

**Onderwerp****Nieuwe mobiliteitsoplossing Dronten per december 2023****Kern mededeling:**

Met ingang van december 2023 krijgt Dronten een nieuwe mobiliteitsoplossing ter vervanging van de huidige stadsdienst. De routevoering van Lijn 146 wijzigt om het openbaar vervoer tussen de Aeres Hogeschool en het station Dronten te kunnen waarborgen. Daarnaast komt er een nieuwe buurtbuslijn door praktisch alle wijken van Dronten. Tot slot is de Regiotaxi beschikbaar als vangnet op de momenten dat de buurtbus niet rijdt. Deze oplossing is onder begeleiding van een adviesbureau bedacht in samenspraak met verschillende belangengroepen.

Mededeling:**Aanleiding**

Op 23 juni 2021 zijn Provinciale Staten geïnformeerd over het Transitieplan OV IJsselmond 2022-2023 en de voorgenomen wijzigingen in de buslijnen in dit gebied. Het opheffen van de stadsdienst Dronten kon, dankzij de verlengde beschikbaarheidsvergoeding OV van het Rijk, worden uitgesteld tot eind 2022. Ge-deputeerde Staten zijn mede op verzoek van gemeente Dronten, diverse maatschappelijke organisatie en vragen van Provinciale Staten in gesprek gegaan met de gemeente Dronten en belanghebbende partijen over passende alternatieven.

Uitkomst onderzoek

Adviesbureau Mobycon heeft in opdracht van de provincie, in samenwerking met de gemeente Dronten, een onderzoek uitgevoerd naar mogelijke mobiliteitsoplossingen als alternatief voor de stadsdienst Dronten. Deze mobiliteitsoplossing moet de OV-bereikbaarheid binnen de kern Dronten verbeteren en meer kosten-efficiënt zijn voor de provincie. Als onderdeel van het onderzoek zijn er twee werksessies gehouden met belanghebbende partijen uit Dronten (Adviesraad Sociaal Domein Dronten, De Meerpaal, Aeres Hogeschool en KBO-PCOB), ROCOV Flevoland en de vervoerders Connexxion en taxi Witteveen.

Het onderzoek heeft geresulteerd in een voorstel waarbij buslijn 146 tijdens alle ritten op werkdagen overdag langs de Aeres Hogeschool rijdt om de OV-verbinding station – Hogeschool te bieden. Deze grote bussen passen goed bij de grote aantallen studenten, docenten en bezoekers die vanaf het station naar de hogeschool willen. Daarnaast komt er een nieuwe buurtbuslijn die vanwege de lengte van de lijn door twee buurtbussen wordt uitgevoerd.

Met een buurtbus, is het mogelijk om binnen Dronten een groter bedieningsgebied te ontsluiten, waarbij alle belangrijke opstappunten aangedaan kunnen worden. Met de buurtbus worden ook de delen van Dronten (o.a. Dronten-West, Golfpark) ontsloten met openbaar vervoer daar waar de stadsdienst nu niet rijdt. Zie onderstaande figuur met de voorgestelde route van de buurtbus.

Registratienummer

2947509

Datum

17 mei 2022

Afdeling/Bureau

SENB

Openbaarheid**Openbaar****Portefeuillehouder****Reus, J. de****Ter kennisname aan PS en
burgerleden**

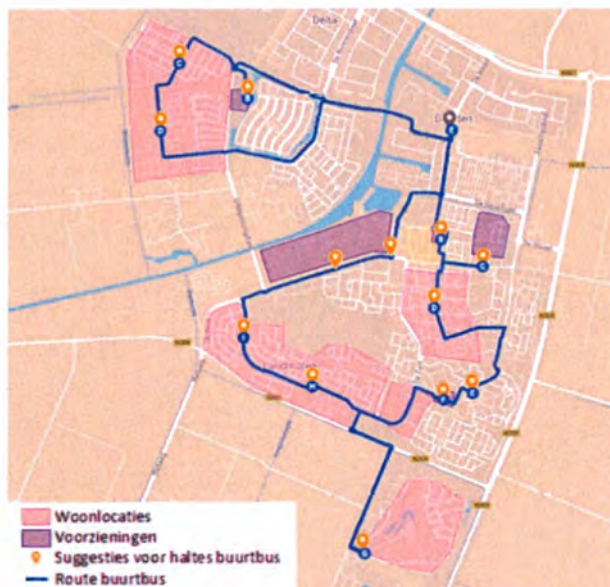
Mededeling

Bladnummer

2

Registratienummer

2947509



Figuur 1: Voorstel voor route buurtbus.

Door de relatief lage uitvoeringskosten ontstaan er meer mogelijkheden om in de avond of in het weekend te rijden. Tot slot is het gebruik van de buurtbus laagdrempelig omdat het om een vaste dienst gaat. Belangengroepen wilden liever geen systeem waarbij vooraf gereserveerd moet worden. De buurtbus wordt uitgevoerd door vrijwilligers die zijn aangesloten bij een buurtbusvereniging. De buurtbus is onderdeel van de concessie IJssel-Vecht 2023-2035 en het OV-bedrijf zorgt voor de voertuigen en begeleiding van de vrijwilligers.

De huidige Regiotaxi Flevoland wordt ingezet om op momenten dat het busvervoer niet operationeel is toch een goede vervoermogelijkheid te bieden. In principe wordt deze mogelijkheid nu al geboden, maar is dat bij het grote publiek nog onbekend.

De invoering van de nieuwe mobiliteitsoplossing voor Dronten zal gelijk zijn met de start van de nieuwe concessie IJssel-Vecht 2023-2035, per 10 december 2023. Dit betekent dat de stadsdienst Dronten (lijn 21/22) in zijn huidige vorm ook in 2023 nog zal blijven rijden. Het voordeel hiervan is dat reizigers maar één keer met een grote wijziging te maken krijgen, de gemeente in samenspraak met de nieuwe vervoerder tijdig een buurtbusvereniging kan opzetten en er vanaf de start toegankelijke buurtbussen worden ingezet.

De vervoerder EBS en de buurtbusvereniging krijgen de ruimte om de route te verbeteren zodat zoveel mogelijk inwoners profijt hebben van de nieuwe buurtbuslijn. Daarnaast is de driejaarlijkse tussentijdse review in de concessie een geschikt moment om te evalueren of de gekozen oplossing nog past bij de mobiliteitsbehoefte. Om deze flexibiliteit te hebben zullen er eenvoudige bushaltes worden aangelegd. Dit is een taak van gemeente Dronten.

Bijlagen

Naam bijlage:	eDocs nummer:	Openbaar in de zin van de WOB (ja/nee aangeven)
Eindrapport Onderzoek Mobiliteitsoplossing Stadsdienst Dronten	2947177	ja

In opdracht van:
Provincie Flevoland

Projectnummer:
M07310-R-E

Datum:
13 april 2022



Onderzoek Mobiliteitsoplossing Stadsdienst Dronten

Colofon

Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.





MANAGEMENTSAMENVATTING

Aanleiding en hoofdvraag

De reizigers aantallen in de Stadsdienst Dronten (buslijnen 21 en 22) zijn de afgelopen jaren afgenomen, waardoor de kostendeckingsgraad van de buslijnen is gedaald. Provincie Flevoland was voornemens om de Stadsdienst op te heffen om te voorkomen dat elders in de concessie in het voorzieningenniveau van het kernnet bezuinigd moet worden. De provincie is van mening dat er andere vervoersoplossingen zijn die beter passen bij de vervoervraag in Dronten dan de huidige Stadsdienst. Daarom heeft de provincie Flevoland aan Mobycon gevraagd om op zoek te gaan naar een alternatieve mobiliteitsoplossing voor de Stadsdienst Dronten. In dit onderzoek staat de volgende hoofdvraag centraal:

Op welke wijze kan er in de mobiliteitsbehoefte van de inwoners, studenten, bezoekers en werknemers van de kern Dronten worden voorzien waarbij de beschikbare financiële middelen, van in ieder geval de provincie, op een meer kosten-efficiënte manier worden ingezet?

Vervoerkundig & enquêteonderzoek

De belangrijkste reisbewegingen in Dronten vinden plaats van en naar het station. Gebruikers van de Stadsdienst reizen vaak tussen het station en de Aeres Hogeschool, het station en het centrum en het station en de Manege.

Uit Regiotaxi-data blijkt dat het centrum van Dronten de belangrijkste bestemming is. De belangrijkste H/B-relaties met de wijk Centrum zijn met de wijken 'Oud-Dronten' en 'De Landstreken'. Bij een groot deel van de ritten met de Regiotaxi (in ieder geval 22%) wordt minder dan een kilometer afgelegd.

Uit de enquêteresultaten blijkt dat er grofweg twee groepen gebruikmaken van de Stadsdienst: een grote groep studenten (ruim 75% van de gebruikers) en een kleinere, diffusere groep. Deze laatste groep reist bijvoorbeeld met de Stadsdienst om te winkelen of voor medische doeleinden. De meeste studenten gebruiken de Stadsdienst meermaals per week. De andere groep gebruikt de Stadsdienst minder vaak: soms slechts een paar keer per jaar.

De respondenten hebben benadrukt dat het aanbod van het ov beter aan moet sluiten op de vraag van de doelgroep. Punten van verbetering zijn de ontsluiting van nieuwe wijken, de aansluiting op de trein, het aanbod in het weekend en de bediening van kwetsbaren.

Het proces naar een voorkeursvariant

We voerden een multicriteria-analyse uit om tot een voorkeursvariant te komen die de hierboven beschreven doelgroepen zo goed mogelijk bedient. Er zijn 4 varianten opgesteld. Deze hebben we in samenspraak met de werkgroep getoetst aan vooraf opgestelde criteria. Dit heeft geleid tot een gedragen voorkeursvariant. Hieronder beschrijven we de 4 varianten die we tegen elkaar hebben afgewogen.

Variant 1: huidige situatie

De eerste variant gebruiken we als referentievariant.

- De Stadsdienst rijdt in deze variant op doordeweekse dagen een route langs het centrum, de Manege, de Landmaten en de Aeres Hogeschool.
- De Regiotaxi wordt ingezet voor wmo-vervoer.



Variant 2: basislijn en buurtbus

- De Stadsdienst komt te vervallen en buslijn 146 rijdt tijdens alle ritten langs de Aeres Hogeschool en het centrum (via De West) naar het station v.v. Dit noemen we de basislijn.
- Daarnaast wordt een buurtbus ingezet, die wordt gereden door vrijwilligers. De buurtbus rijdt een vaste route langs haltes.

Variant 3: basislijn en taxibus

- Net als bij variant 2 komt de Stadsdienst te vervallen. Buslijn 146 rijdt tijdens alle ritten langs de Aeres Hogeschool en het centrum (via De West) naar het station v.v. (de basislijn).
- Daarnaast zet een taxibedrijf een taxibus in. Deze rijdt een vaste route langs haltes.

Variant 4: basislijn en vraagafhankelijk vervoer

- Net als bij variant 2 komt de Stadsdienst te vervallen. Buslijn 146 rijdt tijdens alle ritten langs de Aeres Hogeschool en het centrum (via De West) naar het station v.v. (de basislijn).
- Voor het overige verzorgingsgebied van de kern Dronten wordt vraagafhankelijk vervoer ingezet. Reizigers reserveren een rit wanneer ze gebruik willen maken van het vervoer.

Resultaten

Op basis van de multicriteria-analyse zien we variant 2 als voorkeursvariant. Deze variant brengt onder andere de volgende voordelen met zich mee:

- De variant biedt een goede bediening van het centrum en Hogeschool voor studenten.
- Deze variant is financieel aantrekkelijk door de inzet van vrijwilligers. Hierdoor kan een groot gebied worden bediend, waarbij alle belangrijke opstappunten aangedaan kunnen worden.
- Door de relatief lage uitvoeringskosten is het beter mogelijk om in de avond of in het weekend te rijden.
- Deze variant is laagdrempelig omdat het om een vaste dienst gaat, reizigers weten waar ze aan toe zijn.

Daartegenover staan de volgende nadelen:

- De buurtbus rijdt (afhankelijk van de beschikbaarheid van vrijwilligers) waarschijnlijk niet op zondag.
- Het kost relatief veel implementatietijd en -geld om een buurtbusorganisatie op te tuigen.

In samenspraak met de werkgroep is besloten om een verdere uitbreiding (o.a. qua bekendheid) van het vraagafhankelijk vervoer (via Regiotaxi) ook mee te nemen in de uitwerking. Daarom werken we een variant uit die bestaat uit de basislijn, een buurtbus en een uitbreiding van het vraagafhankelijk vervoer. Deze combinatie zorgt voor een divers aanbod waardoor reizigers een keuze houden.

Uitwerking basislijn, buurtbus en vraagafhankelijk vervoer

Basislijn

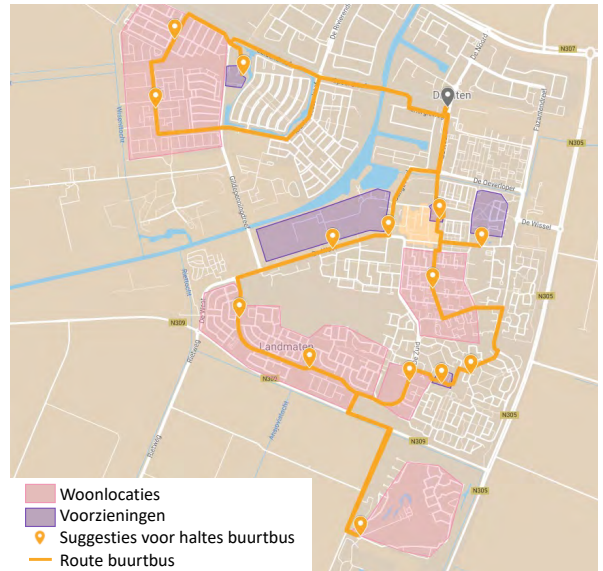
We stellen voor om de verbinding met de Aeres Hogeschool te integreren met lijn 146 en in beide richtingen langs de Aeres Hogeschool te rijden.¹ De haltes van de basislijn die lijn 146 zal aandoen, komen overeen met de haltes die lijn 146 momenteel aandoet wanneer het rondje langs de Hogeschool wordt gereden. Het gaat om de haltes Het Spaarne, Dukaat, Eurosingel, Aeres Hogeschool en Centrum.

¹ In de huidige dienstregeling rijdt lijn 146 uitsluitend vanaf Emmeloord richting Dronten via Aeres Hogeschool en het centrum naar het station. Vanaf station Dronten richting Emmeloord rijdt lijn 146 niet via het centrum en Aeres Hogeschool.

Wat betreft de frequentie kan de dienstregeling van lijn 146 als basis worden genomen, waarbij er na 18.00 uur niet meer langs Aeres Hogeschool wordt gereden. We adviseren om lijn 146 de haltes Centrum en Aeres Hogeschool alleen op doordeweekse dagen te laten bedienen.

Buurtbus

Aanvullend op de Stadsdienst is ons voorstel om met buurtbussen te rijden. Een buurtbus wordt gereden met vrijwilligers in 8-persoons busjes. Door het opheffen van de Stadsdienst zijn er voldoende financiële middelen beschikbaar om twee buurtbussen te laten rijden. Op basis van de in kaart gebrachte locaties die zouden moeten worden bediend door de buurtbus, komen we tot de hiernaast weergegeven route. Ons voorstel is om dit als één lange route te zien, die door twee buurtbussen per uur (in tegengestelde richting) wordt gereden. Om de buurtbus operationeel te krijgen, moet er een buurtbusvereniging worden opgezet. Vrijwilligers die in de buurtbus willen rijden worden lid van deze vereniging.



Figuur 1: Voorstel voor route buurtbus

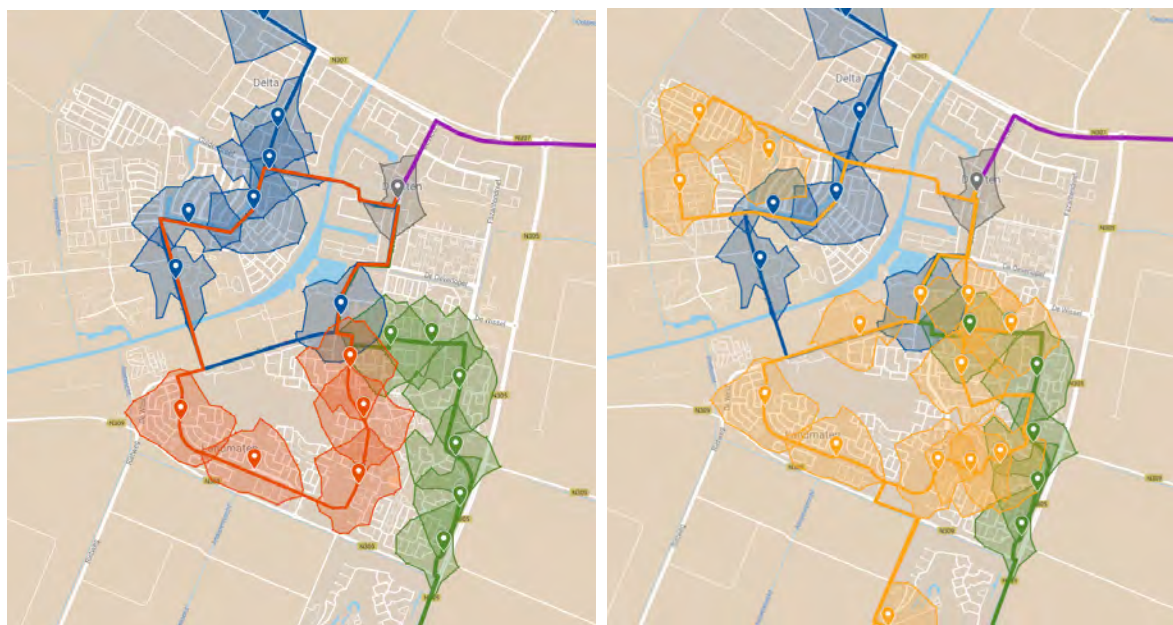
Vraagafhankelijk vervoer

Op momenten dat de reguliere bus of buurtbus niet rijdt, kan het vraagafhankelijke vervoer worden ingezet. De Regiotaxi rijdt momenteel al in Dronten, maar is nog niet bekend genoeg bij het brede publiek. Maatregelen betreffende het vraagafhankelijk vervoer hebben dan ook in eerste instantie te maken met het vergroten van de bekendheid. Daarnaast kan in overleg met de vervoerder worden onderzocht of er een aantrekkelijker en efficiënter aanbod van/naar het station kan worden ontwikkeld, bijvoorbeeld het 'vlinder-concept' waarbij voor reizigers vanaf het station op vaste momenten een busje klaarstaat.

