort. De rit eindigt nu om 11.32 uur op de halte Mindenstraat, in de nieuwe dienstregeling wordt de rit vervolgt over Hessenpoort en eindigt om 11.39 uur, eveneens op de halte Mindenstraat. Hiermee herstellen we op lijn 166 de uurdienst voor reizigers op Hessenpoort.

10.6 Buurtbus 518 Lemelerveld - Raalte

De aankomst- en vertrektijden van deze lijn wijzigen licht. Daarnaast rijdt sinds het voorjaar op de eerste en tweede rit van Lemelerveld naar Raalte een versterkingsbusje, om de capaciteit te vergroten. EBS onderzoekt mogelijke netwerkwijzigingen om het capaciteitsvraagstuk op dit traject op te lossen.

10.7 Lijn 664: wijzigen route voor uitbreiding capaciteit tussen Lemelerveld en Raalte

Om de overbezetting op Buurtbus 518 van Lemelerveld naar Raalte op te lossen wijzigen we de route van scholierenlijn 664. In de huidige situatie rijdt deze van Lemelerveld via de Lemelerveldseweg naar Heino, en vanaf daar richting Zwolle.

Door met lijn 664 vanaf de beginhalte in Lemelerveld via de haltes van Buurtbus 518 en over de N348/Ommerveg naar Raalte te rijden, kunnen de reizigers op de drukke rit van Buurtbus 518 hun reis naar Raalte met lijn 664 maken. Reizigers die van Luttenberg naar Raalte willen reizen blijven gebruik maken van Buurtbus 518, die in de nieuwe situatie voldoende capaciteit biedt op die verbinding.

De route in Raalte moet nog worden uitgewerkt. De enige voorwaarde is dat het station en de halte Ceintuurbaan (die naast het Carmel College Salland ligt) worden bediend, en mogelijk de halte Varkensmarkt. Vanaf daar gaat de bus via de route van lijn 166 naar Heino, om daar vanaf de halte



Van der Capellenweg de huidige route van lijn 664 weer op te pakken. De Buurtbusrit van 7.22 uit Lemelerveld (aankomst Raalte om 7.46 uur) is de overbezette rit; we passen de tijden van lijn 664 daarop aan. In de huidige dienstregeling vertrekt lijn 664 om 7.27 uit Lemelerveld, om de huidige aankomsttijd in Zwolle aan te houden wordt het vertrek enigszins vervroegd.

10.8 Buurtbus 563 Wijhe - Raalte

De aankomst- en vertrektijden op deze lijnen worden licht aangepast.

10.9 Buurtbus 590 Deventer – Nieuw Heeten

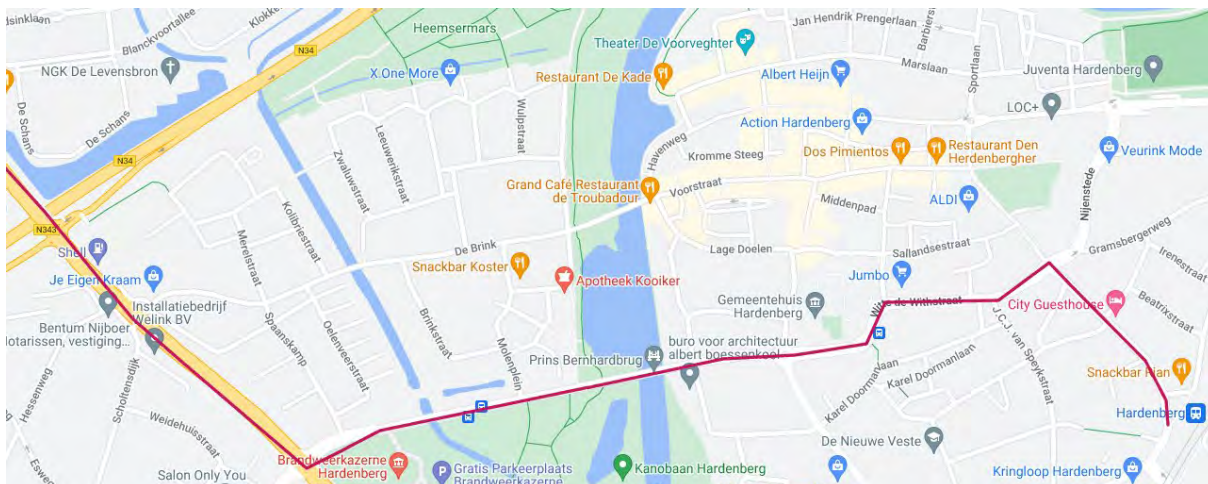
Op lijn 590 wijzigt de inzet van de versterkingsbus. Voortaan wordt deze niet meer gebruikt om in de ochtend als versterking te rijden, maar om een halfuursdienst te rijden in de spitsen. Dit betekent dat – bovenop de reguliere uurdienst – er in de ochtendspits twee extra ritten in beide richtingen rijden en twee extra ritten in beide richtingen in de middagspits. In de middag wordt deze halfuursdienst bij wijze van proef reeds uitgevoerd en voldoet aan de verwachtingen. Middels tijdige en duidelijke communicatie richting te reizigers in de huidige drukke ochtendrit, stimuleren we de spreiding over de nieuwe halfuursdienst. We houden nauw in de gaten of de spreiding hier ook zoals verwacht plaatsvindt. Het trajectdeel Okkenbroek – Nieuw Heeten wordt in de tegenspitsrichting slechts op 1 van de 2 ritten bediend – zowel in de ochtendspits als de middagspits.



11 Regio's Noordoost-Overijssel en Noord-Veluwe

11.1 Lijn 30 Hoogeveen – Hardenberg en lijn 129 Dedemsvaart – Coevorden

Lijn 30 rijdt in Hardenberg in de richting Hoogeveen een rondje via het centrum en halte SBO De Oase. In het eerste kwartaal van 2024 waren hier op lijn 30 respectievelijk gemiddeld 31 en 2 instappers per dag en waren hier respectievelijk gemiddeld 4 en 1 uitstappers per dag. Deze reizigers hebben buurtbuslijnen 598 en 599 als alternatief, en beide haltes zijn binnen 600 meter van het station gelegen. Ons voorstel is daarom om lijn 30 niet meer via het centrum en SBO De Oase te laten rijden. Daarmee wordt de route van lijn 30 in beide richtingen als volgt:



In april is de extra ochtendspitsrit van Hoogeveen Mr. Cramerweg P+R naar Hardenberg vervallen. In het eerste kwartaal van 2024 (toen de rit nog reed) was de bezetting op het drukste moment van de rit gemiddeld 8,8 reizigers. De reguliere rit van een paar minuten later had op het drukste moment een gemiddelde bezetting van 29 reizigers. Na het vervallen van de extra rit heeft de reguliere rit een gemiddelde bezetting van 26,3 reizigers op het drukste deel. Gebaseerd op de gemiddelde bezetting van de ritten van zowel de periode voor het vervallen van de extra ochtendspitsrit en erna, kiezen we ervoor de extra ochtendspitsrit blijvend te laten vervallen.

De laatste rit van lijn 30 op werkdagen vanaf Hoogeveen (vertrek 21:46) rijdt momenteel tot Lutten Centrum. De bus rijdt vervolgens leeg naar Dedemsvaart. Om een extra late rit te bieden naar Dedemsvaart (ongeveer een uur later dan de huidige laatste rit van lijn 129), laten we deze laatste rit van lijn 30 na Lutten Centrum doorrijden als lijn 129 naar Dedemsvaart, onder dit lijnnummer.

De ritten van lijn 129 die sinds 14 april 2024 niet meer van/naar station Coevorden rijden, gaan ook weer van/naar Coevorden rijden.

11.2 Lijn 40/140/640 Meppel – Staphorst – Rouveen – Lichtmis – Zwolle

NB. de haalbaarheid van het plan in deze paragraaf is afhankelijk van de mogelijkheid om vanaf Busstation Lichtmis veilig de snelweg richting Staphorst op te draaien. Deze bocht, met draai van 180-graden, is proefgereden en haalbaar met een 12-meterbus, maar de verkeersbeweging zit niet in de verkeersregeling en een bus die stapvoets dwars over de oprit draait is onwenselijk als er vanuit andere richting verkeer de oprit op kan rijden. De kans is groot dat deze wijziging niet per 15 december a.s. uitvoerbaar is; in dat geval is het plan input voor de recent gestarte studie van de provincie en gemeenten op het traject Meppel – Zwolle.