Vergelijking huidige situatie en adviessituatie

Het huidige ov-netwerk bevat vooral in het noordwesten veel witte vlekken. Daarnaast is in de werksessies naar voren gekomen dat inwoners in het zuidoosten van Dronten niet altijd een ov-halte in de buurt hebben. Onderstaande afbeelding bevat een vergelijking van het dekkinggebied van het huidige ov-netwerk en het dekkinggebied van het door ons voorgestelde ov-netwerk. Het noordwesten wordt in de door ons voorgestelde situatie veel beter wordt ontsloten met het ov, en de haltedichtheid in het zuidoosten neemt toe.

In de huidige situatie zijn reizigers op weekend- of feestdagen afhankelijk van lijn 146 of lijn 143. Buiten bedieningstijden kunnen reizigers ook gebruik maken van de Regiotaxi, al is dit bij veel mensen niet bekend. Ons voorstel gaat uit van dezelfde bedieningstijden in het weekend en op feestdagen van lijn 146 en 147, met daarbovenop de buurtbus die op zaterdagen gaat rijden. Dit biedt veel inwoners de mogelijkheid om op zaterdagen het centrum of het station te bereiken. Daarnaast moet een impuls in de bekendheid van de Regiotaxi ervoor zorgen dat meer inwoners gebruik zullen maken van de Regiotaxi buiten bedieningstijden.



Figuur 2: Dekking van huidig ov-netwerk (links) en voorgesteld ov-netwerk inclusief buurtbus (rechts)

INHOUDSOPGAVE

MANAGEMENTSAMENVATTING	3
INHOUDSOPGAVE	7
1. INLEIDING	9
1.1 Aanleiding	9
1.2 Proces	9
1.3 Leeswijzer	10
2. BELEIDSVORMING RONDOM DE STADSDIENST	11
2.1 Geschiedenis Stadsdienst Dronten	11
2.2 Beleidskaders	13
3. VERVOERKUNDIGE ANALYSE	16
3.1 Huidig netwerk	16
3.2 Reizigersstromen	18
3.3 Reismotieven	21
3.4 Reisgedrag Regiotaxi	22
4. REIZIGERS- EN INWONERSONDERZOEK	24
4.1 Onderzoeksmethode	24
4.2 Resultaten reizigersenquête	25
4.3 Resultaten inwonersenquête	29
4.4 Conclusie	31
5. HET PROCES NAAR EEN VOORKEURSVARIANT	32
5.1 Inleiding	32
5.2 Variantenanalyse	32
5.3 Aannames voor de vergelijkbaarheid	35
5.4 Multicriteria-analyse	35
5.5 Conclusie	38



6.	UITWERKING BASISLIJN, BUURTBUS EN VRAAGAFHANKELIJK VERVOER	39
6.1	Nadere invulling basislijn	39
6.2	Nadere invulling buurtbus	41
6.3	Nadere invulling vraagafhankelijk vervoer	44
6.4	Vergelijking huidige situatie en adviessituatie	45
7.	BIJLAGEN	47
7.1	Bijlage 1: Onderliggende gegevens vervoerkundige analyse	47
7.2	Bijlage 2: Vragenlijsten reizigers- en inwonersonderzoek	54
7.3	Bijlage 3: Resultaten reizigers- en inwonersonderzoek	64
7.4	Bijlage 4: Plus- en minpunten per variant als resultaat van de multicriteria-analyse	69
7.5	Bijlage 5: Voorstel dienstregeling (werkdagen)	70



1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Na de opening van de Hanzelijn is de Stadsdienst Dronten in december 2012 als proef van start gegaan. Deze Stadsdienst bestaat uit een ringlijn in twee richtingen (lijnen 21 en 22) en wordt door Connexxion uitgevoerd met standaard 12-meter bussen. De Stadsdienst is onderdeel van de concessie IJsselmond. In 2015 heeft Gedeputeerde Staten besloten de Stadsdienst om te zetten in een definitieve voorziening. Ondanks deze definitieve status is er een dalende trend in de reizigersaantallen te zien, waarmee ook de kostendeckingsgraad daalt.

De provincie Flevoland heeft een transitieplan 2022-2023 opgesteld, waarmee ze hoopt de OV-concessie weer financieel gezond te maken na de coronacrisis. Als onderdeel hiervan is de provincie voornemens om de Stadsdienst op te heffen om te voorkomen dat elders in de concessie te veel in het voorzieningenniveau van het kernnet bezuinigd moet worden. Deze plannen hebben vanuit verschillende partijen tot commotie geleid. De opheffing van de Stadsdienst kan worden uitgesteld tot december 2022, dankzij de verlenging van de beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer van het rijk.

Als gevolg van bovenstaande, heeft de provincie Flevoland aan Mobycon gevraagd om met de diverse belanghebbende partijen op zoek te gaan naar een alternatieve (ov-) mobiliteitsoplossing voor de Stadsdienst Dronten. De provincie Flevoland is als concessieverlener namelijk van oordeel dat er andere vormen van mobiliteit, en/of optimalisatie van bestaande vervoerssystemen zoals de Regiotaxi mogelijk zijn. Zij is op zoek naar een alternatief voor de Stadsdienst, waarmee kan worden voorzien in de mobiliteitsbehoefte van de verschillende reizigersgroepen binnen de kern van Dronten tegen lagere kosten en met een hogere kostendeckingsgraad dan bij de huidige Stadsdienst. Een nieuwe oplossing biedt mogelijk zelfs een betere oppervlakteontsluiting, waarbij ook Dronten-West en het bedrijventerrein ontsloten kunnen worden.

In dit onderzoek staat de volgende hoofdvraag centraal:

Op welke wijze kan er in de mobiliteitsbehoefte van de inwoners, studenten, bezoekers en werknemers van de kern Dronten worden voorzien waarbij de beschikbare financiële middelen, van in ieder geval de provincie, op een meer kosten-efficiënte manier worden ingezet?

1.2 Proces

Om de hoofdvraag te beantwoorden hebben we de volgende stappen doorlopen. Als eerste hebben we een deskresearch uitgevoerd waarbij we de geschiedenis van de Stadsdienst en de opgaven vanuit beleid onder de loep namen. Vervolgens voerden we een vervoerkundige analyse uit om de belangrijkste herkomst-bestemmingenrelaties en de verdeling van de reizigersgroepen in kaart te brengen. Deze analyse deden we voor zowel het reguliere ov-vervoer als voor het WMO-vervoer. Om de reispatronen en -behoefte van de Stadsdienstgebruikers en toekomstige ov-gebruikers te achterhalen, voerden we een enquêteonderzoek uit onder reizigers en bewoners.



Om te komen tot oplossingsrichtingen voor een mobiliteitsoplossing die past bij de lokale mobiliteitsvraag organiseerden we twee werksessies. De resultaten uit de hiervoor genoemde stappen vormden hiervoor de basis. De werkgroep bestond uit enerzijds vervoerders (Connexxion en Taxi Witteveen), en anderzijds vertegenwoordigers van reizigersgroepen (ROCOVF, Adviesraad Sociaal Domein Dronten, De Meerpaal, Aeres Hogeschool en KBO-PCOB). Medewerkers van de provincie waren bij beide sessies aanwezig, een vertegenwoordiger van de gemeente was aanwezig bij de eerste sessie. Tijdens de eerste werksessie spraken we met de werkgroep over criteria waaraan een nieuwe mobiliteitsoplossing moet voldoen. Op basis hiervan hebben we na de werksessie vier varianten uitgewerkt (zie hoofdstuk 5). Tijdens de tweede werksessie zijn deze varianten tegen elkaar afgewogen en hebben we met de werkgroep twee varianten verder uitgewerkt.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 schetsen we de geschiedenis van de Stadsdienst en gaan we in op de beleidsvorming rondom de Stadsdienst. Hoofdstuk 3 geeft inzicht in de vervoerkundige aspecten van de Stadsdienst en ander ov in Dronten. In hoofdstuk 4 beschrijven we de resultaten van de reizigers- en inwonersonderzoeken: wat zijn bijvoorbeeld de motieven en behoeften van (potentiële) reizigers? In hoofdstuk 5 voeren we een multicriteria-analyse uit om te komen tot een voorkeursvariant. We geven verder invulling aan deze voorkeursvariant in hoofdstuk 6.



2. BELEIDSVORMING RONDOM DE STADSDIENST

Om een beeld te krijgen van de geschiedenis van de Stadsdienst, de vervoerscontext van Dronten en de beleidsopgave is een deskresearch uitgevoerd. In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste conclusies van deze deskresearch beschreven. Als eerste wordt de geschiedenis en de ontwikkelingen rondom de Stadsdienst geschetst. Daarnaast beschrijven we de rol van ov in gemeentelijke, regionale en provinciale beleidsstukken.

2.1 Geschiedenis Stadsdienst Dronten

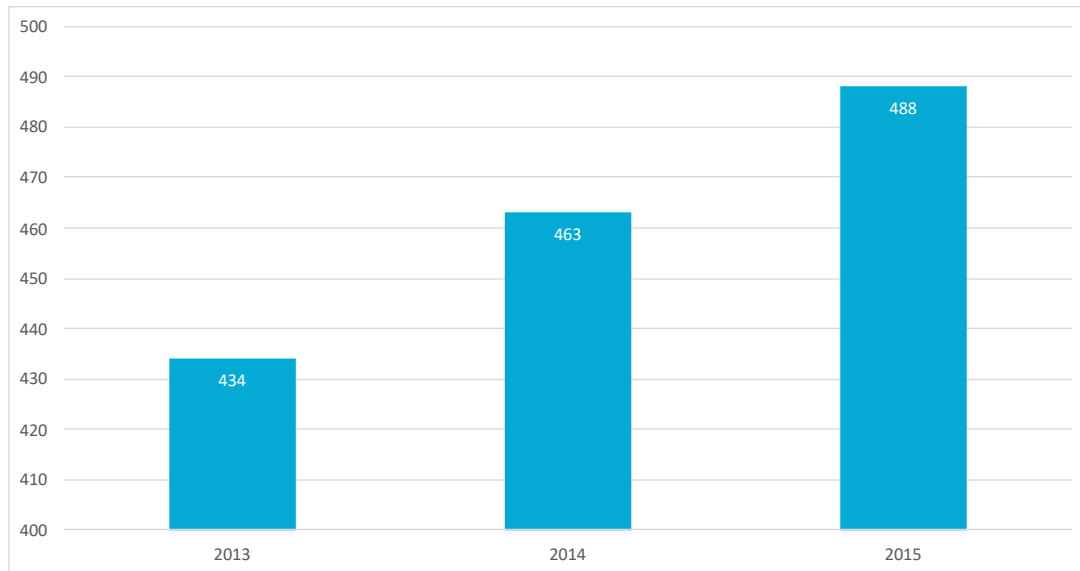
De Stadsdienst Dronten is in werking getreden na de opening van de Hanzelijn in december 2012. De Stadsdienst bood in eerste instantie een goede aansluiting op de treinen van en naar Lelystad en Zwolle. Het gaat om lijnen 20 en 21, die samen een halfuurdienst vormen in de spitsuren. In onderstaande afbeelding is zowel de route van de Stadsdienst te zien als het overige lijnennet. In eerste instantie is gekozen voor een proefperiode van 2 jaar, welke na evaluatie omgezet kon worden in een definitieve voorziening.



Figuur 3: Lijnennet Dronten (lijnnennetkaart Connexxion)



In de in 2016 gehouden evaluatie is de trend in het aantal instappers over de jaren 2013, 2014 en 2015 bekeken. Daarbij is gekeken naar het aantal instappers per gemiddelde werkdag op de Stadsdienst in de maanden maart en november. De cijfers lieten een groei in instappers zien (zie onderstaande afbeelding). Het totale aantal instappers op beide lijnen bedroeg in 2015 93.689. Daarmee werd de vooraf vastgestelde doelstelling van 60.000 reizigers ruimschoots gehaald. De kostendekkingsgraad van de Stadsdienst lag daarmee rond de 30%.



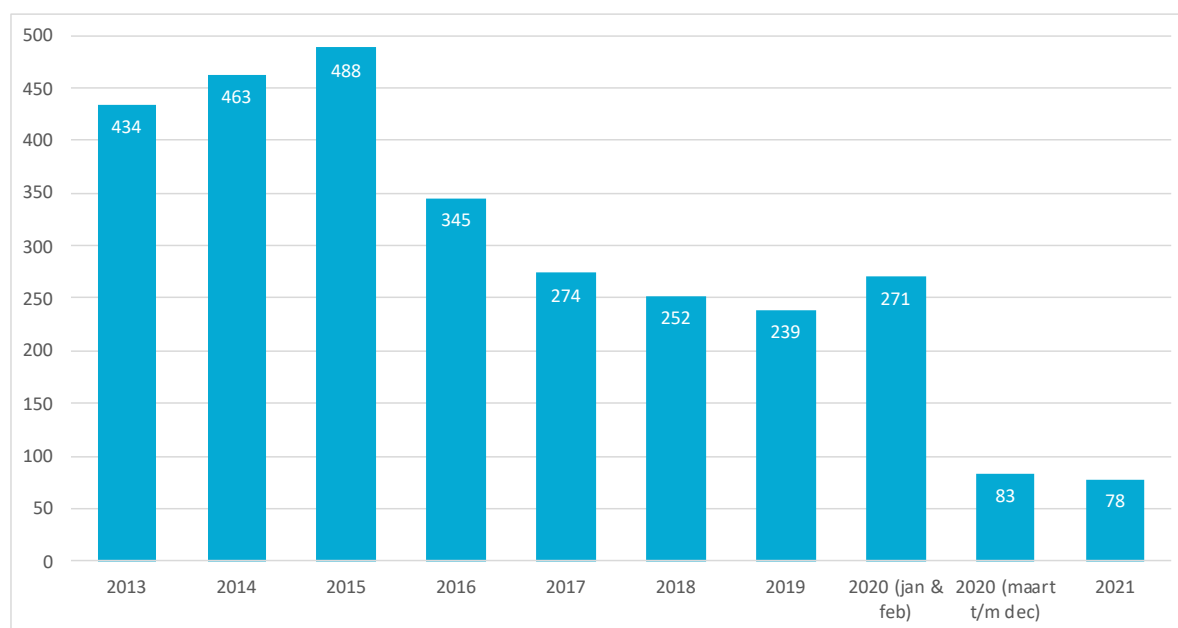
Figuur 4: Aantal instappers per gemiddelde werkdag 2013-2015

In oktober 2016 hebben de Gedeputeerde Staten ingestemd met de overgang van de proeftijdelijkheid van de Stadsdienst Dronten naar een voorziening die een vast onderdeel uitmaakt van de concessie IJsselmond. Argumenten hiervoor waren dat de Stadsdienst voorzag in een vervoersbehoefte en dat de Stadsdienst streeklijnen ontlast. Er is gekozen om de dienst aan te laten sluiten op de trein naar Zwolle, omdat daarmee de grootste groep reizigers wordt gefaciliteerd.

Per december 2016 heeft NS de dienstregeling van de Hanzelijn gewijzigd. Door deze wijziging halen reizigers hun overstap van de Stadsdienst naar de trein net niet en moeten ze ongeveer een half uur wachten op de volgende trein. Sinds deze dienstregelingswijziging is het aantal reizigers in de Stadsdienst afgenomen met 35%.

Daarom heeft de provincie besloten om per april 2017 een wijziging in de dienstregeling van de Stadsdienst aan te brengen, zodat reizigers die van de Stadsdienst overstappen naar de trein naar Lelystad een overstaptijd van 3 minuten krijgen. Deze wijziging is alleen mogelijk in combinatie met een verkorting van de route in Dronten. Er wordt een directere route van Dronten-Zuid naar het station geïntroduceerd waardoor inwoners van de Oeverloperwijk en Oud-Dronten een slechtere OV-verbinding krijgen.

Ondanks de wijziging in de dienstregeling heeft de dalende trend in het aantal instappers doorgezet. Deze trend is in onderstaand figuur weergegeven. Het jaar 2020 is opgesplitst in de periode voor corona en de periode tijdens de coronamaatregelen. Het gemiddelde aantal instappers in januari en februari 2020 is relatief hoog vergeleken met voorgaande jaren. Dit heeft ermee te maken dat het aantal instappers in de wintermaanden altijd hoger ligt dan in de zomermaanden, waardoor het jaargemiddelde lager is dan het gemiddelde van twee wintermaanden.



Figuur 5: Aantal instappers per gemiddelde werkdag 2013-2021

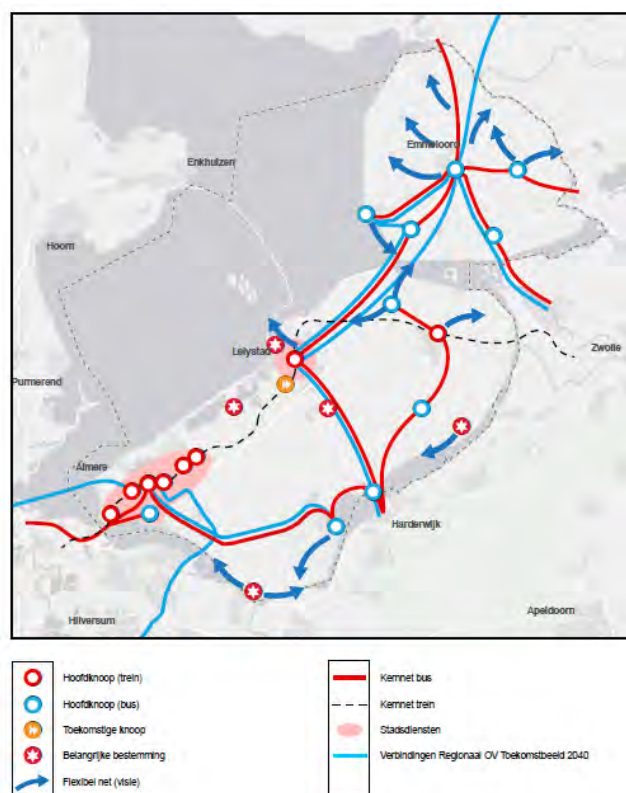
2.2 Beleidskaders

2.2.1 Programma Mobiliteit & Ruimte

De provincie streeft naar een kosteneffectief openbaar vervoersysteem dat aansluit op de mobiliteitsvraag van met name forenzen, scholieren en van mensen die van het openbaar vervoer afhankelijk zijn. In de figuur hiernaast is het beoogde netwerk van ov-verbindingen en knooppunten weergegeven. Dronten is hierbij opgenomen als hoofdknoep die ook met de trein bereikbaar is.

Door de uitbraak van het coronavirus is het aantal reizigers sterk teruggenomen. Het is onzeker hoe snel en in welke mate de reizigers weer terugkomen in het ov. De uitdaging is om het ov te laten aansluiten op het veranderende reisgedrag. De provincie wil samen met gemeenten andere oplossingen vinden voor momenten en plaatsen waar de reizigersvraag zo beperkt is dat het rijden van bussen te duur is.

Wat betreft de Regiotaxi wordt met de huidige vervoerder gekeken naar de wijze waarop de ontsluiting van de kleine kernen geoptimaliseerd kan worden. Het aanbod van ov en van Regiotaxi kan beter op elkaar worden afgestemd. De mobiliteit van de inwoners van Flevoland moet geborgd blijven.



Figuur 6: Kernnet uit Programma Mobiliteit & Ruimte



Om haar doel te bereiken, heeft de provincie een aantal subdoelen opgesteld:

1. Aantrekkelijk alternatief voor de auto op een concreet aantal (5 nader te bepalen) kansrijke en congestiegevoelige verbindingen: het OV-gebruik groeit op deze verbindingen meer dan het autogebruik en de reistijdverhouding verslechtert niet.
2. Ontsluiten van (nieuwe) ruimtelijk-economische ontwikkelingen.
3. Een vraaggericht, betaalbaar en dekkend openbaar vervoer.
4. De kwaliteit van het openbaar vervoer op orde houden.
5. Toegankelijk openbaar vervoer o.a. voor reizigers met een beperking: 80% van de reizigers stapt op bij een halte die voldoet aan de eisen van fysieke toegankelijkheid, 50% stapt op bij een halte die daarnaast voldoet aan de eisen van visuele toegankelijkheid.

Als onderdeel van subdoel 2 wordt genoemd dat er getoetst moet worden of er ov-verbindingen nodig en mogelijk zijn naar nieuwe wijken zoals Dronten-West. Bij nieuwe ontwikkellocaties kunnen ook initiatieven rondom 'smart mobility' een rol gaan spelen.

2.2.2 Regionaal Transitieplan ov – Concessie IJsselmond

Het aantal reizigers in het ov in de concessie IJsselmond is met meer dan 50% gedaald door de coronapandemie. De verwachting is dat in het meest gunstige scenario pas in 2025 het aantal reizigers van voor corona bereikt wordt. Het Rijk wil in ruil voor een Beschikbaarheidsvergoeding zien dat alle ov-bedrijven samen met hun opdrachtgevers transitieplannen opstellen waarin staat hoe zij werken aan het weer financieel gezond maken van de sector.

Er zijn landelijk 5 maatregelen verkend om het ov weer een gezonde toekomst te kunnen bieden, waarvan er 2 zijn uitgewerkt in het transitieplan:

1. Opbrengsten herstellen. Door middel van en marketingcampagnes zal, wanneer de meeste maatregelen zijn vervallen, worden gestart met het promoten van ov-reizen. Het is echter moeilijk te voorspellen welk financieel effect dit zal hebben, omdat de reizigerspopulatie in de concessie IJsselmond vooral bestaat uit studenten.
2. Passend vervoer. Deze maatregel bestaat uit 4 principes:
 - 2.1. Vaststellen minimaal kwaliteitsniveau: Flevoland heeft in haar mobiliteitsvisie een kernnet gedefinieerd. Het kernnet is onmisbaar voor een goede bereikbaarheid van de provincie. De lijnen uit het kernnet worden het meeste gebruikt en hebben de hoogste kostendekkingsgraad van de concessie. Op deze lijnen bezuinigen dupeert veel reizigers. Het kernnet moet aan de minimale eisen blijven voldoen.
 - 2.2. Verbeteren van doorstromingskwaliteit: In het transitieplan zijn geen voorstellen voor doorstromingsmaatregelen opgenomen.
 - 2.3. Aanbod herstructureren: voor situaties waarin een grote bus met vaste dienstregeling een te dure oplossing is, wordt gekeken naar het inzetten van alternatieven zoals de Regiotaxi, een buurtbusvereniging of MaaS-pilots.
 - 2.4. Vasthouden spreiding spitsdrukke: in IJsselmond levert het spreiden van aanvangstijden op scholen weinig op omdat leerlingen vaak lange afstanden moeten reizen.

Als onderdeel van maatregel 2.3 wordt voorgesteld om de Stadsdienst Dronten op te heffen. De fiets en de streeklijnen zijn goede alternatieven voor deze lijn en de kostendekkingsgraad lag in 2019 op circa 10%.



In een reactiebrief laat het college van gemeente Dronten weten zich zorgen te maken over de voorgestelde opheffing van de Stadsdienst. Het opheffen van deze buslijn treft kwetsbare mensen in de samenleving die afhankelijk zijn van het ov. De streeklijnen waar in het transitieplan naar wordt verwezen bieden volgens het college niet dezelfde dekking als de andere lijnen. Daarom hebben de provincie Flevoland en de gemeente Dronten het initiatief genomen om gezamenlijk te zoeken naar een passend alternatief.

2.2.3 GVVP Dronten

Het GVVP (Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan) van Dronten kent twee sporen: de versterking van de (inter)regionale infrastructuur en een verkeer- en vervoerbeleid met een duidelijk Drontens gezicht.

(Inter)regionaal gaat het om het gebruik maken van de kansen die de positie van Dronten midden in Nederland biedt. Dronten is goed bereikbaar dankzij de landelijk belangrijke infrastructuurbundel van N23 en Hanzespoorlijn; dat is positief voor het vestigingsklimaat.

Lokaal zet Dronten in op duurzaamheid. De gemeente wil nadrukkelijk de fiets en elektrisch vervoer gaan stimuleren. Zo blijft Dronten vitaal een duurzaam, ook bij een toenemend aantal inwoners.

In één van de 16 thema's wordt het openbaar vervoer behandeld. De Hanzelijn geldt in Dronten als belangrijkste ov-verbinding. Verder wil de gemeente aandacht vragen bij de provincie voor de problemen die ervaren worden door de steeds minder frequent rijdende busdiensten. Dronten gaat niet zelfstandig als gemeente aanvullend ov financieren. Het is echter wel voorstelbaar dat de gemeente lokale initiatieven voor buurtbussen op weg gaat helpen.



3. VERVOERKUNDIGE ANALYSE

Dit hoofdstuk biedt inzicht in de huidige situatie van het ov-systeem in de kern Dronten. We kijken onder andere naar het aanbod van ov, de reizigersstromen, de reizigersgroepen. In het hoofdstuk worden het 'reguliere' openbaar vervoer en de Regiotaxi apart van elkaar benaderd. Verder wordt, tenzij anders vermeld, alleen gekeken naar reizigersstromen binnen de kern Dronten. In Bijlage 1 zijn de tabellen verwerkt waarop de resultaten in dit hoofdstuk zijn gebaseerd.

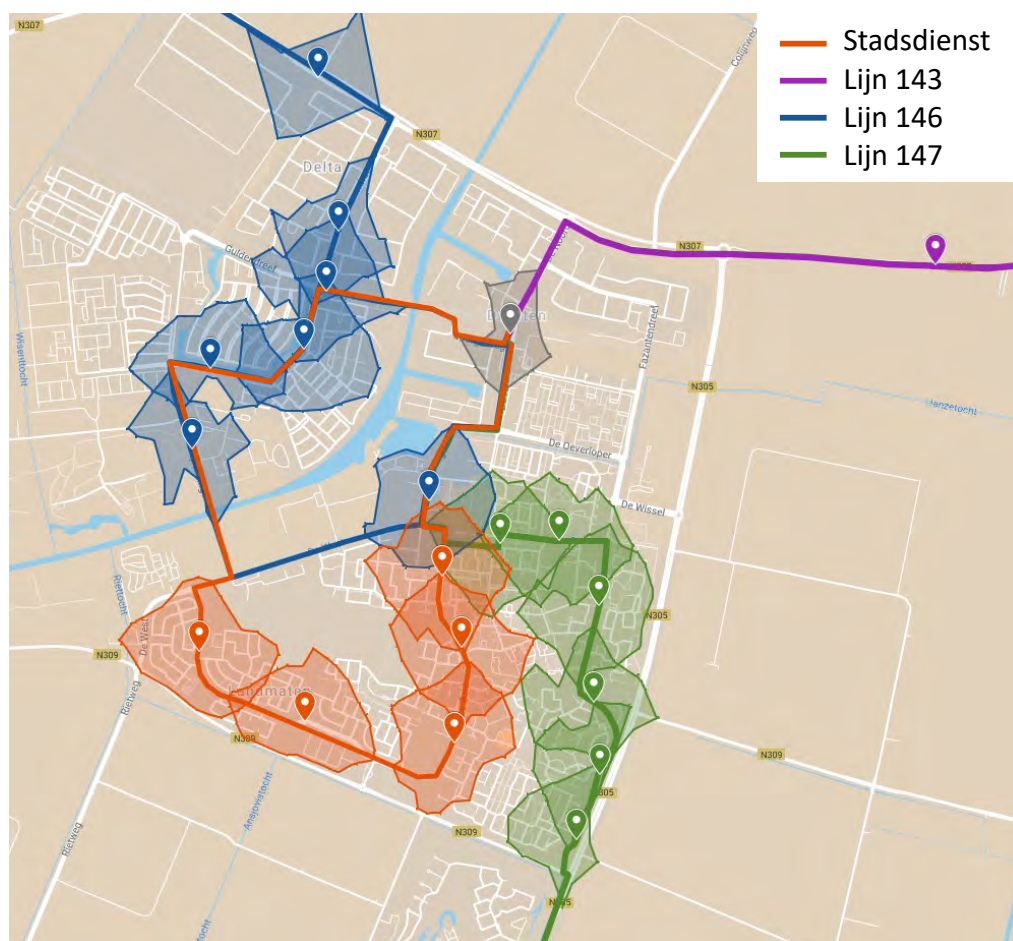
3.1 Huidig netwerk

Het OV-netwerk in Dronten bestaat uit vijf lijnen: lijn 21, lijn 22, lijn 143, lijn 146 en lijn 147. Voor dit onderzoek is de Stadsdienst het meest relevant. De Stadsdienst van Dronten is een ringlijn bestaande uit lijn 21 en 22 waarbij lijn 21 met de klok mee rijdt en lijn 22 tegen de klok in. Daarnaast wordt Dronten door drie streeklijnen bediend.

De buslijnen zijn in onderstaande afbeelding weergegeven. Per lijn zijn de haltes weergegeven, de grijze halte is Station Dronten. Om het dekkingsgebied van het huidige ov-netwerk in beeld te brengen, is om elke halte een buffer getrokken van 400 meter loopafstand. Dit betekent dat als je je binnen een gekleurd gebied bevindt, je minder dan 400 meter hoeft af te leggen naar een halte. We houden rekening met deze loopafstand omdat uit onderzoek² blijkt dat dit gemiddeld gezien de maximale loopafstand is die mensen af willen leggen naar een ov-halte. In de afbeelding is te zien dat het zuidoostelijke gedeelte van de kern vrij goed gedekt is door de ov-haltes (behalve de wijk de Golfresidentie). In het noorden is dit echter een ander verhaal: in wijken zoals De Gilden, Businesszone Delta en de Oeverlopenwijk zijn veel witte vlekken.

² Van der Blij, F., Veger, J. & Slebos, C. (2010). HOV op loopafstand. Het invloedsgebied van HOV-haltes. Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 25 en 26 november 2010, Roermond





Figuur 7: Huidige buslijnen en haltes, met dekkingsgebied per halte

Onderstaande tabel laat van de vijf lijnen de bediening zien. Deze is gebaseerd op de dienstregeling die is ingegaan op 12 december 2021. Deze dienstregeling is tenzij anders vermeld in het hele rapport als uitgangspunt genomen.

Lijn	Ma-Vr Spits	Ma-Vr Dal	Zaterdag	Zon- en feestdag
21	Uursdienst	Uursdienst	-	-
22	Uursdienst		-	-
146	Halvuursdienst	Uursdienst	Uursdienst	Uurdienst
147	Halvuursdienst	Uursdienst	Uursdienst	Uursdienst
143	Uursdienst	Uursdienst	-	-

Tabel 1: Bedieningsperioden per lijn

3.1.1 Stadsdienst

De Stadsdienst rijdt op doordeweekse dagen 21 keer per dag. Lijn 21 rijdt vanaf 7:00 een uurdienst met de laatste rit om 20:08, in totaal 14 ritten met de klok mee. Lijn 22 rijdt alleen in de spits en rijdt in totaal 7 ritten tegen de klok in. De Stadsdienst start en eindigt op het station en rijdt onder andere langs de haltes Centrum, Manege, De Barrage en Aeres Hogeschool.



3.1.2 Lijn 143

Lijn 143 rijdt tussen Dronten en Kampen. De lijn verbindt Dronten en Kampen met het AZC bij Roggebotsluis. Op doordeweekse dagen rijdt deze lijn 1 keer per uur. Deze lijn stopt in Dronten uitsluitend op het station en op de halte Hanzeweg 17. In het weekend rijdt deze lijn niet.

3.1.3 Lijn 146

Lijn 146 verbindt Dronten met Emmeloord en Swifterbant en bedient de noordwestkant van Dronten. Op werkdagen rijdt lijn 146 richting het station via de Aeres Hogeschool en het centrum. De lijn rijdt op doordeweekse dagen 13 keer van Emmeloord naar Dronten en 13 keer andersom. Daarnaast rijdt de lijn op doordeweekse dagen 7 keer van Swifterbant naar Dronten en 6 keer andersom.

Op zaterdagen rijdt lijn 146 alleen van Swifterbant naar Dronten en andersom. Op deze dag rijdt deze bus in Dronten alleen langs Het Spaarne. Ook op zon- en feestdagen rijdt lijn 146 alleen tussen Swifterbant en Dronten. Op deze dagen rijdt deze lijn echter wel langs het centrum en Aeres Hogeschool op de route van Dronten naar Swifterbant.

3.1.4 Lijn 147

Lijn 147 rijdt tussen Dronten en Harderwijk en stopt ook in Biddinghuizen. De lijn stopt in Dronten op de haltes Centrum, De Meerpaal, De Ark, De Ketting, Langstraat, Langstraat Zuid en Melisse. Hiermee vervult de verbinding een belangrijke rol in zuidoost Dronten. De lijn rijdt doordeweeks elk half uur en in het weekend elk uur.

3.1.5 Trein

Op station Dronten stoppen 4 sprinters per uur. Hiervan rijden er twee richting Zwolle (via Kampen Zuid) en twee richting Amsterdam Centraal (via Lelystad Centrum, Almere Oostvaarders, Almere Buiten, Almere Parkwijk, Almere Centrum, Muziekwijk, Almere Poort, Weesp, Diemen, Science Park en Amsterdam Muiderpoort). Volgens het NS Dashboard Reizigersgedrag (2019)³ stappen er per dag 3.545 reizigers in of uit de trein op station Dronten. De bus wordt in 11% van de gevallen als voortransport gebruikt, en in 21% van de gevallen als natransport.