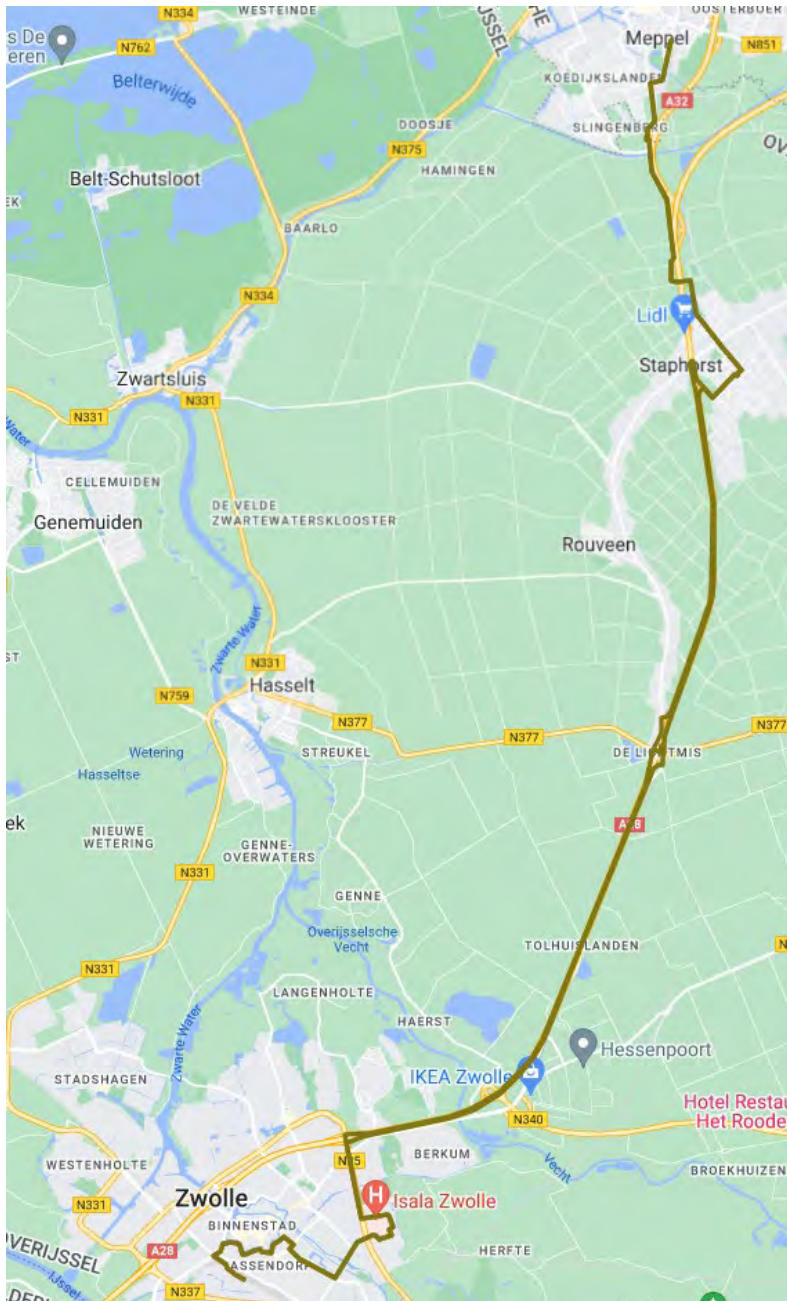
Tussen Meppel en Zwolle rijdt momenteel lijn 40, in de spits aangevuld met lijn 640 tussen Staphorst en Zwolle. Het is de wens om in Staphorst op termijn ook nieuwbouwwijk De Slagen en onder andere bedrijventerrein De Esch met lijn 40 te bedienen. Vanwege de keertijd op station Meppel en de aansluitingen op Busstation Lichtmis is dit alleen mogelijk als de rijtijd tussen Meppel en Lichtmis daardoor niet toeneemt. Dit ziet EBS enkel als haalbaar wanneer de JJ Gorterlaan en Scholenweg geschikt worden gemaakt voor busvervoer, door de breedte van de weg aan te passen naar minimaal 6 meter. Zolang deze wegen niet voldoende geschikt zijn, handhaven we sowieso de huidige route van lijn 40 in Staphorst.

Een andere wens is een snellere busverbinding vanuit Staphorst naar Lichtmis/Zwolle, via de snelweg. Bij een route via de snelweg worden de haltes tussen Staphorst Snelweg (in één richting) en Rouveen Oostermenneweg niet aangedaan. Deze haltes kenden in het eerste kwartaal van 2024 gemiddeld 52 instappers en 50 uitstappers per dag. Voor deze haltes volstaat een uurdienst, in de spits aangevuld naar een halfuursdienst met lijn 640. EBS heeft daarom de wens om één rit per uur van huidige route van lijn 40 te handhaven en één rit per uur van lijn 40 aan te passen naar een snellere lijn 140. Voor Rouveen betekent dit op werkdagen buiten vakanties minder reismogelijkheden (grootste deel van de dag één keer per uur), maar in de spitsuren blijft lijn 640 via Rouveen rijden en creëren we op Busstation Lichtmis een aansluiting tussen lijn 640 en lijn 140, zodat in de spitsuren voor Rouveen twee keer per uur een reismogelijkheid van/naar Zwolle blijft bestaan.

Om de snellere lijn 140 voor de meeste reizigers aantrekkelijk te laten zijn, is de wens om tussen Meppel en Staphorst de huidige route van lijn 40 te rijden, tussen Staphorst en Lichtmis via de snelweg en ook tussen Lichtmis en afslag Zwolle-Noord op de A28 via de snelweg. Vanaf de halte Meppelerstraatweg pakt lijn 140 de route van lijn 40 op naar het station.

Hierna geven we de route van de gewenste lijn 140 weer.





Dit betekent dat de haltes van lijn 40 tussen Lichtmis Busstation en Zwolle Meppelerstraatweg nog maar 1 keer per uur bediend zouden worden. Langs Berkum stappen gemiddeld 6 reizigers per dag in lijn 40 en 5 reizigers uit, bij halte Vrolijkheid gaat het om 10 instappers en 13 uitstappers per dag en op Hessenpoort gaat het om gezamenlijk gemiddeld 55 instappers per dag en 17 uitstappers per dag. Voor halte Vrolijkheid zijn voldoende alternatieven aanwezig. Voor de overige genoemde haltes werken we naar een andere invulling toe (zie snelRRReis 217).

Lijn 140 rijdt enkel op werkdagen buiten de vakanties en vervangt de ritten van lijn 40 die nu enkel buiten de vakantie rijden. Op zaterdag rijdt lijn 140 dus niet. Maatgevend is de aansluiting op Busstation Lichtmis en station Meppel, waar de tijden op afgestemd worden.

11.3 Lijn 161 (Giethoorn –) Hasselt – Zwolle en verder

Met uitzondering van de ochtendspitsritten Giethoorn – Zwolle Isala en Hasselt – Zwolle Isala worden weer de ritten gereden zoals voor de afschaling van 14 april 2024.



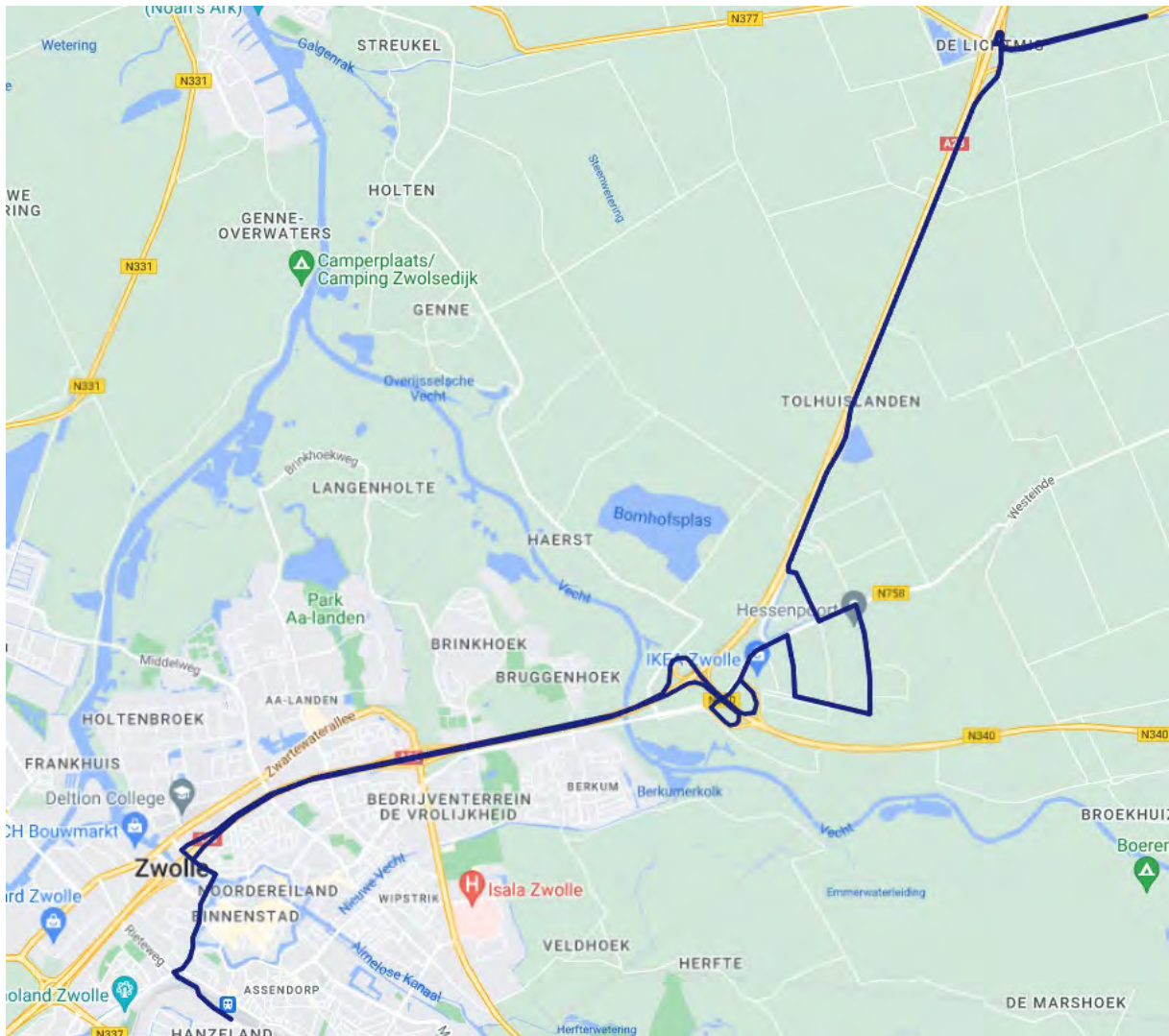
Van de ochtendspitsrit Giethoorn – Zwolle Isala was het gebruik voor de afschaling met name laag tussen Giethoorn en Zwartsluis. De meeste instappers (gemiddeld 8 per rit) stappen in Zwartsluis in, maar deze reizigers hebben goede alternatieven met lijn 71 en door vervolgens op station Zwolle over te stappen op een andere lijn. Op het trajectdeel waar ook de overige ritten van lijn 161 rijden (Hasselt – Isala) leidt het blijvend vervallen van de ochtendspitsrit naar verwachting niet tot te volle bussen op de rit voor en de rit na de betreffende ochtendspitsrit wanneer extra reizigers van de ochtendspitsrit met deze bussen mee gaan reizen.