3.2 Reizigersstromen

De reizigersstromen binnen het basisnetwerk (zie figuur 7) aan ov brengen we in kaart aan de hand van ov-chipkaartdata. We gaan hierbij uit van situatie pre-corona en gebruiken tenzij anders aangegeven data uit januari en februari 2020. Belangrijk hierbij is dat de Stadsdienst in deze periode nog 14 keer per dag in beide richtingen reed in plaats van 14 keer in de ene en 7 keer in de andere richting.

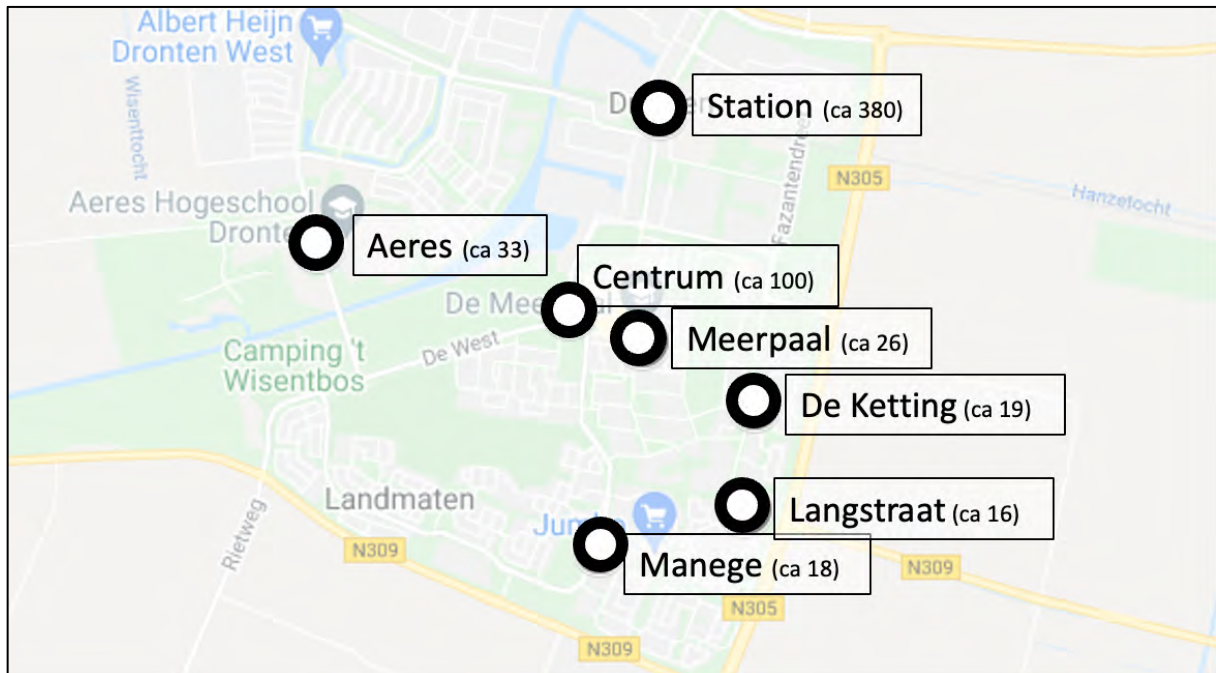
3.2.1 Belangrijkste haltes

Puur op basis van instappers kunnen we een beeld schetsen van de belangrijkste haltes, en verreweg de belangrijkste halte is het treinstation. Andere belangrijke haltes zijn de halte Centrum en de Aeres Hogeschool. Het station kent ca 384 dagelijkse instappers, het centrum 101 en de Aeres Hogeschool 33. Verder zien we relatief veel gebruikte haltes aan de oostkant van Dronten, namelijk De Ketting, Langstraat, Manege en Meerpaal.

³ <https://dashboards.nsjaarverslag.nl/reizigersgedrag/dronten>

Het valt op dat juist de haltes aan de zuidoostkant op de route van lijn 147 belangrijke haltes zijn. Opvallend is dat de zuidoosthoek ook veel sociale/maatschappelijke voorzieningen kent en daarmee een belangrijk gebied vormt voor openbaar vervoer.

Onderstaande figuur laat de belangrijkste haltes in de kern Dronten zien met daarachter het aantal dagelijkse instappers.



Figuur 8: Belangrijkste haltes in Dronten met daarachter het aantal dagelijkse instappers

3.2.2 H-B-relaties

Op basis van H/B (herkomst/bestemming)-relaties kunnen we de belangrijkste reisbewegingen in kaart brengen. Haltes met veel instappers vormen belangrijke herkomst-haltes, door hier de belangrijke bestemmingen aan toe te voegen ontstaan H/B-relaties. H/B-relaties worden over het algemeen in kaart gebracht doormiddel van H/B-matrices, deze zijn bijgevoegd in bijlage 1. Verder zijn we voor de H/B-relaties uitgegaan van data uit januari/februari 2019. Verder geldt dat alleen is gekeken naar vervoersbewegingen binnen de kern Dronten. Reizen die buiten de kern Dronten beginnen of eindigen, zijn geen onderdeel van deze analyse.

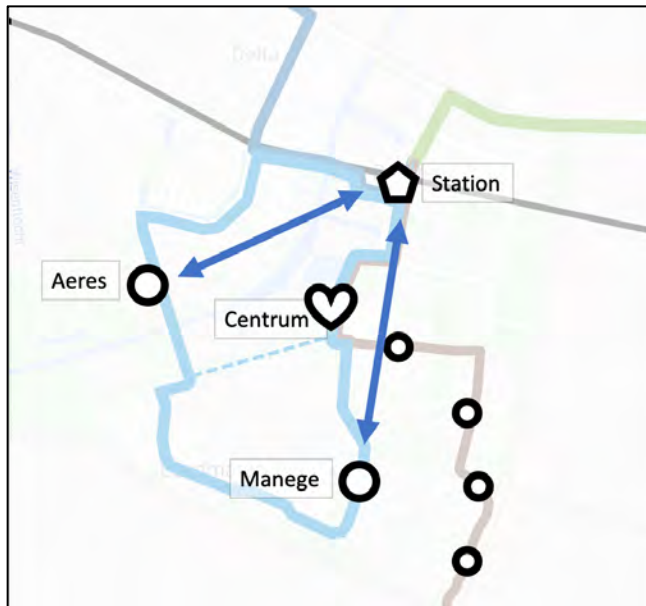
Wat het meest opvalt in de H/B-relaties is dat de belangrijkste reisbeweging van en naar het station is, ongeveer 90% van de reisbewegingen is namelijk van of naar het station. Circa 15% van de reisbewegingen zijn van en naar de Aeres Hogeschool, waarvan meer dan 90% van en naar het treinstation. Over het algemeen zijn er meer reisbewegingen richting de hogeschool (45 reizigers) dan vanaf de hogeschool (32 reizigers). Dit kan een afwijking zijn in de data, maar het kan ook voorkomen dat reizigers die met de bus naar school gaan, met een alternatief weer terugreizen.

Een andere belangrijke bestemming is het Centrum van Dronten. Hoewel het niet om een grote reizigersstroom gaat (ca 20 dagelijkse reizigers richting centrum en ca 20 vanaf centrum) zijn de stromen erg diffuus. Vanaf alle haltes in Dronten doen zich reisbewegingen voor van en naar het centrum waarbij het gaat om gemiddeld 0,2 tot 2,0 dagelijkse reizigers.



Een andere opvallende reisbeweging is tussen de halte Manege en het station. Deze halte bedient ongeveer 17% van de reizigers binnen Dronten met circa 30 reizigers richting de halte en 20 reizigers vanaf de halte. Circa 90% van de reisbewegingen is tussen de halte en het treinstation.

Onderstaande figuur vat het OV-gebruik in de kern Dronten samen. De belangrijkste reizigersstromen zijn Aeres <-> station en Manege <-> station. Verder zien we dat de haltes aan de zuidoostkant veel worden gebruikt en dat de halte Centrum een belangrijke halte is waarbij de reizigersstromen diffuus maar aanwezig zijn.



Figuur 9: Belangrijkste reizigersstromen en haltes

3.2.3 Gebruik Stadsdienst

De belangrijkste lijn in Dronten is de Stadsdienst. Wanneer we puur filteren op de Stadsdienst zien we een vergelijkbaar beeld met het volledige OV-netwerk van Dronten. We zien dat circa 95% van de reizigers van en naar het station reist. Ruim de helft van deze reisbewegingen is van en naar de Aeres Hogeschool en ongeveer een vijfde van de reisbewegingen is van en naar de halte Manege.

Met de data uit 2020, toen lijn 21 en 22 nog beide 14 ritten per dag reden, kunnen we inzicht bieden in de gemiddelde bezetting van beide lijnen. We hebben ov-chipkaartdata ontvangen naar uurblok, de Stadsdienst reed één keer per uur waarbij een rit binnen het uur viel. Voor de Stadsdienst geldt dus dat de data per uurblok kan worden geïnterpreteerd als data per rit. Door per halte en per rit het aantal instappers bij elkaar op te tellen en het aantal uitstappers er weer vanaf te trekken, kunnen we een inschatting maken van de bezetting. Onderstaande tabellen laten de gemiddelde bezetting van lijnen 21 en 22 zien.



Halte	06 - 07	07 - 08	08 - 09	09 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18	18 - 19	19 - 20
Dronten, Station	0,0	1,1	2,7	10,7	4,6	3,6	4,9	5,1	6,5	7,6	9,0	8,5	3,8	2,0
Dronten, Centrum	0,0	1,1	2,7	10,0	4,3	3,4	4,3	4,5	6,0	7,6	9,2	8,7	3,7	1,7
Dronten, Baskenstraat	0,0	1,2	2,5	10,0	4,2	3,3	4,3	4,3	6,0	7,4	8,8	8,2	3,6	1,4
Dronten, De Boeg	0,1	4,4	3,1	10,0	4,2	3,4	4,2	3,7	5,5	6,8	8,0	7,7	3,2	1,2
Dronten, Manege	1,7	6,4	4,4	10,8	4,7	3,6	3,4	2,8	4,2	6,2	6,7	5,9	1,7	1,1
Dronten, De Barrage	2,6	8,5	5,1	11,1	4,8	3,6	2,9	2,6	3,6	4,8	5,4	5,1	1,8	0,9
Dronten, De Morgen	3,5	10,6	5,9	11,7	5,0	3,9	2,7	2,6	3,1	4,1	4,3	4,1	1,5	0,8
Dronten, Aeres Hogeschool	3,5	10,1	3,5	3,1	4,1	4,0	5,0	4,2	8,0	6,5	7,2	5,8	1,7	0,4
Dronten, Eurosingel	4,3	11,3	4,4	3,8	4,3	4,6	4,8	3,8	7,8	6,0	6,3	5,0	1,5	0,3
Dronten, Dukaat	4,4	11,9	5,1	4,0	4,6	4,7	4,9	3,8	7,7	5,9	6,1	4,8	1,5	0,3
Dronten, Beiersguldend	4,4	11,8	5,2	4,0	4,6	4,6	4,8	3,5	7,7	6,1	6,6	4,2	1,4	0,4
Dronten, Station	0,9	-1,2	0,0	-2,7	1,7	0,1	-1,0	-1,0	2,7	3,7	2,4	2,0	0,4	-0,2

Figuur 10: Gemiddelde bezetting lijn 21. (gem. werkdag jan/feb 2020). In theorie zou de onderste rij 0 moeten zijn, maar doordat reizigers vergeten in of uit te checken kan dit afwijken.

Halte	07 - 08	08 - 09	09 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18	18 - 19	19 - 20
Dronten, Station	6,3	5,8	5,3	6,3	3,5	5,3	6,4	6,4	8,8	8,5	8,1	5,5	3,4
Dronten, Beiersguldend	6,3	5,7	5,3	6,1	3,3	5,3	6,3	6,2	8,7	8,4	8,2	5,4	3,3
Dronten, Dukaat	6,4	5,6	5,2	6,1	3,3	5,3	6,2	5,9	8,3	8,0	7,7	5,0	3,2
Dronten, Eurosingel	6,8	5,6	5,6	6,1	3,8	5,0	5,6	5,2	7,7	7,0	6,6	4,3	3,0
Dronten, Aeres Hogeschool	6,8	-2,5	1,6	3,3	-0,4	4,1	4,6	6,0	9,3	12,0	7,7	4,4	2,8
Dronten, De Morgen	8,4	-1,6	2,5	3,5	0,0	4,2	4,0	5,3	8,4	11,3	6,5	3,6	2,7
Dronten, De Barrage	9,7	-0,5	3,3	4,0	0,3	4,3	4,0	5,2	7,2	10,3	5,2	3,0	2,7
Dronten, Manege	15,0	1,1	4,5	4,6	0,9	4,1	3,3	5,0	5,4	8,7	3,2	1,6	1,5
Dronten, De Boeg	16,3	1,8	5,2	4,7	1,6	4,1	3,0	4,7	4,2	7,4	2,5	0,6	1,3
Dronten, Baskenstraat	16,5	2,0	5,2	4,8	1,7	4,1	2,9	4,5	3,9	6,9	2,1	0,4	1,1
Dronten, Centrum	16,7	2,1	4,5	4,4	1,4	4,2	2,9	4,1	3,4	6,1	1,7	0,2	0,8
Dronten, Station	11,1	-4,1	-0,6	0,6	-3,1	0,5	0,4	0,7	-0,7	-0,5	-1,0	-0,9	-0,2

Figuur 11: Gemiddelde bezetting lijn 22. (gem. werkdag jan/feb 2020). In theorie zou de onderste rij 0 moeten zijn, maar doordat reizigers vergeten in of uit te checken kan dit afwijken

De bezettingscijfers bevestigen de reizigersstromen van en naar de Aeres Hogeschool. Op de rit van lijn 21 tussen 9:00 en 10:00 is dit het meest duidelijk zichtbaar; de gemiddelde bezetting daalt op de halte Aeres Hogeschool van 11,7 naar 3,1 reizigers.

Pieken in reizigersaantallen zijn te zien in de ochtend en de middag. Op de vroegste ritten (7:00 - 9:00) zien we dat de gemiddelde bezetting het hoogst is met maximaal 16,7 reizigers. Tussen 10:00 en 14:00 komt de gemiddelde bezetting niet boven de 8 reizigers en tussen 14:00 en 18:00 ligt de gemiddelde bezetting tussen de 6 en 12 reizigers. In de ritten na 18:00 ligt de bezetting weer op maximaal 5,5 reizigers.

3.3 Reismotieven

In hoofdstuk 4 wordt doormiddel van een reizigersonderzoek inzicht geboden in de verschillende reismotieven/reizigersgroepen in de Stadsdienst. Ov-chipkaartdata biedt aanvullend inzicht in de huidige reizigersgroepen in Dronten, bij het inchecken wordt namelijk de door de reiziger gebruikte abonnementsoort vastgelegd. Deze abonnementsoorten kunnen we generaliseren naar enkele reizigersgroepen om een globaal beeld te krijgen van de huidige reizigers. Hierbij geldt echter wel dat reizigers die geen OV-chipkaart gebruiken en bijvoorbeeld in de bus een kaartje kopen, niet zijn vertegenwoordigd in de data. Onderstaande tabel laat de uitgangspunten van deze verdeling zien.

Reizigersgroep	Abonnementsoorten onder deze groep
Jeugd	Aanduiding 'Kind' of 'Jeugd', bijvoorbeeld 'Saldoreizen kind' of 'Connexxion jaarabonnement jeugd'
Student	Alle studentenreisproducten



Volwassene	Aanduiding 'volwassene' of Businesscard, bijvoorbeeld 'BTM Vrij Zakelijk' en 'Maand Altijd Korting 20% Volwassene'
Senior	Aanduiding 'Senior' of 'Oudere', bijvoorbeeld 'Saldoreizen Oudere' of 'Dal Vrij 65+'
Anoniem	Anonieme OV-chipkaart
Overig	Overige abonnementsoorten

Tabel 2: Overzicht indeling reizigersgroepen

Op basis van de verdeling in bovenstaande tabel de onderstaande tabel de verdeling naar reizigersgroepen zien in percentages op basis van het aantal instappers. De data betreft de instappers over de gehele lijn en dus niet alleen de reizigers binnen Dronten.

Lijn	A-kaart Ritten %	Jeugd Ritten %	Oudere Ritten %	Overig Ritten %	Student Ritten %	Volwassene Ritten %
21	4%	5%	2%	0%	76%	13%
22	5%	4%	1%	0%	76%	14%
143	42%	10%	0%	5%	15%	28%
146	13%	24%	2%	0%	45%	16%
147	10%	24%	2%	0%	46%	17%

Tabel 3: Verdeling reizigersgroepen

Gemiddeld bestaat op de vijf lijnen zo'n 48% van de reizigers uit studenten, ongeveer in lijn met het landelijke gemiddelde. Op de Stadsdienst bestaat ruim driekwart van de reizigers uit studenten, een bovengemiddeld groot aandeel. In lijn 146 en 147 bestaat circa 45% van de reizigers uit studenten en circa 25% van de reizigers uit 'jeugd'. Reizigers in de groep 'jeugd' zijn vaak scholieren en studenten die (nog) geen recht hebben op een studentenreisproduct. Verder bestaat slechts 1,9% van de reizigers uit senioren.

3.4 Reisgedrag Regiotaxi

Data van een vraaggestuurd concept zoals de Regiotaxi vraagt om een andere benadering. Waar ov-chipkaartdata op basis van haltes wordt vastgelegd is de Regiotaxi-data vastgelegd op basis van pc6⁴-data. Ook in de analyse van de Regiotaxi zijn we uitgegaan van data van pre-corona, tenzij anders vermeld betreffen de reizigersaantallen het totaal over de periode januari-februari 2020. Hoewel we inzicht hebben in de data op PC6-niveau benaderen we de gegevens op basis van de CBS-buurtindeling.