Van de ochtendspitsrit Hasselt – Zwolle Isala was de bezetting in het eerste kwartaal van 2024 op het drukste punt gemiddeld 5,9 reizigers per rit. De rit van een half uur eerder had in die periode een maximale bezetting van gemiddeld 15,6 reizigers per rit. Voor de rit van een half uur later was dit gemiddeld 7,4 reizigers per rit. Ervan uitgaand dat de reizigers van de ochtendspitsrit Hasselt – Zwolle Isala bij het definitief vervallen gebruik zullen maken van een rit ervoor of een rit erna, leidt dit niet tot een te hoge bezetting.

11.4 snelRRReis 217 in de tegenspits via Hessenpoort

Op maandag tot en met vrijdag rijdt snelRRReis 217 tussen Dedemsvaart, Nieuwleusen, Lichtmis en Zwolle, waarvan in de spitsuren enkele ritten die zowel binnen als buiten vakanties rijden. In de ochtend zijn reizigers met name gericht op Zwolle en in de middag op Nieuwleusen en Dedemsvaart. Daardoor zijn in de ochtend de bussen richting Nieuwleusen en Dedemsvaart en in de middag de bussen richting Zwolle vrijwel leeg. Uit reizigersdata blijkt dat vrijwel alle reizigers die momenteel van/naar Hessenpoort reizen in- of uitstappen bij station Zwolle. Daarmee zien we potentie voor een snellere verbinding tussen station Zwolle en Hessenpoort. We stellen daarom voor om snelRRReis 217 in de tegenspitsrichting via Hessenpoort te laten rijden. De lijn rijdt dan 's ochtends (tot grofweg 12 uur) tussen de Burg. Roelenweg en Hessenpoort via de snelweg om vervolgens vanaf de halte Bentheimstraat via de route van lijn 40 naar Busstation Lichtmis te rijden. In de middag (vanaf grofweg 12 uur) is dit andersom. Daarmee ontstaat 2x per uur in de drukste richting een snelle verbinding tussen station Zwolle en Hessenpoort. De 'tegenspitsroute' van lijn 217 is daarmee als volgt:





Om ook binnen de vakanties deze snelle verbinding te bieden, stellen we voor om enkele ritten die nu enkel buiten de vakanties rijden ook binnen de vakanties te rijden, in ieder geval tussen station Zwolle en Hessenpoort. De aansluitingen van/naar de treinen op station Zwolle blijven in de belangrijkste richtingen behouden.

Door gewijzigde vertrektijden op snelRRreis 217 als gevolg van deze wijziging, ontstaat een krappe overstap voor de verbinding Meppel <-> Dedemsvaart.

Verder gaan we de rit van 6:56 uit Dedemsvaart die per 14 april 2024 is vervallen weer rijden, de rit van 17.55 uit Dedemsvaart vervalt blijvend. Deze rit kende een zeer geringe bezetting (gemiddeld 1,4 reizigers) en reizigers kunnen als alternatief met lijn 301 reizen.

11.5 comfortRRreis 301: handhaven knip op station Zwolle

De knip van lijn 301 in een lijn van Nunspeet naar Zwolle en een lijn van Dedemsvaart naar Zwolle. zetten we door in dienstregeling 2025. Dit biedt enerzijds mogelijkheden om 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 ten opzichte van de dienstregeling in december 2023, 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.

Voor de duidelijkheid naar onze reizigers is wenselijk om een van beide lijnen een ander lijnnummer te geven. We hebben dit besproken met onze opdrachtgever en Transdev, en geven comfortRRReis Zwolle – Nunspeet lijnnummer 305.

Van de vervallen ritten per 14 april komt alleen de tussenrit van 7.26 uur uit Dedemsvaart (tot 8.41 Zwolle) niet terug in dienstregeling 2025. De korte ritten tussen Zwolle-Station en Bergkloosterweg nemen we weer op in de dienstregeling, net als de kwartiersdienst in de middagspits.

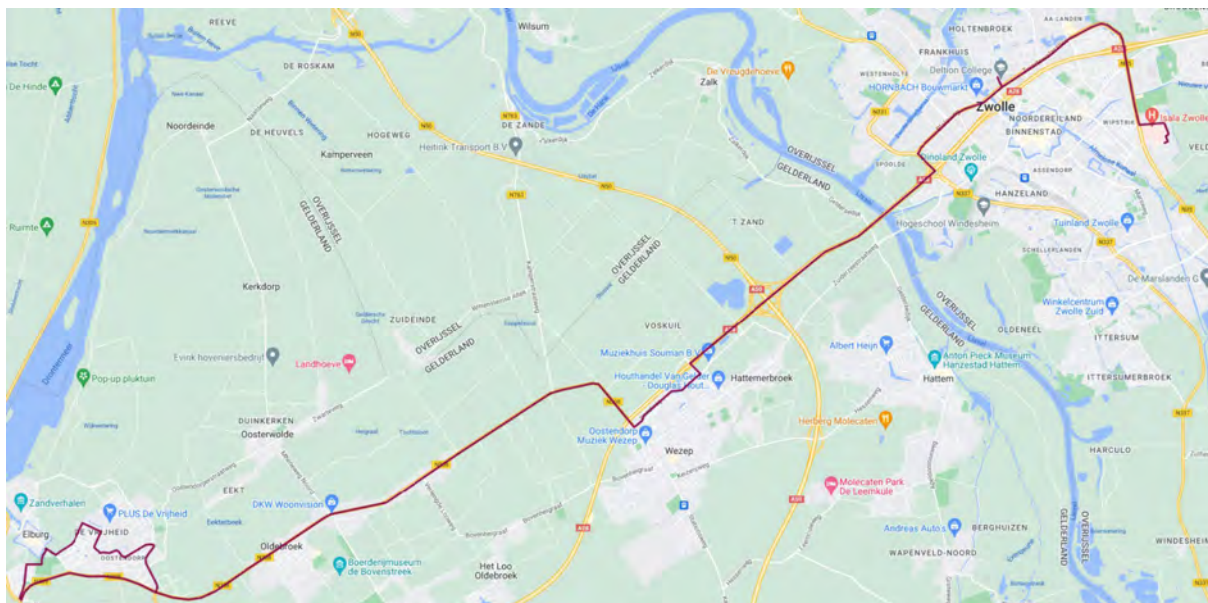
11.6 Lijn 199: Noord-Veluwe Bereikbaar: rechtstreekse verbinding met Voorsterpoort – Deltion – Oosterenk

Lijn 199 verbindt momenteel in de spitsuren Elburg en Oldebroek met bedrijvenpark H2O, Voorsterpoort en station Zwolle. Behalve bedrijvenpark H2O en Voorsterpoort rijdt lijn 199 parallel aan ComfortRRReis 301. Om de Noord-Veluwe meer reismogelijkheden te bieden naar verschillende delen van Zwolle, stellen we voor om lijn 199 niet meer van/naar het station van Zwolle te laten rijden, maar na Voorsterpoort via de huidige route van lijn 11 naar Deltion en Oosterenk te laten rijden.