Maandelijks bedient de Regiotaxi circa 600 reizigers in de kern Dronten. De wijk 'Centrum Dronten' is de belangrijkste bestemming met circa 300 reisbewegingen (48% van het totaal) per maand. De belangrijkste H/B-relaties met de wijk Centrum zijn met de wijken 'Oud-Dronten' en 'De Landstreken' met respectievelijk 22% en 29% van de reizigers van en naar het Centrum. De buurt 'Oud-Dronten' ligt direct tegen de wijk 'Centrum Dronten' en de buurt 'de Landstreken' ligt in de zuidoosthoek van Dronten. Een groot deel van de ritten met de Regiotaxi betreft dus ritten van minder dan een kilometer. Dit houdt in dat er in deze wijken een grote groep potentiële OV-reizigers woont waarvoor de verbinding met lijn 147 niet volstaat.

De CBS-buurtindeling kan worden gegeneraliseerd naar wijken. De wijk 'Dronten Centrum' valt dan samen met de wijken 'Oud-Dronten', 'Bungalowpark', 'De Fazant' en 'De Boeg' onder de wijk 'Dronten Midden'. 122 reizen per maand, circa 20% van het totaal, vinden plaats binnen de wijk 'Dronten Midden'.

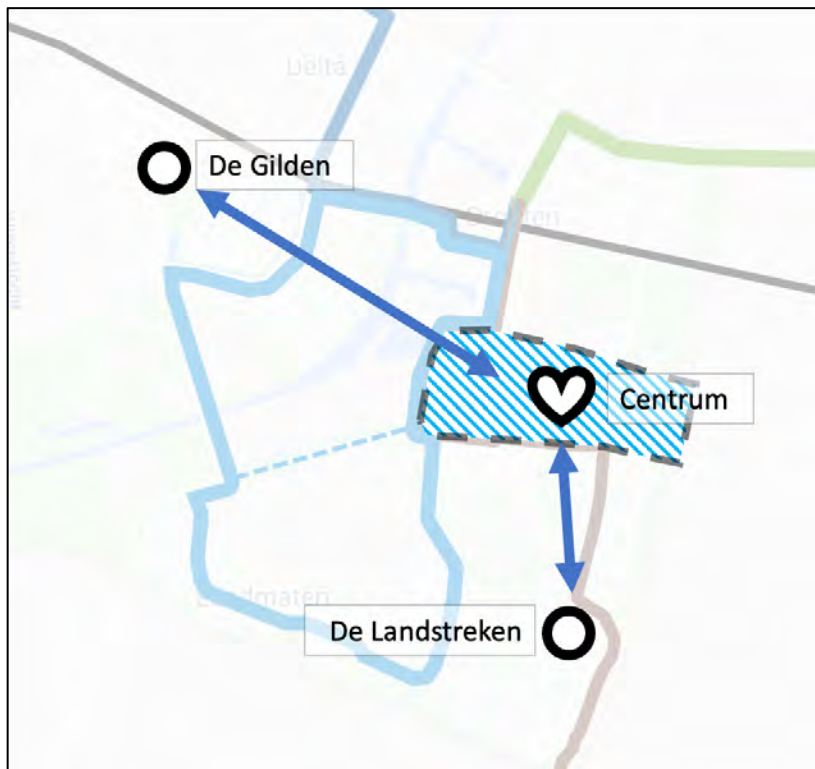
⁴ Postcode met 2 letters (9999XX)



In de wijk 'De Gilden', aan de westkant van Dronten, hebben we een witte vlek in het OV-netwerk vastgesteld. In de data van de Regiotaxi zien we dan ook terug dat er vanuit deze wijk veel van en naar 'Centrum-Dronten' en 'Oud-Dronten' wordt gereisd.

Net zoals in de ov-chipkaartdata zien we dat het Centrum van Dronten, in deze bestaande uit de buurten 'Centrum Dronten' en 'Oud-Dronten' een belangrijke bestemming is. Hoewel de reizigersstromen ook hier erg diffuus zijn, zijn meer dan 90% van de reisbewegingen van of naar het Centrum.

Onderstaande figuur vat de belangrijkste conclusies weer kort samen. We zien twee reizigersstromen De Gilden <-> Centrum en De Landstreken <-> Centrum. Verder vormt het Centrum van Dronten als belangrijke bestemming het 'hart' van de reizigersstromen binnen Dronten.



Figuur 12: Belangrijkste vervoersrelaties Regiotaxi



4. REIZIGERS- EN INWONERSONDERZOEK

In dit hoofdstuk beschrijven we de belangrijkste resultaten uit de reizigers- en inwonersenquête. Als eerste lichten we onze onderzoeksmethode toe. Met welk doel hebben we de data verzameld en hoe hebben we dat gedaan? Vervolgens beschrijven we de resultaten van de reizigersenquête. Als laatste beschrijven we de resultaten van de inwonersenquête.

4.1 Onderzoeksmethode

Het doel van dit onderzoek is om een ov-oplossing te vinden die past bij de behoefte van reizigers waarbij de beschikbare financiële middelen kostenefficiënter worden ingezet. Om dit doel te bereiken, is het als eerste van belang om inzicht te krijgen in de huidige reispatronen en de reisbehoeften van reizigers. Daarom hebben we een enquêteonderzoek uitgevoerd onder reizigers en inwoners. Via een vragenlijst is de respondenten gevraagd in welke gevallen de Stadsdienst wordt gebruikt, wat de ervaringen met de Stadsdienst zijn en in hoeverre de reizigers openstaan voor alternatieve openbaar vervoersoplossingen. De volledige vragenlijsten zijn te vinden in bijlage 2.

4.1.1 Reizigersonderzoek

Onder reizigers verstaan we degenen die op het moment van de dataverzameling met de Stadsdienst reisden. Deze groep is bekend met de Stadsdienst. Een groot deel van deze groep reist regelmatig met de Stadsdienst en sommigen zijn hier zelfs van afhankelijk.

Het reizigersonderzoek is uitgevoerd door het uitdelen van vragenlijsten in de Stadsdienst. Op twee dagen (een dinsdag en een donderdag in november 2021) zijn veldwerkers van Mobycon meegereisd met de Stadsdienst om vragenlijsten uit te delen aan instappers. Via een QR-code kregen reizigers toegang tot de digitale enquête. Ook hadden de veldwerkers een aantal papieren vragenlijsten mee voor degenen die de vragen liever niet digitaal beantwoordden.

De dataverzameling heeft plaatsgevonden tijdens de op dat moment geldende coronamaatregelen. Hoewel de scholen op het moment van de dataverzameling geopend waren, hebben de maatregelen waarschijnlijk wel invloed gehad op de hoeveelheid studenten in het ov. Daarnaast hebben de maatregelen waarschijnlijk invloed gehad op het aantal forensen in het ov, aangezien er een advies gold om thuis te werken.

De enquête heeft 81 respondenten opgeleverd. Ongeveer twee derde van deze respondenten is vrouw. Vrijwel alle respondenten zijn 12 tot 25 jaar oud.

4.1.2 Inwonersonderzoek

Onder inwoners verstaan we iedereen die in gemeente Dronten woont. In tegenstelling tot de reizigersenquête (die op een aantal specifieke dagen onder degenen die op dat moment met de Stadsdienst reisden is verspreid) is dit onderzoek breder opgezet. Hoewel veel inwoners waarschijnlijk goed bekend zijn met het ov in Dronten, is er bijvoorbeeld ook een groep inwoners die nooit met de Stadsdienst reist. Wellicht is deze doelgroep eerder geneigd om met het ov te reizen als de Stadsdienst een andere vorm krijgt.



Het inwonersonderzoek is uitgevoerd via ons online platform mobycon.mett.nl. Hier is een projectpagina ingericht voor dit project. Op deze pagina konden inwoners een enquête invullen over hun reispatronen en reisbehoefte. De enquête heeft opengestaan voor 3 weken in december 2021 en is meermaals gedeeld via de sociale mediakanalen van de gemeente en via de pagina [Dronten.ikpraatmee](https://dronten.ikpraatmee.nl).

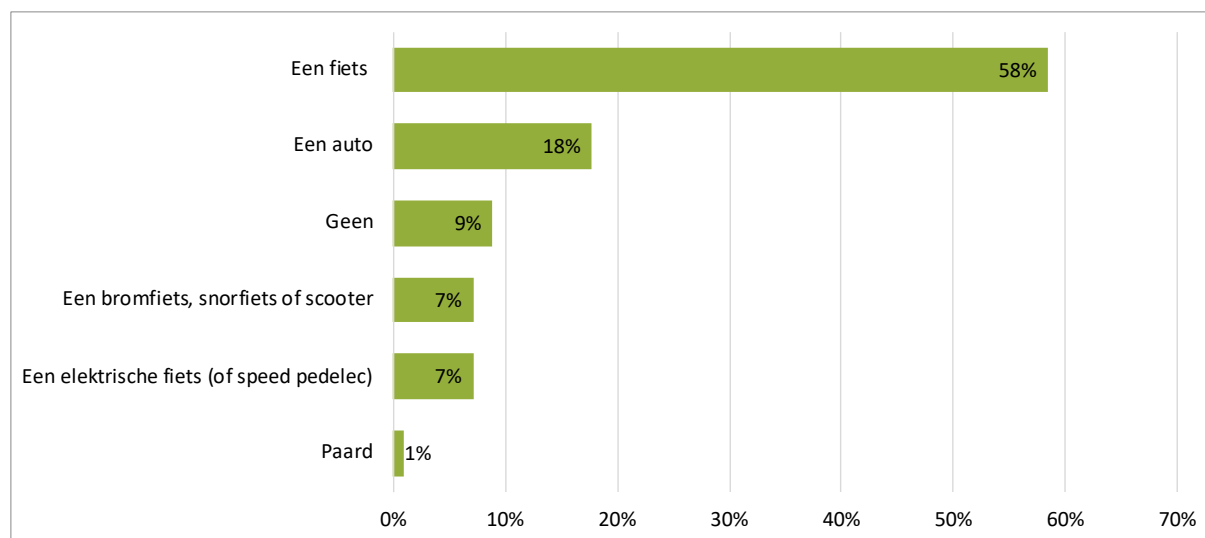
De enquête is ingevuld door 36 respondenten. Deze steekproef is niet groot genoeg om statistische uitspraken te doen over de gehele populatie. Toch zijn de resultaten van waarde: de mensen die gemotiveerd zijn over dit onderwerp hebben de kans gehad om zich te laten horen. Er zijn veel goed onderbouwde standpunten ingebracht. De resultaten geven ons inzicht in de overwegingen die inwoners (kunnen) hebben. In combinatie met de vervoerkundige analyse (hoofdstuk 3) en de werksessies die zijn georganiseerd (hoofdstuk 5) hebben we een goed beeld proberen te krijgen van de motieven, behoeften en wensen van inwoners.

Een meerderheid van deze respondenten is vrouw. De grootste groep respondenten is 41 t/m 65 jaar oud.

4.2 Resultaten reizigersenquête

De resultaten van het reizigersonderzoek zijn in grafieken weergegeven in bijlage 3. In deze paragraaf lichten we de resultaten toe.

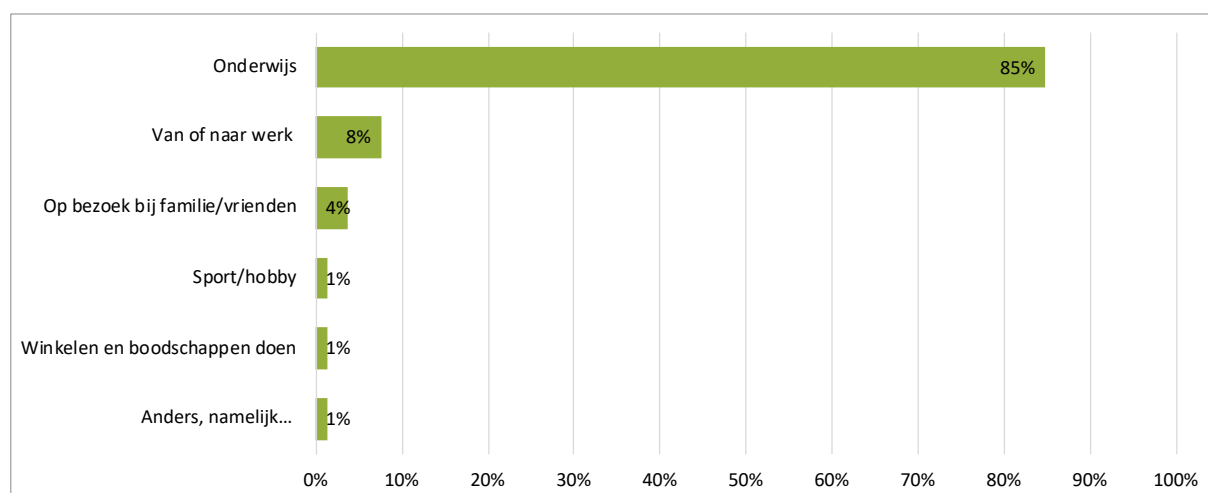
Van de respondenten van het reizigersonderzoek bezit het merendeel een fiets. Bijna een vijfde van de respondenten bezit een auto. Een klein aandeel van de respondenten bezit andere vervoermiddelen.



Figuur 13: Vervoermiddelen van reizigers

4.2.1 Gebruik Stadsdienst

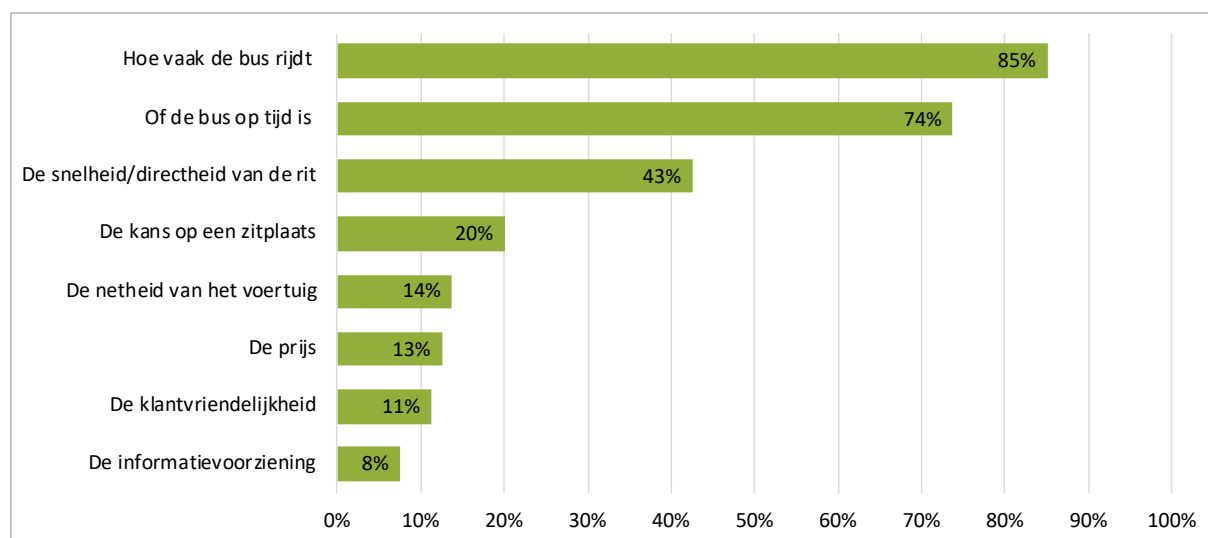
In onderstaande grafieken is te zien dat de groep respondenten vooral bestaat uit studenten. Dit is zowel terug te zien in het doel van de reis van de respondenten als in de eindbestemming. Een ruime meerderheid zegt de Stadsdienst vrij frequent te gebruiken: in ieder geval een paar keer per week. Vrijwel iedereen geeft aan dat de aangegeven frequentie na corona in ieder geval gelijk blijft en misschien zelfs toeneemt.



Figuur 14: Doel van de reis

4.2.2 Tevredenheid Stadsdienst

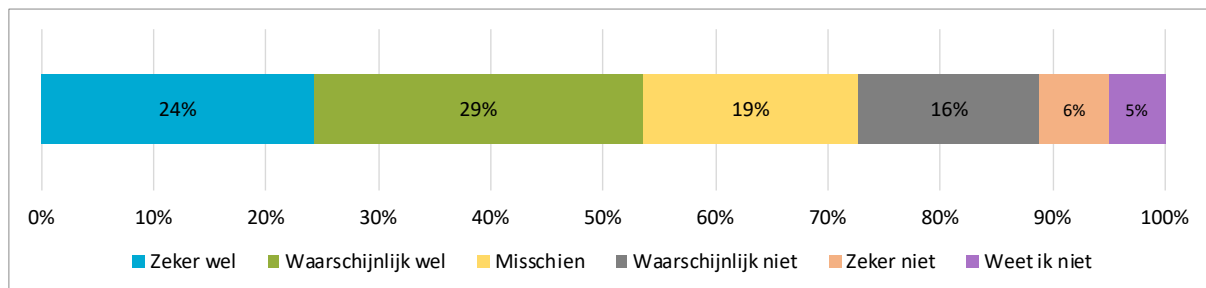
Een meerderheid van de respondenten geeft aan tevreden te zijn over de Stadsdienst. Ruim een kwart staat hier neutraal tegenover. Reizigers vinden de frequentie van de ov-dienst, de punctualiteit en de snelheid/directheid van de rit de belangrijkste aspecten van het ov.