Lijn 199 rijdt momenteel in de ochtendspits enkel richting Zwolle en in de avondspits enkel richting Oldebroek en Elburg. We zien potentie om reizen van/naar bedrijvenpark H2O en Voorsterpoort per bus aantrekkelijker te maken door ook in de tegenspitsrichting ritten aan te bieden. Dit maakt het in de ochtend mogelijk om vanuit Zwolle richting Voorsterpoort en bedrijvenpark H2O te reizen en in de middag terug naar Zwolle. Daarbij kiezen we ook voor een versnelde route in Elburg in de rustige richting. In de praktijk houdt dit in dat in de ochtend lijn 199 start op de Dokter Hengeveldweg in Zwolle, richting Elburg via de provinciale weg (N309) naar de halte Molendorp rijdt, en vervolgens richting Zwolle via de huidige route door Elburg rijdt. In de middag start lijn 199 op de Dokter Hengeveldweg in Zwolle, rijdt richting Elburg via de huidige route door Elburg naar de halte Molendorp en rijdt vervolgens via de provinciale weg (N309) terug naar Zwolle. Daarnaast rijdt lijn 199 alleen via Deltion in de ochtend richting Zwolle en in de middag via Elburg. In de andere (tegenspits)richting wordt niet via Deltion gereden.

Daarmee wordt de route als volgt.





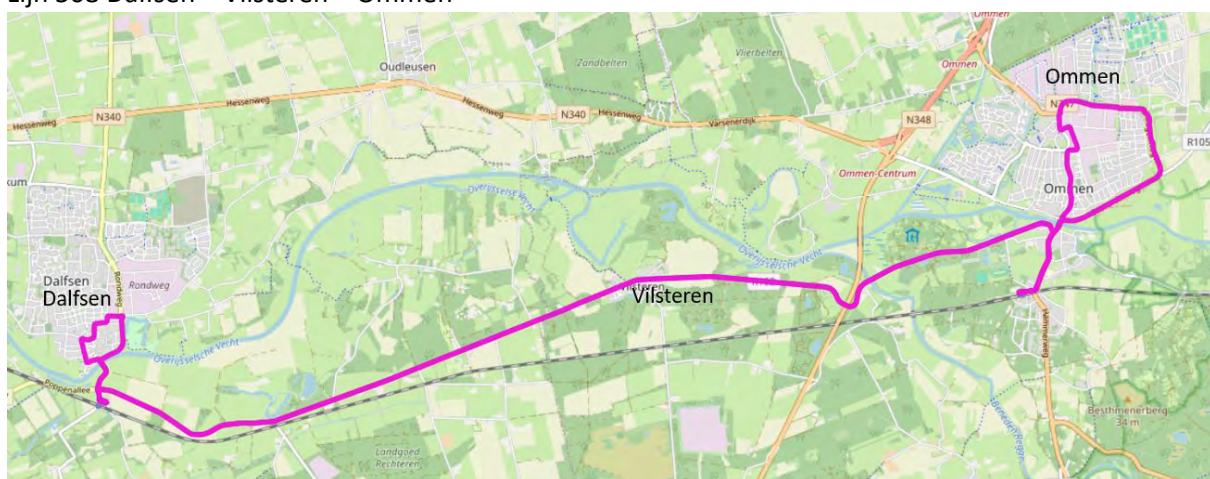
Qua vertrektijden wordt zoveel mogelijk aangesloten op werktijden op H2O en Voorsterpoort en op lestijden op Deltion. De halte Katerdijk doen we richting Zwolle niet meer aan, omdat wegrijden vanaf de halte naar de meest linkerrijsstrook hier tijdrovend is, met name in de spits.

Voor een verdere verbeterde bereikbaarheid van de Noord-Veluwe is ook de wens om op termijn een busverbinding te realiseren vanuit Elburg via station 't Harde naar de diverse werk- en schoollocaties in Zwolle. Daarmee hoeven met name treinreizigers vanaf de lijn Amersfoort – Zwolle die naar Deltion willen niet meer via station Zwolle te reizen. Echter, met de huidige infrastructuur is het niet haalbaar om met een grote bus station 't Harde te bedienen. Daar zullen dus eerst aanpassingen aan de infrastructuur nodig zijn en we gaan met de provincie, de gemeente en NS in gesprek over de mogelijkheden die er zijn om dat te realiseren..

11.7 Buurtbus 568 breidt uit

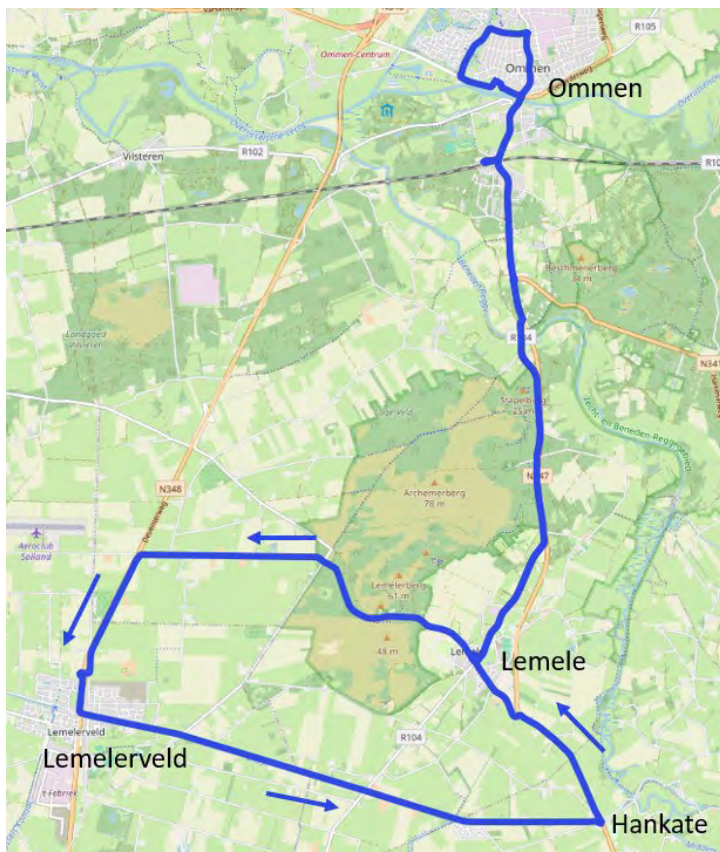
De huidige buurtbuslijn 568 (Dalfsen – Ommen) wordt uitgebreid en opgesplitst in twee lijnen:

- Lijn 568 Dalfsen – Vilsteren – Ommen

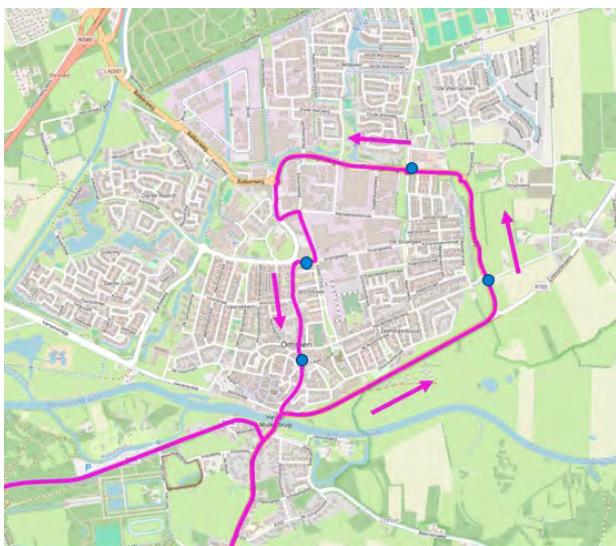


- Lijn 569 Ommen – Lemele – Lemelerveld





Waar de huidige lijn 568 nu 1x/1,5 uur rijdt, rijden beide lijnen straks 1x/u. Het aanbod verbetert dus aanzienlijk. Op lijn 569 wordt ten zuiden van Lemele een lusroute gereden. Hiermee behoudt Dalmsholte een busverbinding. Daarnaast wordt via Hankate gereden. Hier wordt een overstappunt gerealiseerd met buurtbus 597 van de concessie Twente. Beide lijnen zullen tegelijk in Hankate halteren. Hiermee ontstaat een snelle ov-verbinding tussen Hellendoorn en Ommen. Ideaal voor mensen die het Pieterpad lopen. Met het toevoegen van een oostelijke lusroute in Ommen op lijn 568 verbetert ook de oppervlakteontsluiting in Ommen:



Twee nieuwe haltes moeten worden aangelegd in Ommen.

Tussen Ommen Station en Ommen rijden lijn 568 en 569 in een halfuurdienst. Lijn 569 blijft aansluiten op de schooltijden in Ommen in de ochtend, t.b.v. leerlingen uit Lemele.

De exacte ingangsdatum is nog onbekend, dit zal voornamelijk afhangen van de levertermijn van het extra voertuig. Beide lijnen worden gereden door de buurtbusvereniging Vilsteren. Zij zijn inmiddels gestart met het werven van extra vrijwilligers.

11.8 Buurtbus lijn 598 Hardenberg – Bruinehaar

In samenwerking met de buurtbusvereniging Bruchterveld en de gemeente Hardenberg onderzoeken we de mogelijkheden om de halte Clara Feyoena Heem (t.b.v. het daar gelegen zorgcomplex) op te nemen in de dienstregeling. Daarnaast hebben we aandacht voor het bedienen van het centrum van Hardenberg, nu lijn 30 dat trajectdeel niet langer zal bedienen. We zijn op dit moment in overleg met Arriva over de bediening van het trajectdeel Kloosterhaar – Bruinehaar en of dit trajectdeel mogelijk overgenomen kan worden door buurtbus 591. De vrijgekomen tijd voor lijn 598 kan dan gebruikt worden om zowel het centrum van Hardenberg goed te blijven bedienen en de halte Clara Feyoena Heem op te nemen in de dienstregeling.



12 Apeldoorn

In dit hoofdstuk beschrijven we een aantal verbeteringen in het netwerk van de stadsdienst Apeldoorn. Dit betreft een extra buurtbus, een kleine routewijziging op lijn 13 en het wijzigen van de opzet van lijn 1 en lijn 12.

De ritten die per 14 april zijn vervallen worden per 15 december weer in de dienstregeling opgenomen:

- lijn 1 op zaterdag en zondag weer een kwartiersdienst;
- lijn 2 en 8 in de avonduren en op zondag beide weer naar een halfuursdienst;
- lijn 11 op werkdagen en zaterdag weer een kwartiersdienst;
- lijn 15 op werkdagen in de daluren weer naar een halfuursdienst.

We handhaven de halfuursdienst op lijn 10 die sinds 14 april van kracht is. De capaciteit die we bieden is gezien de bezetting, die op twee ritten met maximaal 20 reizigers na niet boven de 7 komt, voldoende om het aantal reizigers op lijn 10 te vervoeren. Met een lagere frequentie is de lijn minder aantrekkelijk voor reizigers, maar op de route van lijn 10 tussen het station de halte Ekro hebben reizigers met lijn 206 en de lijnen 302 en 43 van Hermes meerdere reismogelijkheden voor de reis naar Apeldoorn-Station. De DRU's die we besparen met dit voorstel zetten we in op nieuwe verbindingen of uitbreidingen van bestaande verbindingen in Gelderland, waaronder de betere verbinding tussen Apeldoorn en Zwolle in de vroege ochtend en late avond.

Nieuwe haltes

De gemeente Apeldoorn legt twee nieuwe haltes aan, die EBS in opneemt in de routes van de stadsdienst:

- ter hoogte van de Rijnstraat wordt aan de Kayzersdijk een halte aangelegd voor lijn 10. Deze nieuwe halte vervangt de bestaande halte Lekstraat, die als gevolg van deze wijziging komt te vervallen;
- op de route van lijn 11 wordt aan de Ravenweg een nieuwe halte aangelegd ter hoogte van het Hofveld.

Zodra wij door de gemeente worden geïnformeerd dat de haltes zijn gerealiseerd, waarschijnlijk eind 2024 of begin 2025, nemen wij ze op in de route van de betreffende lijn.

Naar verwachting wijzigt in de loop van 2025 de route van lijn 1 in het centrum: in plaats van via de Nieuwstraat en de bibliotheek voert de route van het station naar de Apenheul dan via de Wilhelmina Druckerstraat. Deze laatste wordt in 2024/2025 heringericht, waarbij ter hoogte van de Asselsestraat een nieuwe halte wordt aangelegd, en na de herinrichting neemt EBS de nieuwe route op in de dienstregeling.

12.1 Wijziging opzet lijn 1 en lijn 12 voor betere bediening Mandala

We wijzigen de eindpunten van de lijnen 1 en 12 en koppelen de lijnvoering van deze lijnen, waardoor er binnen Apeldoorn meer rechtstreekse reismogelijkheden ontstaan. Deze koppeling bestaat nu al in de avonduren; bij de halte Mandala gaat lijn 1 over in lijn 12 of andersom, afhankelijk van de reisrichting. Dit was onderdeel van een wijziging die vorig jaar is doorgevoerd. Voor een deel van de reizigers heeft deze wijziging negatieve gevolgen, zij zagen hun rechtstreekse en snelle reismogelijkheid vanaf Mandala naar de huisartsenpraktijk/prikpoli (halte Waltersingel) en het centrum (onder andere de bibliotheek) verdwijnen. Na overleg met inwoners en de gemeente is een voorstel uitgewerkt waarin de lijnen 1 en 12 de hele dag aan elkaar zijn gekoppeld en er meer



rechtstreekse en snelle reismogelijkheden ontstaan, zonder dat dat nadelige gevolgen heeft voor andere reizigers.

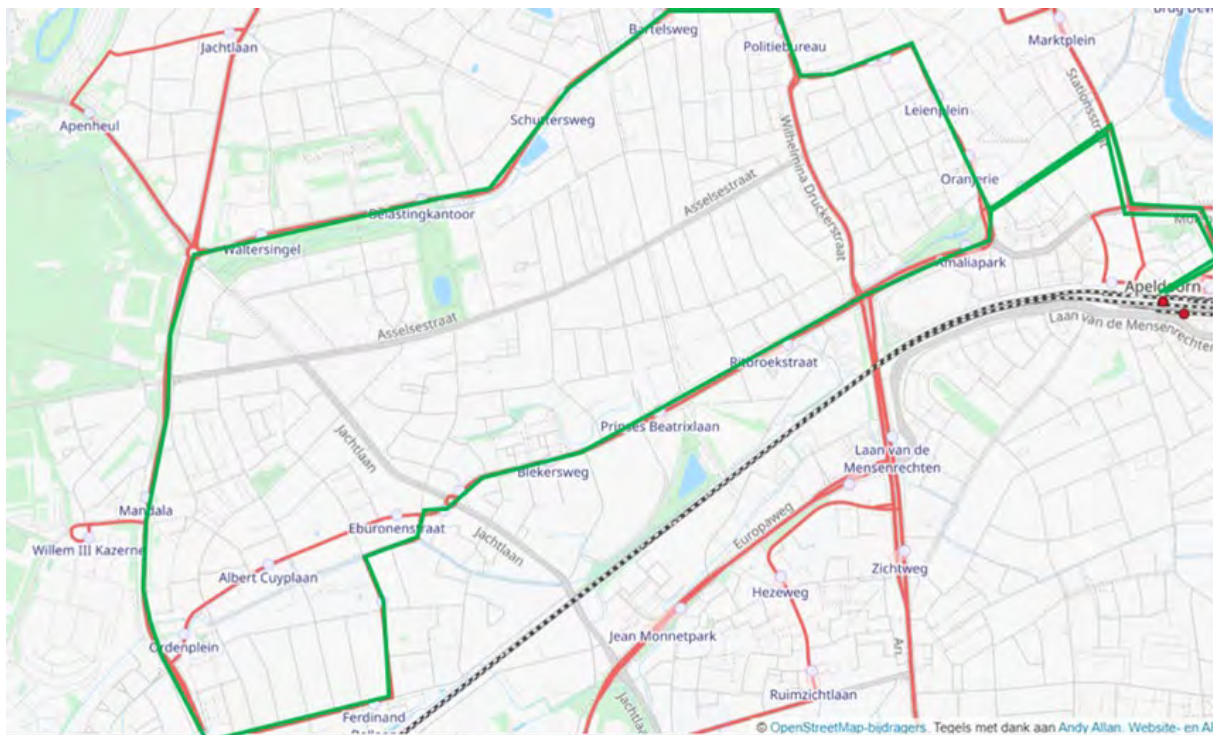
In de nieuwe dienstregeling bieden we lijn 1 en 12 als twee lusroutes aan, aangevuld met een nieuwe lijn 11 voor de bediening van het centrum, Belastingkantoor en Apenheul:

- de route van lijn 1 gaat vanaf het station via huidige route van lijn 12 naar Mandala, via de halte Ordenplein, en vanaf Mandala naar de Apenheul en vervolgens via de huidige route van lijn 1 via Belastingkantoor en Leienplein terug naar het station;
- de route van lijn 12 gaat vanaf het station via dezelfde route als de huidige lijn 1 naar de Waltersingel (via het centrum en Belastingkantoor) en gaat na de Waltersingel linksaf naar Mandala. Na de halte Mandala rijdt lijn 12 via de route naar het station, via de halte Rembrandtlaan;
- aanvullende lijn 11: omdat de bediening van het centrum, het Belastingkantoor en de Apenheul op maandag tot en met zaterdag overdag een hogere bediening vraagt dan Orden, rijdt op dat traject op maandag tot en met zaterdag overdag de nieuwe lijn 11. Deze rijdt van het station via de route van de huidige lijn 1 naar de Apenheul. Vanaf de Apenheul gaat lijn 11 over in lijn 1 richting het station. Lijn 1 heeft daardoor op de genoemde dagsoorten een frequentie van 4 keer per uur tussen de Apenheul van het station.

In onderstaande afbeeldingen zijn de nieuwe routes weergegeven.



In paars nieuwe route lijn 1, deze rijdt met de klok mee, en in blauw de route van de nieuwe lijn 11 (van station naar Apenheul).



In groen de nieuwe route van lijn 12, rijdt tegen de klok in.

De haltes Sportlaan en Willem III Kazerne vervallen in de nieuwe dienstregeling. Reizigers die van deze haltes gebruik maken (gemiddeld respectievelijk 2 en 27 per werkdag in maart 2024) maken in 2025 gebruik van de haltes Mandala. In de nieuwe dienstregeling blijven de eerste en laatste reismogelijkheden naar de verschillende bestemming gelijk aan de huidige dienstregeling.