Figuur 15: Belang van aspecten

4.2.3 Bus op reservering

Om in beeld te brengen in hoeverre respondenten open staan tegenover andere vormen van busvervoer, hebben we de respondenten vragen voorgelegd over het gebruikmaken van een kleinere bus of een bus op reservering. Ruim de helft van de respondenten geeft aan gebruik te willen maken van een kleine bus op reservering wanneer de Stadsdienst hierdoor wordt vervangen. Ruim een kwart geeft aan hier geen gebruik van te willen maken of weet dit nog niet. Aan degenen die aangeven gebruik te willen maken van een kleine bus op reservering wanneer dit aan de orde is, is gevraagd hoe vaak zij hier dan gebruik van zouden maken. 65% zou hier in ieder geval een paar keer per week gebruik van maken.



Figuur 16: Gebruikmaken van kleine bus op reservering

Van de respondenten ervaart 37% het als een probleem om te reserveren voor een rit. Dit percentage ligt onder de niet-studenten hoger dan onder de studenten. 38% ervaart het als een probleem om een half uur van tevoren te moeten reserveren. Dit percentage ligt onder de niet-studenten lager dan onder de studenten. Er zijn minder mensen die het geen probleem vinden om überhaupt te moeten reserveren voor een rit dan mensen die het geen probleem vinden om een half uur van tevoren te moeten reserveren voor een rit.

Daarnaast is de respondenten gevraagd hoe ze hun huidige reis zouden afleggen als de Stadsdienst niet meer bestond. De helft van de respondenten zou in dat geval gebruik maken van een kleine bus op reservering. Bijna een kwart van de respondenten geeft aan de fiets te zullen gebruiken en 14% zal met een andere buslijn reizen.



4.2.4 Stellingen

Als laatste is de respondenten een aantal stellingen voorgelegd. Een kleine meerderheid heeft liever een vaste buslijn die elk half uur rijdt dan elke 15 minuten een reismogelijkheid op reservering.

Daarnaast heeft een ruime meerderheid liever een korte reistijd met desnoods een overstap dan een reis zonder overstap die langer duurt.

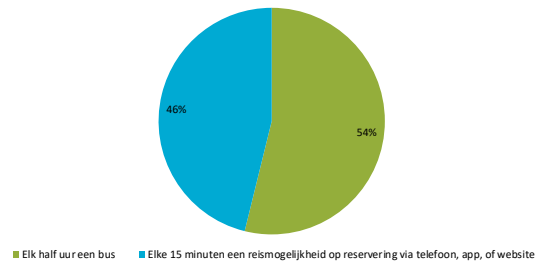
Als laatste is de respondenten gevraagd of ze liever een bus hebben die elk half uur rijdt, maar waarbij ze twee keer zo lang moeten lopen naar de halte, of dichtbij kunnen opstappen in een busje op reservering. Een ruime meerderheid kiest voor het laatstgenoemde.

4.2.5 Verdere suggesties ov

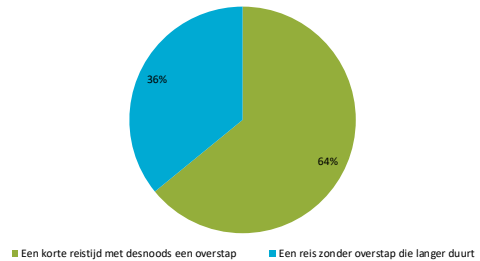
Als antwoord op een open vraag over hoe het ov in Dronten verder kan worden verbeterd komen de volgende punten naar voren:

- betere aansluiting van ov op lestijden;
- betere aansluiting van ov op aankomsttijden van de trein;
- bussen frequenter laten rijden (specifiek buslijn 146);
- meer deelfietsen beschikbaar stellen;
- meer ov aanbieden in het weekend.

Wat heeft u liever...



Wat heeft u liever...



Wat heeft u liever...

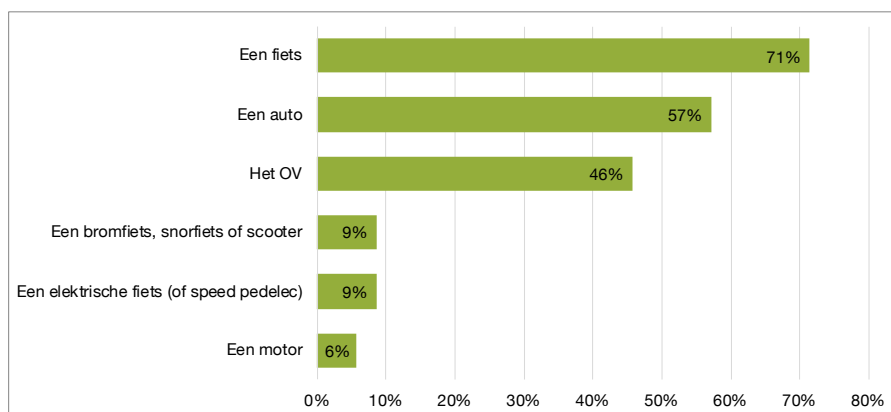




4.3 Resultaten inwonersenquête

De resultaten van het reizigersonderzoek zijn in grafieken weergegeven in bijlage 3. In deze paragraaf lichten we de resultaten toe.

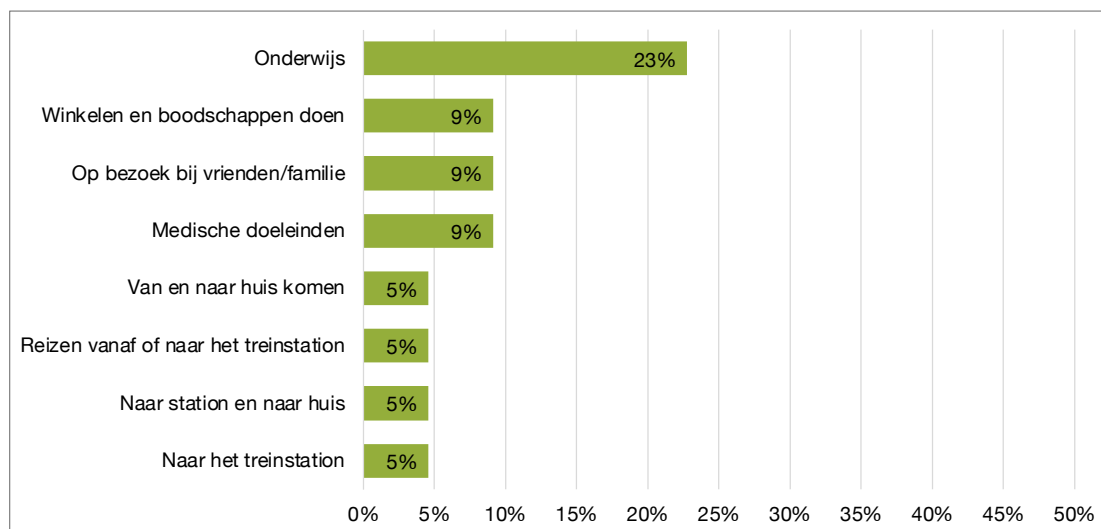
Van de respondenten van het inwonersonderzoek bezit bijna driekwart een fiets. Daarnaast bezit ruim de helft van de inwoners een auto en reist bijna de helft regelmatig met het ov.



Figuur 18: Vervoermiddelen van inwoners

4.3.1 Gebruik Stadsdienst

Hoewel het aandeel studenten onder de inwoners veel kleiner is dan onder de reizigers, gebruiken nog steeds de meeste respondenten de Stadsdienst met onderwijs als doel. Wel is te zien dat inwoners de Stadsdienst vooral gebruiken om naar het station te reizen, waar bij de reizigers de Aeres Hogeschool de belangrijkste eindbestemming is.



Figuur 19: Doel van de reis

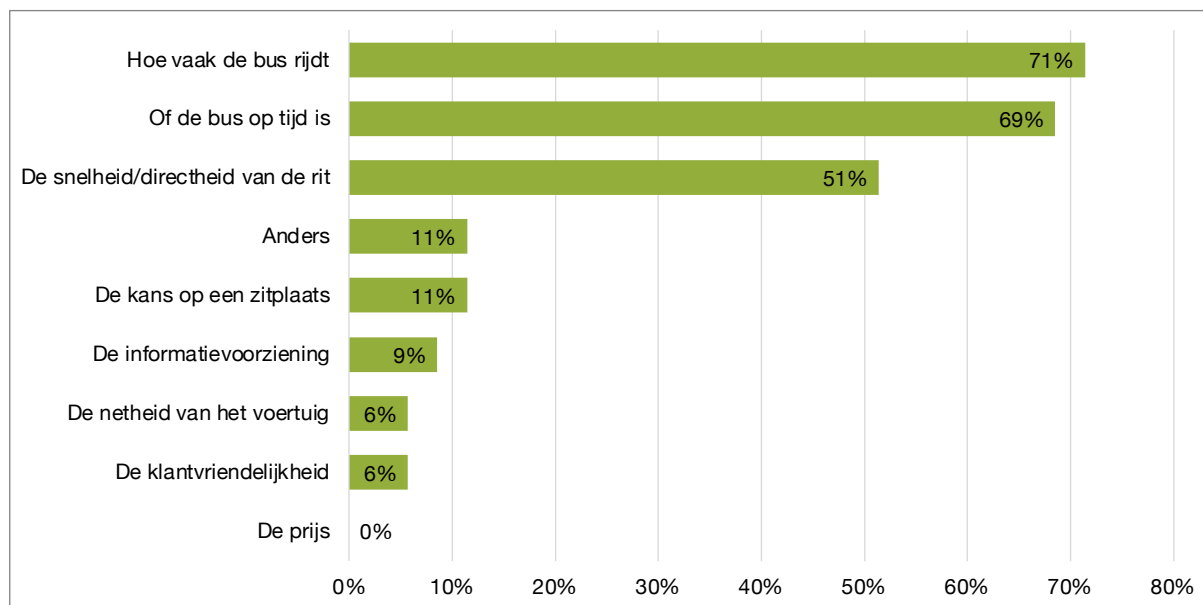
Zo'n 22% van de respondenten gebruikt de Stadsdienst zeer regelmatig. Bijna 70% gebruikt de Stadsdienst echter nooit of slechts een paar keer per jaar. Na corona blijft de reisfrequentie volgens de meeste respondenten hetzelfde of neemt het toe.



4.3.2 Tevredenheid Stadsdienst

61% van de respondenten geeft aan tevreden te zijn over de Stadsdienst. Dit is een vergelijkbaar met het percentage uit het reizigersonderzoek. 26% van de respondenten zegt ontevreden te zijn met de Stadsdienst. Onder de reizigers is dit percentage slechts 10%.

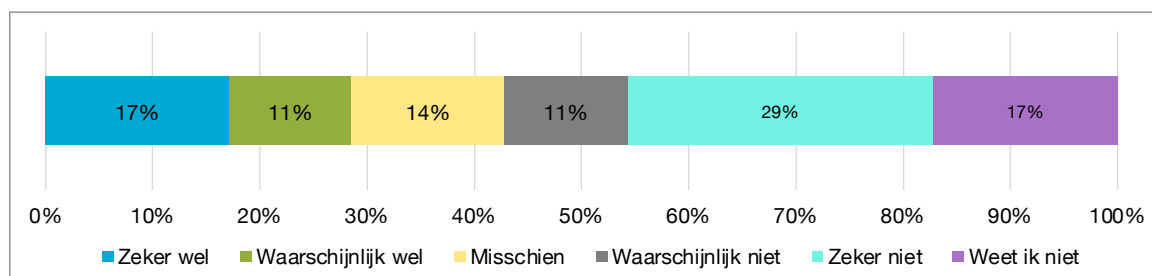
Inwoners vinden de frequentie van het ov, de punctualiteit van het ov en de snelheid of directheid van de rit de meest belangrijke aspecten aan het ov. Dit komt overeen met de top 3 uit het reizigersonderzoek.



Figuur 20: Belang van aspecten

4.3.3 Bus op reservering

Ruim een kwart van de respondenten geeft aan gebruik te willen maken van een kleine bus op reservering wanneer de Stadsdienst hierdoor wordt vervangen. Ruim de helft geeft aan hier geen gebruik van te willen maken of weet dit nog niet. In het reizigersonderzoek zijn deze verhoudingen omgedraaid. Aan degenen die aangeven gebruik te willen maken van een kleine bus op reservering wanneer dit aan de orde is, is gevraagd hoe vaak zij hier gebruik van zouden maken. 12% zou hier in ieder geval een paar keer per week gebruik van maken. Het grootste deel zou dit nooit tot bijna nooit gebruiken.



Figuur 21: Gebruikmaken van kleine bus op reservering



Van de respondenten ervaart 57% het als een belemmering en 34% als geen belemmering om te reserveren voor een rit. 46% ervaart het als een belemmering en 40% als geen belemmering om een half uur van tevoren te moeten reserveren. Het een half uur van tevoren moeten reserveren wordt dus gezien als een grotere belemmering dan het überhaupt moeten reserveren voor een rit.

Daarnaast is de respondenten gevraagd hoe ze hun huidige reis zouden afleggen als de Stadsdienst niet meer bestond. Ruim een kwart van de respondenten geeft aan de fiets te zullen gebruiken (een vergelijkbaar percentage als in het reizigersonderzoek). Voor iets minder dan een kwart is het niet van belang als de Stadsdienst weg zou vallen omdat zij de Stadsdienst niet gebruiken. 17% zou gebruik maken van een kleine bus op reservering.

4.3.4 Verdere suggesties ov

Als antwoord op de open vraag over hoe het ov in Dronten verder kan worden verbeterd komen de volgende punten naar voren:

- meer wijken ontsluiten met het ov, zoals De Gilden;
- bestaande verbindingen naar kernen zoals Swifterbant en Biddinghuizen behouden;
- beter aansluiten bij behoeften van minder mobiele mensen (bijv. door inzet van kleinere busjes);
- betere aansluiting van ov op aankomsttijden van de trein;
- meer deelfietsen beschikbaar stellen;
- meer ov aanbieden in het weekend.

4.4 Conclusie

Uit de resultaten van de reizigersenquête blijkt dat de gebruikers van de Stadsdienst grofweg zijn op te delen in twee groepen: een grote groep studenten (ruim 75% van de gebruikers van de Stadsdienst) en een kleinere, diffusere groep.

Opvallend is dat de reizigers en de inwoners even tevreden zijn over de Stadsdienst. Beide groepen vinden ook dezelfde drie aspecten belangrijk aan het ov, namelijk frequentie, punctualiteit en snelheid/directheid.

Van de reizigers geeft ruim de helft aan gebruik te willen maken van een kleine bus op reservering wanneer de Stadsdienst hierdoor wordt vervangen. Ruim een kwart geeft aan hier geen gebruik van te willen maken of weet dit nog niet. In het inwonersonderzoek zijn deze verhoudingen omgedraaid: hier geeft een kwart aan gebruik te willen maken van een kleine bus op reservering en de helft niet of weet het nog niet. Respondenten ervaren vooral een drempel in het moeten reserveren van een rit. Dat het dan een half uur van tevoren zou moeten, maakt minder uit.

In de suggesties op de open vraag komt vaak terug dat het aanbod beter aan moet sluiten op de vraag. Punten van verbetering zijn de ontsluiting van nieuwe wijken, de aansluiting op de trein, het aanbod in het weekend en de bediening van kwetsbaren.



5. HET PROCES NAAR EEN VOORKEURSVARIANT

5.1 Inleiding

We hebben geconstateerd dat het gebruik van de Stadsdienst afneemt (van 487 reizigers per werkdag in 2016 naar 284 reizigers per etmaal in de eerste twee maanden van 2020), waardoor de kostendekkingsgraad is gedaald. Een groot deel van de haltes heeft relatief weinig in- en uitstappers per dag. Als het ov op deze haltes komt te vervallen, worden sommige mensen erg beperkt in hun verplaatsingsmogelijkheden. Andere vormen van ov kunnen hierin een oplossing bieden wanneer deze beter aansluiten bij de wens van de (potentiële) gebruikers. Het gaat dan om oplossingen die toegankelijk zijn voor de doelgroep, de bereikbaarheid versterken en qua kosten beter te dragen zijn voor provincie, gemeenten en reizigers. In het Regionaal Transitieplan ov wordt als maatregel genoemd om meer in te zetten op passend vervoer.

Op basis van de voorgaande analyse en de vooraf meegegeven randvoorwaarden hebben we een aantal kansrijke scenario's op hoofdlijnen ontwikkeld. Deze zijn getoetst aan vooraf opgestelde criteria en besproken met de werkgroep, welke hieronder wordt toegelicht. Dit iteratieve proces heeft geleid tot meerdere aanpassingen en uiteindelijk tot een gedragen voorkeursvariant, welke in het volgende hoofdstuk verder wordt uitgewerkt. In dit hoofdstuk vatten we eerst het proces kort samen.

5.1.1 Werksessies

In de periode januari-maart 2022 zijn 2 werksessies georganiseerd. De werkgroep bestond uit de opdrachtgevende overheden provincie Flevoland en gemeente Dronten (waarvan gemeente Dronten niet bij de tweede werksessie aanwezig was), de vervoerders Connexxion en Taxi Witteveen en vertegenwoordigers van reizigersgroepen, namelijk ROCOV, Adviesraad Sociaal Domein Dronten, De Meerpaal-Welzijn, Aeres Hogeschool en KBO-PCOB. Doel van deze werksessies was om de resultaten van de vervoerkundige analyse en de enquêteonderzoeken te toetsen, criteria in beeld te brengen waaraan een ov-oplossing moet voldoen, tot een voorkeursvariant te komen en invulling te geven aan deze voorkeursvariant.