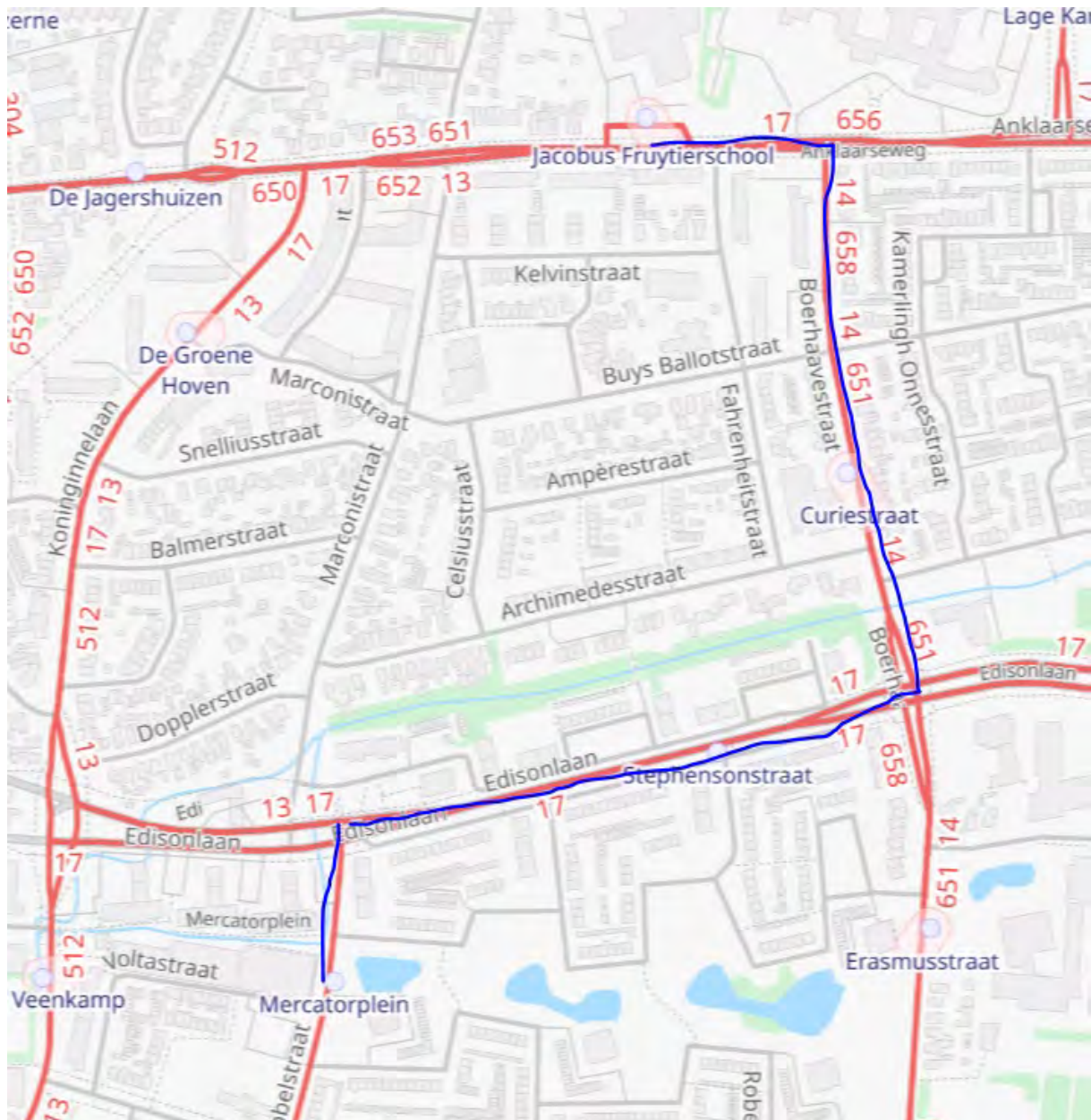
Met deze wijziging ontstaan ook lichte wijzigingen in de bediening van de Apenheul, het belastingkantoor, het centrum en de verbindingen tussen deze bestemmingen en de wijken en het station. Waar reizigers van- en naar het Belastingkantoor in de huidige situatie alleen met lijn 1 reizen, is dat vanaf december met de lijnen 11 of 12 (van station naar Belastingkantoor) en lijn 1 (van Belastingkantoor naar station). Reizigers naar de Apenheul reizen met lijn 1 of lijn 11, en reizigers van de Apenheul naar het station reizen altijd met lijn 1. In de avonduren na 20 uur is het niet zinvol om de Apenheul te bedienen. We bieden daarom in avonduren een andere route voor lijn 1, die na de halte Mandala direct naar de halte Waltersingel gaat en vervolgens door naar het station. Lijn 12 rijdt in de avonduren dezelfde route als overdag. De frequentie van beide lijnen is in de avond 2 keer per uur. Reizigers die vanuit Orden of vanaf Mandala naar de Waltersingel en het centrum willen, reizen met lijn 1 (via de Apenheul, maar wel rechtstreeks). Van het centrum of de prikpoli naar Mandala en Orden kunnen ze gebruik maken van lijn 12.

12.2 Lijn 13: wijzigen route in Kerschoten in het weekend

We wijzigen de route van lijn 13 in het weekend. Op werkdagen zijn de lijnen 13 en 14 in de exploitatie gekoppeld op het eindpunt van beide lijnen, de halte Jacobus Fruytierschool. In het weekend rijdt lijn 14 niet en moet lijn 13 komende vanaf het station op het eindpunt keren om bij de halte richting station te kunnen halteren. Hierbij maakt de bus gebruik van een parkeerplaats/busopstelplaats bij de halte, ter hoogte van de Fruytierschool. Dit is een krappe draai, die zelfs als de bus stapvoets rijdt moeilijk te maken is en waar regelmatig schade aan bussen ontstaat.



In de nieuwe dienstregeling rijdt lijn 13 via een andere route tussen de haltes Mercatorplein en Jacobus Fruytierschool. Na de halte Mercatorplein gaat de bus rechtsaf de Edisonlaan op en vervolgens linksaf naar de Boerhaavestraat, via de halte Curiestraat en de route van lijn 14 naar de halte Jacobus Fruytierschool. In onderstaande (concept-)afbeelding is deze route in blauw weergegeven.



Hierdoor is de eindhalte van de rit naar Kerschoten dezelfde als de vertrekhalte van de rit naar het station en is de keerbeweging van de bus niet meer nodig. De route van Kerschoten naar het station wijzigt niet.

Voor reizigers naar de halte De Groene Hoven (op zaterdag gemiddeld 11 uitstappers per dag) betekent dit dat zij in het weekend via een iets langere route rijden en enkele minuten later op hun bestemming aankomen. Door via de halte Curiestraat te rijden verbeteren we de bediening van Kerschoten: deze halte ligt centraler in de wijk en daardoor nemen de afstand en tijd voor het voor- en natransport af.



12.3 Buurtbus Apeldoorn-Zuid

Vanuit de buurtcoöperatie “Zuid doet Samen” is het initiatief ontstaan om een buurtbus te laten rijden in het zuiden van Apeldoorn. Gemeente, provincie en EBS zijn hier inmiddels bij betrokken. De komende tijd wordt de haalbaarheid en de beoogde route onderzocht. Naar verwachting zal de buurtbus niet per start dienstregeling 2025 rijden, maar pas medio 2025.



13 Zwolle

In de stadsdienst van Zwolle brengen we enkele verbeteringen aan, die we hieronder in een aantal paragrafen beschrijven. De ritten op lijn 1 die per 14 april zijn vervallen worden per 15 december weer in de dienstregeling opgenomen, we gaan op zaterdag weer een kwartiersdienst rijden. De gewijzigde routes van lijn 6 en 8 in Zwolle-Zuid en het opheffen van lijn 14 nemen we mee in dienstregeling 2025, net als de kleine verbeteringen op een aantal stadslijnen.

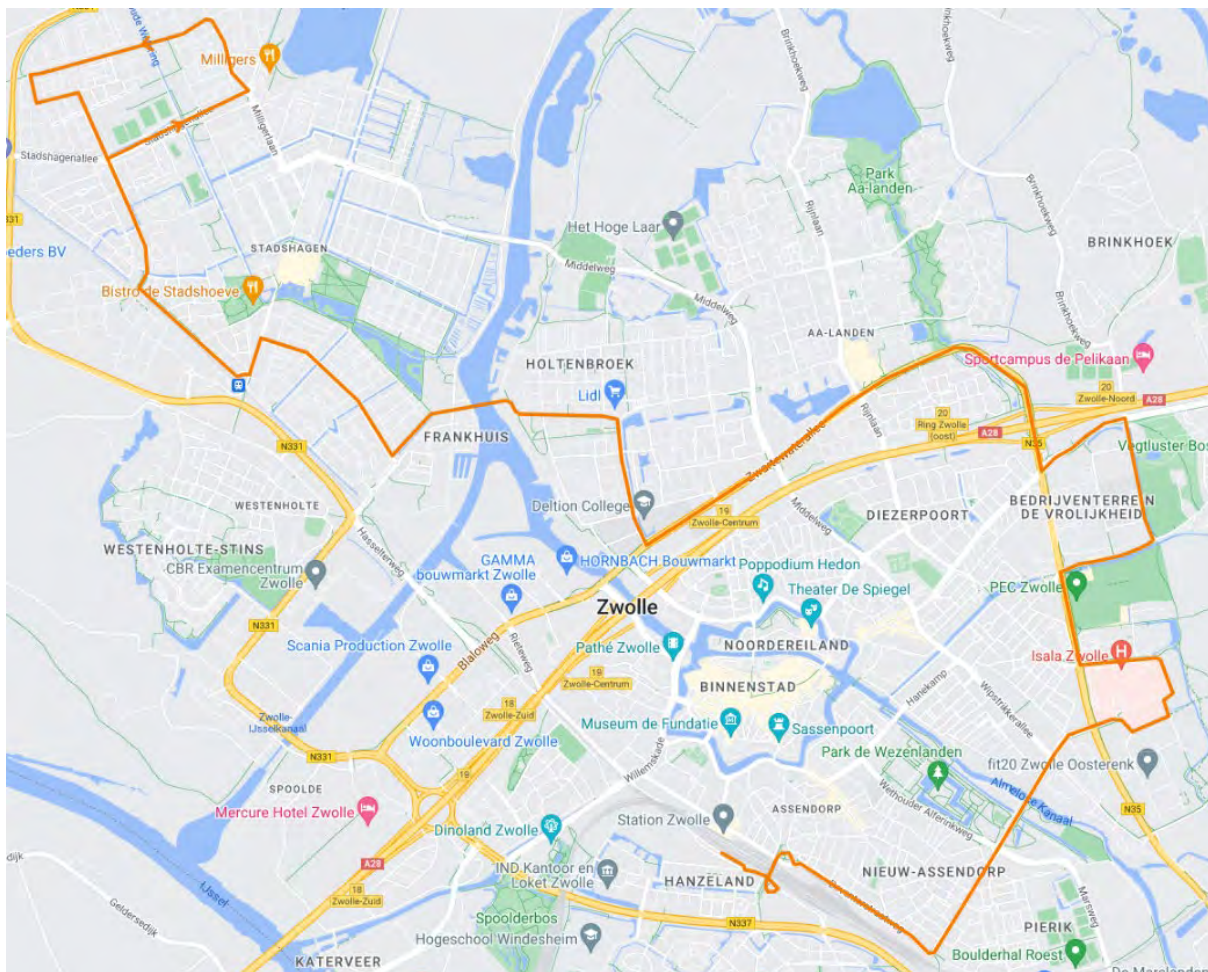
Verder is het, op basis van de reacties die wij krijgen van onze chauffeurs, nodig om de rijtijden van alle stadslijnen onder de loep te nemen, aangezien die op meerdere plaatsen te krap zouden zijn. Dit is ook in de algemene inleiding van dit Vervoerplan beschreven. Onderdeel van dit onderwerp zijn de vrijwel dagelijkse problemen bij Isala, waar rondom de bezoeken en de momenten dat diensten van medewerkers beginnen en eindigen opstoppen ontstaan. In dit kader zijn er ook lichte zorgen over de nieuwe verkeerssituatie die na de werkzaamheden aan de Kop van Assendorp ontstaat op de Burgemeester van Rooijensingel. Dit in verband met de versmalling van de weg en vooral de nieuwe voorrangssituatie, waarbij verkeer van rechts voorrang heeft. In het najaar wordt de nieuwe situatie van kracht en moeten we ervaren wat het betekent dat met name het fietsverkeer vanuit Zwolle-Zuid richting centrum voorrang krijgt op het busverkeer dat in oostelijke richting over de Van Rooijensingel rijdt.

Een wens die regelmatig wordt geuit is een rechtstreekse busverbinding tussen de Marslanden en Zwolle-Station, met stads- of streeklijnen. In de inleiding van hoofdstuk 11 hebben we hier een verwijzing naar gemaakt (in de alinea over de streeklijnen die vanuit het zuidoosten Zwolle binnen komen), maar bediening met een stadslijn is ook een optie. Dit is geen optie die we voor 2025 kunnen uitwerken, maar is een aandachtspunt voor dienstregeling 2026.

13.1 Lijn 11 Stadshagen Breecamp – Oosterenk en lijn 7 Station – Stadion

Momenteel rijdt lijn 11 tussen Breecamp in Zwolle Stadshagen en het Isala ziekenhuis. Onderweg zijn er geen mogelijkheden voor chauffeurs om af te lossen of bussen op te laden. Ons voorstel is daarom om lijn 11 na het Isala ziekenhuis via de route van lijn 7 door te laten rijden naar het station. Naast dat aflossen en laden dan mogelijk wordt, creëert dit ook een extra verbinding voor reizigers naar het station. Bijkomend voordeel is dat hierdoor geen stilstand meer nodig is op station Zwolle Stadshagen, waardoor reizigers 'over station Stadshagen heen' een kortere reistijd hebben. We stellen dan ook voor om lijn 11 via het Stadion te laten rijden, zodat er tussen 8.00 en 8.30 uur een extra reismogelijkheid ontstaat en tegelijkertijd lijn 7 ontlast wordt, en op de rustigere momenten ritten op lijn 7 te vervangen door ritten op lijn 11. Rijden via het Stadion zorgt daarnaast voor een directe verbinding tussen station Stadshagen en het Stadion, waardoor reizigers tussen bijvoorbeeld Kampen en het Stadion even snel met lijn 11 kunnen reizen als in de huidige situatie via station Zwolle en andere lijnen naar het Stadion. We geven de route hierna weer.





De meeste reizigers van lijn 11 reizen tussen station Stadshagen en het Deltion College. In de ochtend sluit op station Stadshagen daarom de trein uit Kampen aan op lijn 11 richting oost. In de middag sluit lijn 11 vanuit richting oost aan op de trein naar Kampen. Om dit mogelijk te maken, wijzigen de vertrektijden rond 12 uur.

Langdurige routewijziging lijn 11 in 2025

In verband met langdurige werkzaamheden aan de Eli Heimanslaan, Jac. P. Thijssen laan en Laan der Molens rijdt lijn 11 een groot deel van 2025 volgens een aangepaste route. De haltes Sportlaan, Martinetstraat, Gorterstraat en Boormolen komen dan te vervallen, en aan de Stadshagenallee worden vervangende haltes aangelegd. Zodra wij hierover meer concrete informatie van de gemeente Zwolle ontvangen, past EBS de dienstregeling aan voor de tijdelijke situatie.

13.2 Verbeteren bediening De Twijn en de Ambelt met lijn 668

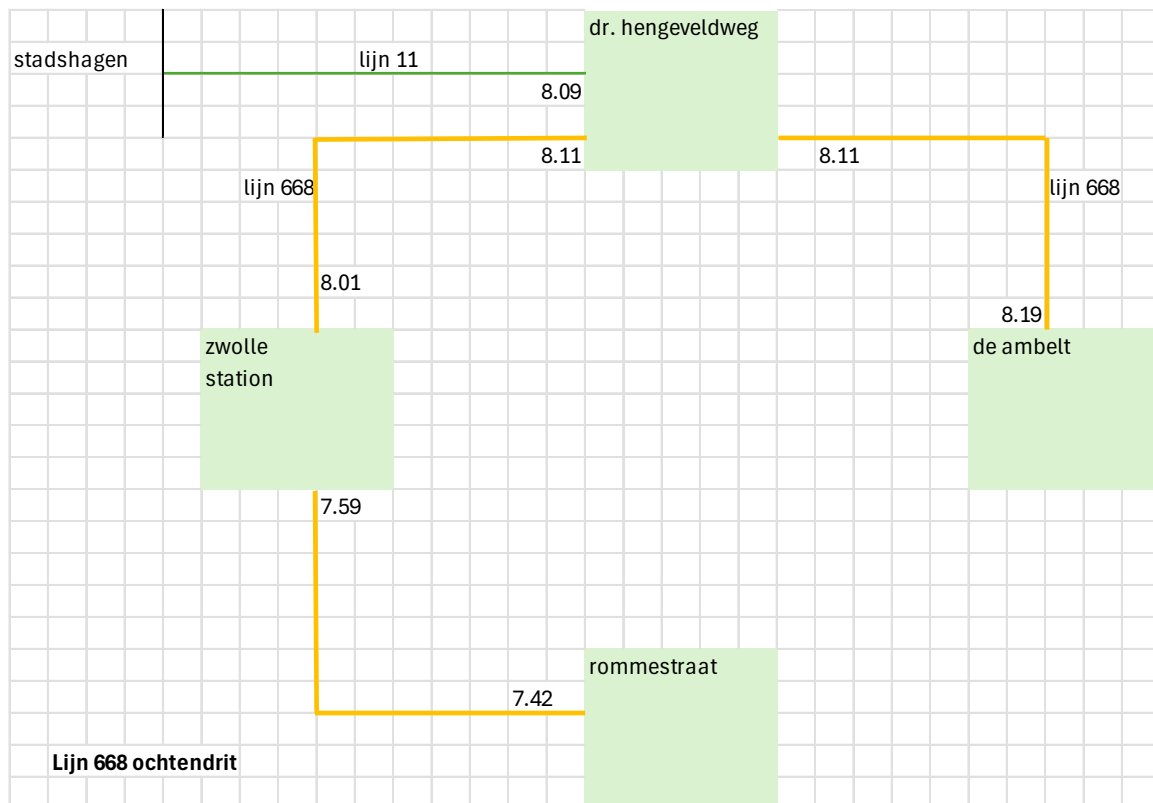
We breiden de route van lijn 668 uit om de bediening van De Twijn, Ambelt Hengeveld College en De Ambelt te verbeteren. Hiermee bieden we leerlingen in een groot deel van Zwolle met deze instellingen voor speciaal onderwijs. Dit betekent tevens dat er een minder groot beroep om het WMO-vervoer in de stad Zwolle wordt gedaan.