5.2 Variantenanalyse

Op basis van de vervoerkundige analyse, de analyse van het wmo-systeem, het enquêteonderzoek en de feedback van de werkgroep zijn een aantal karakteristieken van het gebied en behoeften van de potentiële doelgroep naar voren gekomen.

Zoals uit de enquêteonderzoeken is gebleken, zijn de gebruikers van de Stadsdienst op te delen in twee groepen. Enerzijds is er een relatief grote groep studenten die efficiënt vervoerd moet worden; anderzijds is er een diffuse groep die behoefte heeft aan oppervlakte-ontsluiting. Beide groepen moeten goed worden bediend.

Hieronder benoemen we op hoofdlijnen een aantal mogelijke conceptvarianten die aansluiten op de karakteristieken van de groep.



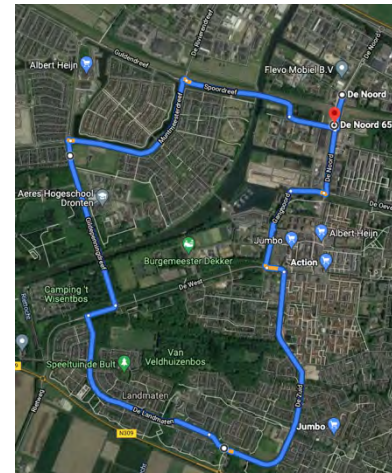
5.2.1 Variant 1: huidige situatie

De eerste variant is de referentievariant. Hierbij blijft alles (ov en wmo-vervoer) bij het oude. Dit betekent dat de Stadsdienst de route volgt uit de hiernaast weergegeven afbeelding. Deze variant geeft ons de mogelijkheid om de andere varianten aan de huidige situatie te toetsen om de potentiële verbetering in beeld te brengen.

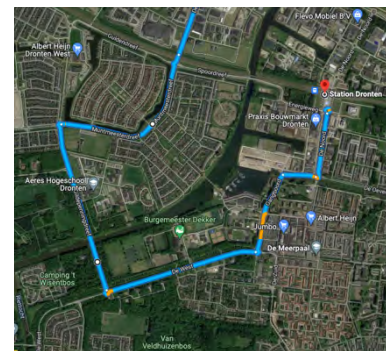
5.2.2 Variant 2: basislijn en buurtbus

In dit scenario vervalt de route van de Stadsdienst en maakt buslijn 146 tijdens alle ritten een extra rondje zoals weergegeven in de hiernaast geplaatste afbeelding. Dit rondje noemen we de basislijn. Bij deze route worden het station, het centrum en de Hogeschool als (nagenoeg) enige haltes aangedaan.

Voor de overige haltes wordt een buurtbus ingezet, die wordt gereden door vrijwilligers. De buurtbus rijdt een vaste route langs haltes, waar niet vanaf wordt geweken. Deze route kan bestaan uit haltes die werden aangedaan door de Stadsdienst, maar niet meer worden aangedaan door de basislijn, maar ook door nieuwe haltes in wijken waar nog geen ov-verbinding ligt. De buurtbus is een klein busje met 8 zitplekken.



Figuur 22: Huidige route Stadsdienst

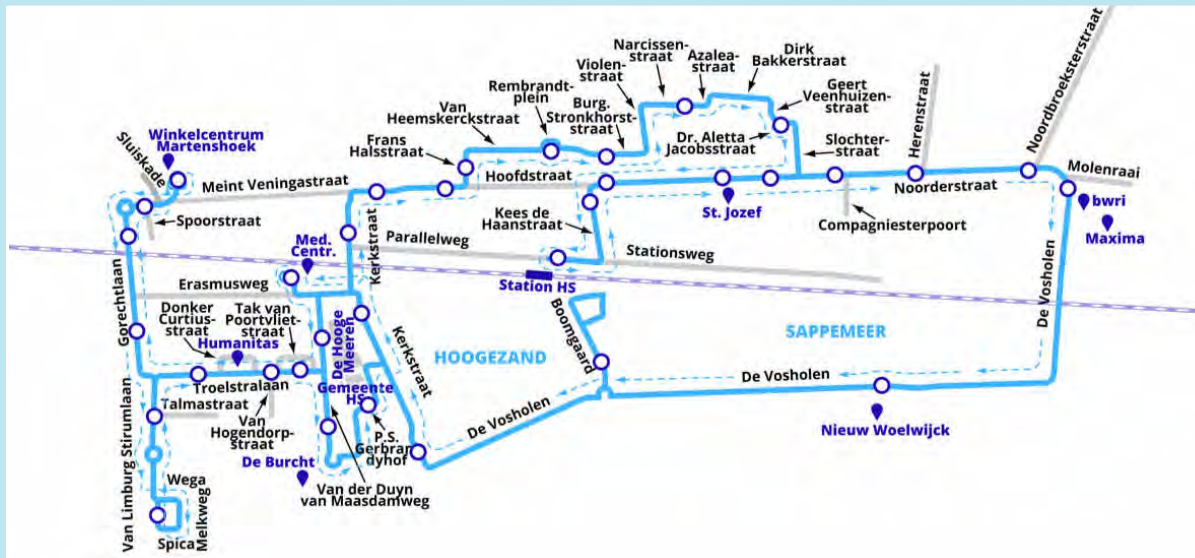


Figuur 23: Mogelijke route basislijn in variant 2, 3 en 4



Voorbeeld: Servicebus Hoogezand-Sappemeer

Sinds 2009 rijdt in Hoogezand-Sappemeer een vergelijkbare buurtbus. In onderstaande afbeelding de route van deze buurtbus weergegeven. Te zien is dat de bus zowel door woonwijken rijdt (bijv. ten noorden van het station) als langs belangrijke maatschappelijke voorzieningen komt (zie de in het blauw weergegeven locaties zoals Winkelcentrum Martenshoek). Hiermee heeft de buurtbus een betere dekking dan een reguliere buslijn. Omdat de buurtbus kleiner is dan een gewone bus, kan de buurtbus makkelijker de kernen van woonwijken bereiken.



Figuur 24: Route Servicebus Hoogezand-Sappemeer

5.2.3 Variant 3: basislijn en taxibus

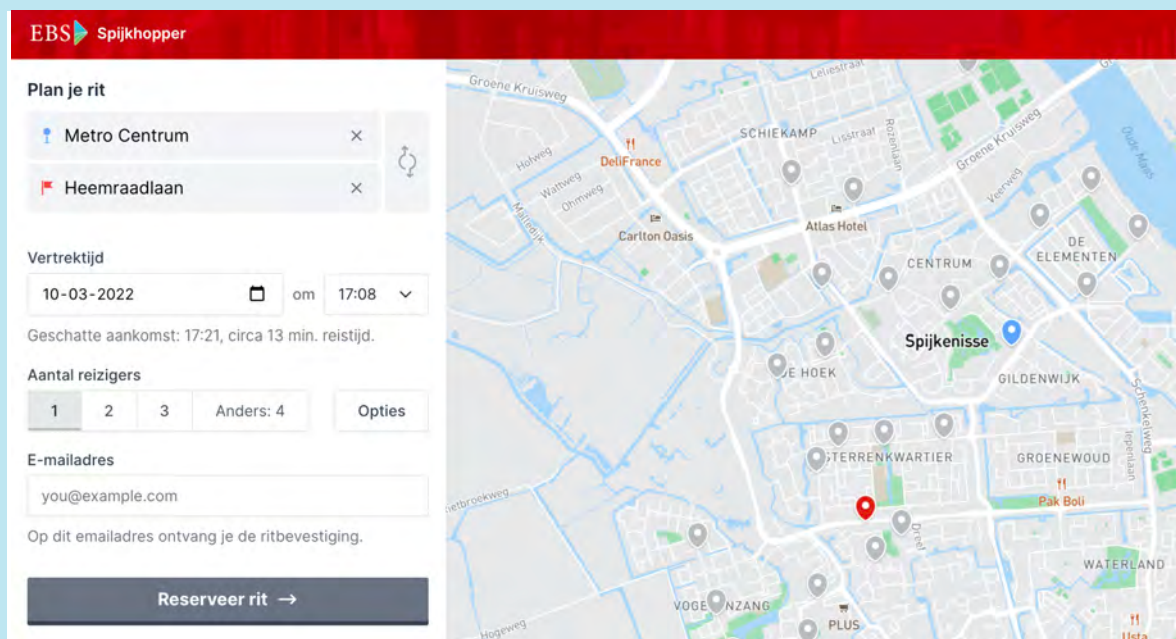
Deze variant lijkt in veel opzichten op variant 2. Het idee van de basislijn in deze variant is namelijk gelijk aan de vorige variant. Het verschil tussen variant 2 en 3 is dat er bij variant 3 een taxibus wordt ingezet voor haltes die niet worden aangedaan door de basislijn. Dit houdt in dat een taxibedrijf een taxibus met een beroepschauffeur inzet op een vaste route waarbij mensen van halte naar halte kunnen reizen. Het voordeel van deze variant is dat het relatief weinig implementatietijd en -kosten met zich meebrengt vergeleken met een vrijwilligersconcept.

5.2.4 Variant 4: basislijn en vraagafhankelijk vervoer

Ook in deze variant wordt de Stadsdienst vervangen door een basislijn tussen het station, het centrum en de Hogeschool, uitgevoerd door lijn 146. Voor het overige verzorgingsgebied van de kern Dronten wordt vraagafhankelijk vervoer ingezet. Reizigers kunnen van tevoren reserveren wanneer zij hier gebruik van willen maken, en geven daarbij hun herkomst- en bestemmingslocatie aan. De busjes worden gereden door betaalde krachten en rijden alleen wanneer er vraag is. Er dient nader te worden bepaald of het vraagafhankelijke vervoer van halte tot halte reist, of van deur tot deur. Voordeel van deur-tot-deurvervoer is dat reizigers weinig tot geen voor- of natransport nodig hebben. Dit biedt een zekere mate van comfort. Nadeel hiervan is dat ritten meer tijd zullen kosten omdat de busjes vaker de wijk in moeten.

Voorbeeld: SpijkHopper

De SpijkHopper is een vorm van vraagafhankelijk vervoer die in 2021 in werking is getreden. Vanwege het afnemende gebruik van een aantal buslijnen is in Spijkenisse gezocht naar een duurzamer alternatief dat het verzorgingsgebied beter kan bedienen. Aan de haltes van de buslijnen die komen te vervallen zijn nieuwe haltes toegevoegd die van belang zijn voor senioren. Gebruikers kunnen via een laagdrempelige website of telefonisch gemakkelijk een rit reserveren, een half uur van tevoren. De bus rijdt alleen naar de haltes waarvoor reizigers hebben gereserveerd, zodat reizigers zoveel mogelijk rechtstreeks kunnen reizen naar de halte van hun bestemming. De route die de bus aflegt, kan dus variëren. Het vervoer rijdt van halte naar halte. Gebruikers betalen voor een rit met de OV-chipkaart of met de pinpas.



Figuur 25: Reserveringswebsite SpijkHopper

5.3 Aannames voor de vergelijkbaarheid

Voor de vergelijkbaarheid van de varianten hebben we een aantal kenmerken als constant beschouwd.

- Het reizigerstarief is constant gehouden en is nog nader te bepalen.
- De scope van het gebied is de kern Dronten.
- De huidige vraag (wmo en lijn 21/22) is als referentie genomen, inclusief aannames voor de impact van corona op de vraag.
- Bij variant 2, 3 en 4 gaan we ervan uit dat de basislijn dezelfde route heeft.

5.4 Multicriteria-analyse

5.4.1 Criteria

Om tot een voorkeursvariant te komen zijn de varianten hoog over getoetst aan de onderstaande criteria. Deze criteria zijn opgesteld op basis van ervaring met vergelijkbare projecten en zijn tijdens de eerste werksessie aangevuld met suggesties vanuit de werkgroep.



Criteria	Definitie
Laagdrempeligheid/toegankelijkheid	In hoeverre kunnen er bij de varianten belemmeringen worden ervaren in het gebruik?
Gebruiksvriendelijkheid	In hoeverre sluit de oplossing aan bij de behoeften van de doelgroep? Speciale aandacht gaat uit naar de bediening van kwetsbaren
Financiële haalbaarheid	Globale inschatting op basis van inzet personeel/materieel (kengetallen) + kosten voor exploitant/gemeente/provincie en voor de gebruiker
Verwacht gebruik	Inschatting van gebruik op basis van aannames en referentieprojecten/studies; in hoeverre is deze variant uitbreidbaar bij een hoge vraag?
Uitvoerbaarheid	In hoeverre vraagt de oplossing meer of minder inspanningen / investeringen om operationeel te zijn (o.a. infra, ict, etc.)
Toekomstvastheid en vernieuwend	In hoeverre is de oplossing schaalbaar, toekomstvast en flexibel ten opzichte van nieuwe ontwikkelingen (bijv. MaaS en nieuwe concessie etc.). Het systeem moet innovatief zijn om een pilot te kunnen verantwoorden.

Tabel 4: Criteria voor de multicriteria-analyse

5.4.2 Beoordeling

Alle varianten zijn getoetst op de bovenstaande criteria. Bijlage 4 bevat een uitgebreide tabel met de plus- en minpunten van de varianten per criterium. Hieronder lichten we de belangrijkste voor- en nadelen per variant toe, gevolgd door een tabel met de eindscore van de multicriteria-analyse.

Variant 1: huidige situatie

Voordelen:

- Goede bediening van het centrum, de Aeres Hogeschool, De Manege en De Landmaten (voordeel voor inwoners).
- Doordat het een vaste lijndienst is, weten reizigers waar ze aan toe zijn (voordeel voor reizigers).
- Door de grootte van de bus zit de bus niet snel vol (voordeel voor reizigers).

Nadelen:

- De huidige buslijnen (waar de Stadsdienst onderdeel van is) ontsluiten niet de gehele kern (nadeel voor inwoners).
- Veel haltes van de Stadsdienst hebben weinig in- en uitstappers (nadeel voor vervoerder).
- De Stadsdienst rijdt niet in het weekend en laat op de avond (nadeel voor reizigers & inwoners).
- De Stadsdienst heeft niet altijd een goede aansluiting op ander vervoer zoals de trein (nadeel voor reizigers & inwoners).
- De Stadsdienst heeft een lage kostendekkingsgraad (nadeel voor bestuurder).

Variant 2: basislijn en buurtbus

Voordelen:

- Deze variant biedt een goede bediening van het centrum en Hogeschool voor studenten (voordeel voor reizigers).
- Deze variant is financieel aantrekkelijk door de inzet van vrijwilligers (voordeel voor bestuurder).
- Omdat de uitvoeringskosten door de inzet van vrijwilligers relatief laag zijn, is er binnen deze variant een groot bedieningsgebied mogelijk, waarbij alle belangrijke opstappunten aangedaan kunnen worden (voordeel voor inwoners).



- Door de relatief lage uitvoeringskosten zijn er meer mogelijkheden om in de avond of in het weekend te rijden (voordeel voor reizigers & inwoners).
- Deze variant is laagdrempelig omdat het om een vaste dienst gaat (zonder reservering). Hierdoor weten reizigers waar ze aan toe zijn (voordeel voor reizigers).
- In de nieuwe concessie moet de buurtbus rolstoeltoegankelijk zijn (voordeel voor reizigers & inwoners).
- De ASD en de Meerpaal beschikken over een goede basis voor vrijwilligers (voordeel voor bestuurder en vervoerder).

Nadelen:

- De buurtbus rijdt (afhankelijk van de beschikbaarheid van vrijwilligers) waarschijnlijk niet op zondag (nadeel voor reizigers & inwoners).
- Het kost relatief veel implementatietijd en -geld om een buurtbusorganisatie op te tuigen (nadeel voor bestuurder & vervoerder).

Variant 3: basislijn en taxibus

Voordelen:

- Deze variant biedt een goede bediening van het centrum en Hogeschool voor studenten (voordeel voor reizigers).
- Door de inzet van beroepschauffeurs zijn er meer mogelijkheden om in de avond, in het weekend of op feestdagen te rijden (voordeel voor reizigers & inwoners).
- Deze variant is laagdrempelig omdat het om een vaste dienst gaat (zonder reservering). Hierdoor weten reizigers waar ze aan toe zijn (voordeel voor reizigers).
- Binnen deze variant kan er vergeleken met variant 1 een relatief groot gebied bediend worden (voordeel voor inwoners).
- Het implementeren van de taxibus brengt minder tijd en kosten met zich mee dan de buurtbus (voordeel voor bestuurder en vervoerder).

Nadelen:

- De uitvoering van deze variant is duurder dan de uitvoering van variant 2, waardoor er een minder uitgebreid reisaanbod mogelijk is (nadeel voor reizigers & inwoners).
- Taxibussen zijn niet altijd rolstoelvriendelijk (nadeel voor reizigers & inwoners).

Variant 4: basislijn en vraagafhankelijk Vervoer

Voordelen:

- Deze variant biedt een goede bediening van het centrum en Hogeschool voor studenten (voordeel voor reizigers).
- Door de inzet van beroepschauffeurs zijn er meer mogelijkheden om in de avond, in het weekend of op feestdagen te rijden (voordeel voor reizigers & inwoners).
- Omdat deze variant vraaggestuurd is, is er meer aandacht voor reizigers (voordeel voor reizigers).
- Vraagafhankelijk vervoer is duurzaam omdat de dienst rijdt op aanvraag (voordeel voor reizigers, inwoners, bestuurder & vervoerder).