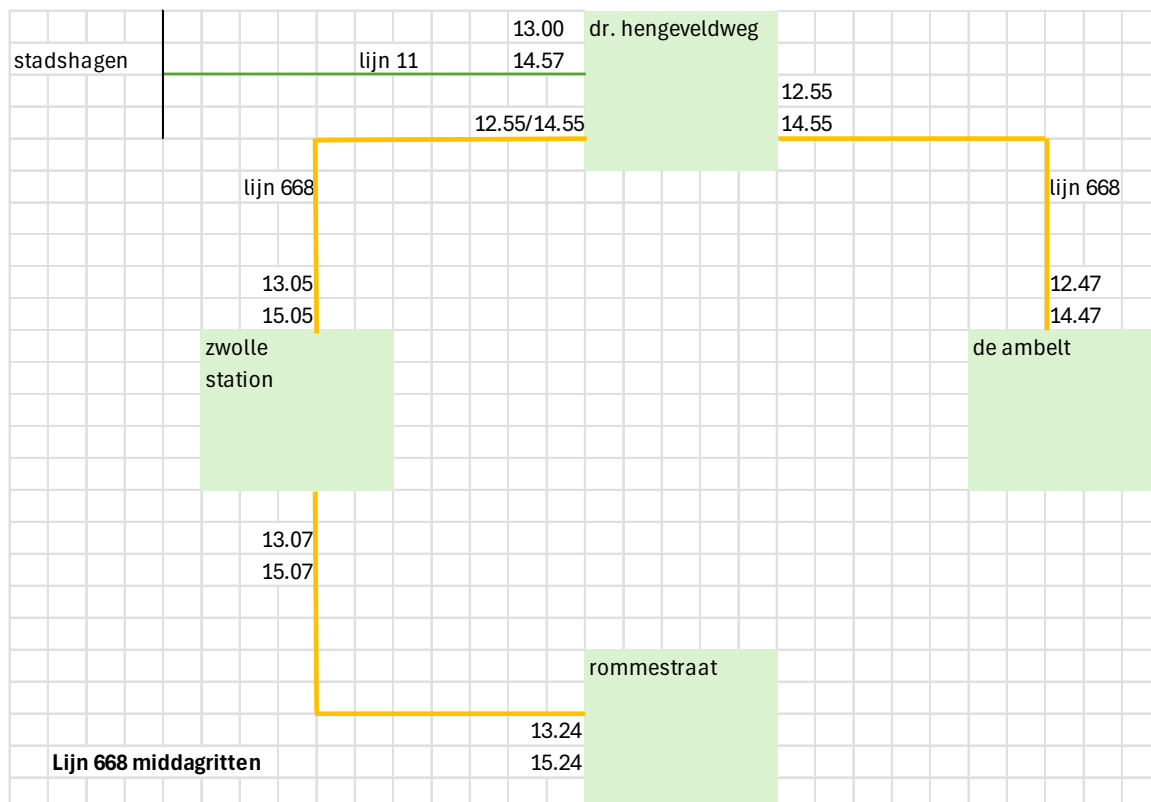
In de huidige situatie rijdt lijn 668 van Zwolle-Station naar de Ambelt. We breiden de route uit door te starten in Zwolle-Zuid, bij de halte Rommestraat, en dan via de route van lijn 8 naar het station te rijden. Vanaf Zwolle-Station rijdt lijn 668 naar de halte Dr. Hengeveldweg: daar stappen leerlingen voor De Twijn en het Ambelt Hengeveld College uit, en kunnen leerlingen die met lijn 11 uit Stadshagen naar deze halte zijn gereisd overstappen richting De Ambelt. De overstaptijd is zowel in



de ochtend als de middag 2 minuten, op woensdagen is de overstaptijd in de middag 5 minuten. Vanaf de Dr. Hengeveldweg rijdt lijn 668 rechtstreeks naar De Ambelt. In de middag rijdt lijn 668 dezelfde route in omgekeerde richting.

In onderstaande afbeelding zijn de tijden en aansluitingen van lijn 668 schematisch weergegeven:





De tijden van lijn 668 zijn nog niet definitief, omdat dit ook afhankelijk is van de nieuwe tijden van lijn 11 en van de combinatie met een andere scholierenlijn. Uitgangspunt is dat de aankomst- en vertrektijden bij de Ambelt (respectievelijk 8.22 uur en 12.50/14.50 uur) niet of slecht zeer gering wijzigen.



14 Lelystad

In paragraaf 1.4 van dit Vervoerplan is beschreven dat het busstation in Lelystad in 2025 wordt verplaatst. Het maken van een nieuwe dienstregeling, inclusief de juiste rijtijden, is op dit moment nog niet mogelijk omdat niet helder is wanneer de huidige situatie niet meer van kracht is, wat de opzet en bereikbaarheid van een tijdelijk busstation is (en in welke periode dat is) en wanneer het nieuwe busstation gerealiseerd wordt. De verwachting is dat met name de lijnen die vanaf de Middendreef het busstation naderen met extra rijtijd geconfronteerd worden in de tijdelijke situatie. Dit betreft de lijnen 1, 6, 7, 8, 16, 143 en 207. Zodra wij meer informatie over de fasering van dit project hebben ontvangen werken we de dienstregeling uit.

Per 15 december nemen we de volgende ritten die vanaf 14 april zijn vervallen weer op in de dienstregeling van de stadsdienst:

- de vervallen ritten aan de randen van de spits op lijn 7;
- de uurdienst in de daluren (maandag-vrijdag) en op zaterdag wordt weer uitgebreid tot een halfuursdienst;
- de vervallen lijn 11 gaat weer volledig rijden, waardoor lijn 1 in de avonduren weer minder gaat rijden.

Voor lijn 11 en lijn 13 is de overweging gemaakt om deze niet direct weer te gaan rijden vanaf december maar pas op het moment dat het nieuwe busstation gereed is in de loop van 2025. Dit om tijdens de ombouw het aantal busbewegingen op het tijdelijke busstation te beperken. Na overleg met de gemeente Lelystad en de provincie hebben wij lijn 11 wel weer in de dienstregeling opgenomen per 15 december a.s., maar lijn 13 niet; deze lijn gaat pas weer rijden als het nieuwe busstation in Lelystad operationeel is.

14.1 Invullen ontbrekende ritten op lijn 2

We handhaven de extra rit op lijn op zaterdagavond, die ontbrak in de oorspronkelijke dienstregeling. Het betreft een rit van Oostvaardersbrug naar het station, waardoor in dat tijdsblok het aantal reismogelijkheden beperkt was. Vanaf 15 december 2024 nemen deze ontbrekende rit, met vertrek 18.06 uur vanaf Oostvaardersbrug, vast op in de dienstregeling.

14.2 snelRRReis 207 geknipt in lijn 207 en lijn 3

We handhaven de knip in lijn 207 die met ingang van 14 april van kracht is geworden. Dit is beschreven in paragraaf 4.1 van dit Vervoerplan.

Tussen Lelystad-Station en Batavia Stad rijdt daarom vanaf dienstregeling 2025 ook de hele week lijn 3, via de route die we in april zijn gaan rijden. Deze rijdt in beide richtingen 7 dagen per week van vroeg tot laat een halfuursdienst, die aansluit op de treinen.

14.3 Lijn 7: Routewijziging Larserpoort

We verleggen de route van lijn 7 op Larserpoort naar de Albert Plesmanlaan zodra ter hoogte van zowel de Meerkoetenweg als de Anthony Fokkerweg door de gemeente haltes zijn gerealiseerd. De halte bij de Anthony Fokkerweg is al deels gerealiseerd en kan per december 2024 in gebruik worden genomen. De halte bij de Meerkoetenweg, die wordt gerealiseerd ter hoogte van een reeds aangebracht wegversmalling, moet nog worden uitgewerkt. In onderstaande afbeelding de huidige route van lijn 7 tussen Inditex en de Larserweg richting Airport (in rood), de nieuwe route (in groen) en de twee halteparen.





Met de nieuwe route komt de halte 'Omroep Flevoland' te vervallen. Het merendeel van de uitstappers bij deze halte heeft, gezien de looproute die zij kiezen, een bestemming die dichterbij de Albert Plesmanlaan ligt, en voor hen is de nieuwe situatie een verbetering. Reizigers met een bestemming in de buurt van de halte Omroep Flevoland kunnen reizen via de halte Natuurpark langs de Larserweg (lijn 207) of, op iets grotere loopafstand, van de nieuwe halte bij de Meerkoetenweg gebruik maken.

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