Nadelen:

- Het een half uur van tevoren moeten reserveren kan een drempel vormen (nadeel voor reizigers & inwoners).
- Door de drempel van het reserveren kan het gebruik tegenvallen (nadeel voor bestuurder & vervoerder).



Criteria	Variant 1: huidige situatie	Variant 2: basislijn en buurtbus	Variant 3: basislijn en taxibus	Variant 4: basislijn en vraagafhankelijk
Laagdrempeligheid/toegankelijkheid	0	+	+	0
Gebruiksvriendelijkheid	-	+	-	+
Financiële haalbaarheid	-	+	0	0
Verwacht gebruik	-	0	0	0
Uitvoerbaarheid	0	+	+	0
Toekomstvastheid en vernieuwend	-	0	0	+
Eindscore	-	++	+	+

Tabel 5: Eindscore multicriteria-analyse

5.5 Conclusie

Op basis van de multicriteria-analyse adviseren wij om variant 2 bestaande uit de basislijn en de buurtbus verder uit te werken. De werkgroep heeft hiermee ingestemd. In de tweede werksessie is echter opgemerkt dat er meer aandacht uit kan gaan het vraagafhankelijke vervoer via Regiotaxi. Qua bekendheid en laagdrempeligheid valt hier namelijk nog wat te winnen. Daarom werken we in het volgende hoofdstuk variant 2 uit, bestaande uit de basislijn en een buurtbus, en besteden we aandacht aan het vraagafhankelijk vervoer. Deze combinatie zorgt voor een divers aanbod waardoor reizigers een keuze houden. Voor studenten is de basislijn als ingekorte versie van de Stadsdienst een aantrekkelijk alternatief. Hiermee wordt de reistijd naar de Hogeschool korter dan in de huidige situatie. De buurtbus is een aantrekkelijk alternatief voor bewoners uit verschillende hoeken van de kern die bijvoorbeeld naar het centrum of het station willen. De buurtbus kan namelijk goed de wijk ontsluiten. Het vraagafhankelijke vervoer is een mooi alternatief voor de momenten waarop de buurtbus niet rijdt.



6. UITWERKING BASISLIJN, BUURTBUS EN VRAAGAFHANKELIJK VERVOER

Dit hoofdstuk gaat in op de concept-uitwerking van de basislijn, de buurtbus en het daaropvolgende vraagafhankelijke vervoer. Het hoofdstuk geeft een inschatting van de kosten en hoe deze zouden kunnen worden ingepast. In de praktijk zal deze moeten worden geëvalueerd en eventueel worden bijgestuurd. De financiële uitwerking bepaalt de verdere invulling van de drie concepten.

6.1 Nadere invulling basislijn

6.1.1 Kaders

In het transitieplan is opgenomen dat voor deze nieuwe mobiliteitsoplossing €100.000,- beschikbaar is, dit komt overeen met de huidige kosten van de stadsdienst.

De opdrachtgever van het openbaar vervoer, in dit geval de provincie, subsidieert het openbaar vervoer door een bepaald bedrag per DRU aan de vervoerder te betalen. DRU staat voor dienstregelinguur, het DRU-tarief is de subsidie die de opdrachtgever verleent om één voertuig één uur te laten rijden. Aan de hand van het aantal DRU's dat een lijn kost kunnen de kosten per jaar worden berekend.

In de toekomstige ov-concessie IJssel-Vecht ligt de opbrengstverantwoordelijkheid bij de vervoerder, de vervoerder ontvangt dan het netto DRU-tarief. In de huidige concessie is de provincie zelf opbrengstverantwoordelijk en is het bruto DRU-tarief relevant. Aangezien nog niet bekend is welke vervoerder vanaf 2023 het openbaar vervoer gaat verzorgen in Flevoland, rekenen we in dit onderzoek met een indicatief netto DRU-tarief waarbij we ervan uitgaan dat de opbrengst per DRU niet wijzigt. Dit netto DRU-tarief bedraagt indicatief €60,-.

6.1.2 Uitgangspunten en venstertijden

Voor het rompnnet stellen we voor om de verbinding met de Aeres Hogeschool te integreren met lijn 146 en in beide richtingen langs de Aeres Hogeschool te rijden. In de huidige situatie rijdt deze lijn namelijk al voor een deel langs de Aeres Hogeschool, het uitbreiden hiervan is een kostenefficiënte oplossing.

In de huidige situatie rijdt lijn 146 in de richting van het station langs de Aeres Hogeschool, dit zijn 16 ritten per dag. In de huidige dienstregeling duurt de omweg via de Aeres Hogeschool 6 minuten langer dan de route via de Energieweg. Op zaterdag rijdt lijn 146 niet langs de hogeschool en op zon- en feestdagen rijdt de lijn alleen in de richting van Swifterbant langs de Hogeschool.

We adviseren om de uitbreiding van het rompnnet zoveel mogelijk aan te laten sluiten bij de venstertijden van de huidige stadsdienst. Wel gaan we er, gezien de lage bezettingscijfers in de laatste twee ritten, uit van een bedieningsperiode tot 18:00. Hierbij ontstaat om 18:02 de laatste reisoctie naar de hogeschool en om 18:45 de laatste reisoctie vanaf de hogeschool. Verder gaan we, in lijn met de huidige stadsdienst, uit van een uurdienst. Dit betekent dat de extra ritten, bijvoorbeeld de rit van 15:32 richting Swifterbant, ongewijzigd blijven. Tot slot rijdt de eerste rit van lijn 146 vanaf 6:00 in plaats van vanaf 7:00. Voor de robuustheid van de dienstregeling adviseren we ook om deze eerste rit via de hogeschool te rijden. Op de aansluiting op de sprinter van en naar Zwolle hebben de veranderingen geen impact.



Op zon- en feestdagen rijdt lijn 146 vanaf het station via het centrum en de Aeres Hogeschool, richting het station wordt de route via de Energieweg gehanteerd. Dagelijks maken circa 14 reizigers gebruik van deze rit, gemiddeld één per rit. Deze route bedient vermoedelijk scholieren/studenten die op zondag weer teruggaan naar hun woning in Dronten. Vervoerkundig heeft deze verbinding voordelen, zo kan met één bus binnen een halfuur van Dronten naar Swifterbant en weer terug worden gereden. Het inkorten bespaart zes minuten per rit, technisch gezien komt dit neer op een besparing van €5.000,- per jaar. Wanneer deze zes minuten echter niet effectief worden opgevuld is het enige gevolg dat de bus ieder half uur zes minuten stil staat. Vooral vanuit dit oogpunt adviseren we de route niet te wijzigen.

Onderstaande tabel laat het voorstel van de routewijzigingen zien. In bijlage 5 is opgenomen waar in de dienstregeling de uitbreiding impact heeft.

	Via centrum / Aeres	Korte route niet via centrum/Aeres
Werkdagen van 6:00 uur tot 18:00 uur	Beide richtingen	Extra ritten Dronten - Swifterbant
Werkdagen vanaf 18:00 uur	Niet	Beide richtingen
Zaterdag	Niet	Beide richtingen
Zondag	Richting Swifterbant	Richting station

Tabel 6: Rijperiodes omrijroutes lijn 146.

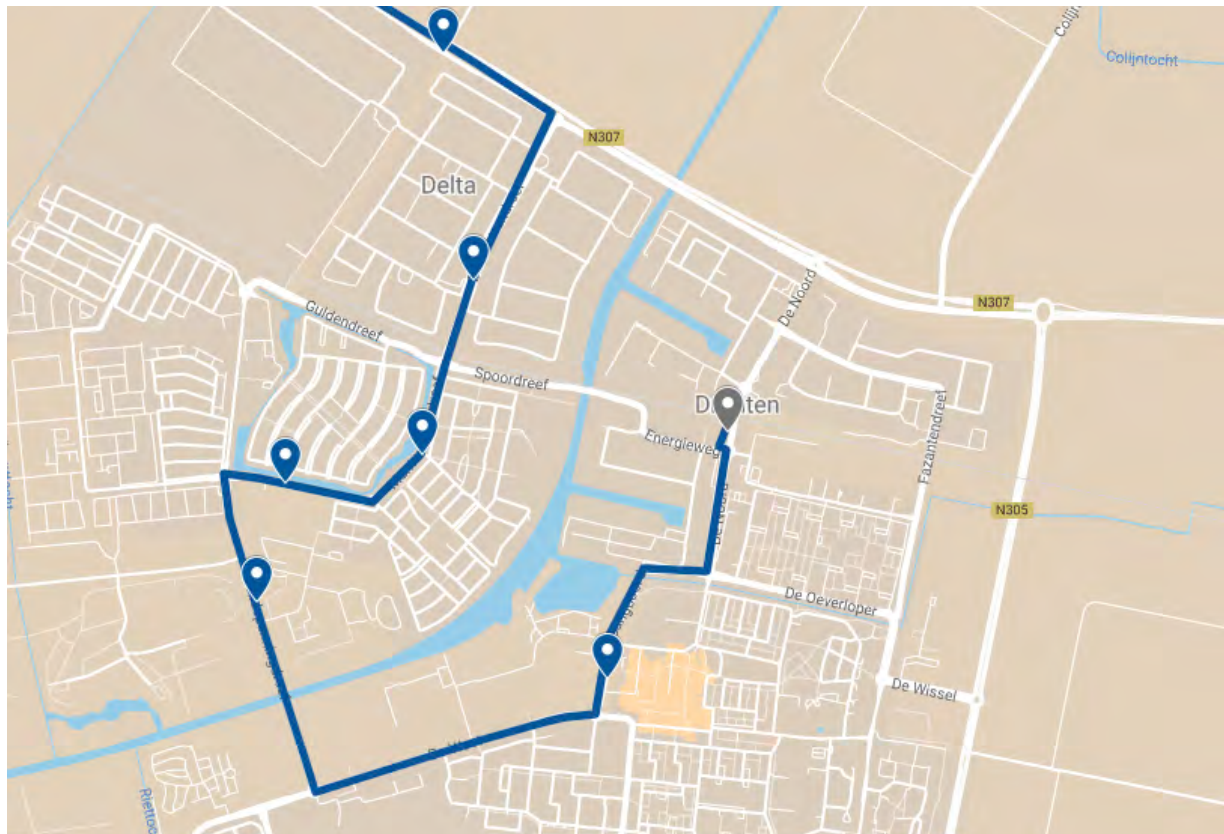
6.1.3 Financiële uitwerking

In de richting Emmeloord - Dronten wijzigt er niets aan de dienstregeling. In de richting Dronten - Emmeloord zullen 13 ritten worden omgeleid via de Aeres Hogeschool. Op zondag duurt de rit van het station naar de halte Het Spaarne via de Aeres Hogeschool 10 minuten. De ritten vanaf Het Spaarne via de Energieweg duren 4 minuten. Een verschil van 6 minuten. De extra reistijd bedraagt dan $13 * 6 = 78$ minuten extra per werkdag. Dit komt neer op circa €20.000,- extra per jaar. Er blijft hiermee €100.000,- - €20.000,- = €80.000,- over voor een alternatief.

We hebben echter slechts een globaal inzicht in de huidige bezetting van lijn 146. In de praktijk zal moeten blijken in hoeverre de lijn de reizigers van de huidige stadsdienst kan opvangen en wanneer zich knelpunten voordoen. Ons advies is om rekening te houden met een extra rit in de ochtend- en avondspits en hier budget voor vrij te houden. Deze rit zou vorm kunnen krijgen als een ingekorte versie van de huidige stadsdienst met de route station - Aeres Hogeschool - Centrum - Station. Deze route kost ongeveer 15 minuten en is alleen nodig op schooldagen, dit komt neer op circa €3.000,- per rit per jaar, in totaal €6.000,-. In de praktijk moet blijken of en op weke tijdstippen hier behoefte aan is. Dit brengt het resterende bedrag naar €74.000,-

6.1.4 Haltes

De haltes van de basislijn die lijn 146 zal aandoen, komen overeen met de haltes die lijn 146 momenteel aandoet wanneer het rondje langs de Hogeschool wordt gereden. Het gaat om de haltes Rendierweg, Het Spaarne, Dukaat, Eurosingel, Aeres Hogeschool en Centrum. Het eind- of startpunt van deze lijn is station Dronten.



Figuur 26: routing en haltes basislijn

6.2 Nadere invulling buurtbus

6.2.1 Organisatorisch

De buurtbus wordt gereden door vrijwilligers. Om de buurtbus operationeel te krijgen, moet er een buurtbusvereniging worden opgezet. Vrijwilligers die in de buurtbus willen rijden worden lid van deze vereniging. Voor het opzetten van deze vereniging is de gemeente verantwoordelijk. Uit de werksessies is gebleken dat de stakeholders erop vertrouwen dat er voldoende vrijwilligers beschikbaar zijn om een buurtbusproject van de grond te krijgen. De Meerpaal heeft een vrijwilligersbestand waaruit kan worden geput voor het werven van vrijwilligers voor de buurtbus. Het ligt daarom voor de hand dat de gemeente het opzetten van een buurtbusvereniging samen met de Meerpaal (en eventueel andere organisaties zoals de seniorenorganisatie KBO-PCOB of de ASD) oppakt. Van de gemeente verwachten we bereidheid om vrijwilligers bij te staan om een organisatie op te zetten. Het openbaarvervoerbedrijf is verantwoordelijk voor de levering van de buurtbussen en levert ondersteuning ten aanzien van opleiding en keuring van de vrijwilligers en het opstellen van de dienstregeling. Vanuit de provincie/OV-oost wordt kennis en ervaring vanuit andere buurtbusprojecten beschikbaar gesteld.

6.2.2 Haltes

Tijdens de tweede werksessie hebben we met de werkgroep in kaart gebracht welke gebieden bediend zouden worden met de buurtbus. Het gaat hierbij enerzijds om woongebieden (zowel bestaande als nog te ontwikkelen). Anderzijds gaat het om voorzieningen, zoals winkelcentra, zorginstellingen en sportlocaties.



Op basis hiervan zijn er een aantal concrete suggesties voor buurtbushaltes gedaan. In onderstaande kaart zijn de resultaten van deze werksessie weergegeven. Aanvullend op de aangegeven locaties op de kaart is Ketelhaven genoemd als woonlocatie. Met betrekking tot Ketelhaven is expliciet benoemd dat deze buiten de scope van het onderzoek valt.



Figuur 27: Woonlocaties, werkvoorzieningen en suggesties voor buurtbushaltes

Zoals beschreven in de financiële uitwerking, zijn er door het opheffen van de Stadsdienst voldoende financiële middelen beschikbaar om twee buurtbussen te laten rijden. Wij zien er meerwaarde in om een route te creëren waarbij we niet alleen verschillende wijken met het centrum en het station verbinden, maar ook de wijken onderling met elkaar verbinden. Daarom is ons voorstel om één lange route te creëren die door twee buurtbussen per uur (in tegengestelde richting) gereden kan worden, in plaats van twee kortere routes. Wel is het belangrijk dat het centrum en het station in deze route goed worden bediend, omdat dit voor de meeste mensen toch het begin- of eindpunt van de route zal zijn. Door een 'achtje' te rijden kan het centrum en het station twee keer per uur worden bediend. Een ander belangrijk uitgangspunt is dat een verbinding met de Aeres Hogeschool wordt vermeden, omdat studenten niet de gewenste doelgroep zijn voor deze buurtbus. Gebruik van de buurtbus door deze doelgroep zal direct leiden tot capaciteitstekort op de buurtbussen, omdat deze maar 8 zitplaatsen hebben.

Rekening houdend met deze voorwaarden komen we tot onderstaand voorstel voor een route voor de buurtbus. De buurtbus rijdt dan vanaf het station langs de oostkant van het centrum, Oud-Dronten en de Landstreken naar de Golfresidentie. Vanaf daar rijdt de bus via de Landmaten en de westkant van het centrum weer terug naar het station. Vervolgens rijdt de bus een rondje langs de Gilden in Dronten-west en eindigt weer op het station. Afhankelijk van de vraag naar extra haltes voor de buurtbus kan de gemeente extra haltes introduceren, om zo de loopafstanden zo kort mogelijk te maken. We verwachten dan ook medewerking van de gemeente om voldoende haltes te kunnen realiseren met een goede dekking.

De gehele route is 21 kilometer lang. Een buurtbus rijdt inclusief alle stops ongeveer 25 km per uur. Daarnaast moet rekening worden gehouden met ongeveer 10 minuten margetijd. Daarom moet de route passen in 50 minuten reistijd uitgaande van een snelheid van 25 km per uur. De door ons voorstelde route kost 50:30 minuten uitgaande van een snelheid van 25 km per uur. Dit is net kort genoeg om de route inclusief alle haltes in een uur tijd af te leggen.



Figuur 28: Voorstel route buurtbus

6.2.3 Venstertijden en frequentie

De venstertijden van de bus zijn afhankelijk van de beschikbaarheid van vrijwilligers. In andere gemeenten zien we dat dit soort buurtbusconcepten doordeweeks vaak tussen 8.00 of 9.00 uur en avondetinstijden (18.00 of 19.00 uur) rijden, en daarnaast in veel gevallen op de zaterdag (overdag). Daarom stellen we voor om, indien de vrijwilligers hiertoe bereid zijn, op werkdagen en zaterdagen tussen 9.00 en 18.00 uur de buurtbus te laten rijden.



Zoals eerder beschreven wordt de dienstregeling van een uur door twee bussen gereden in tegengestelde richting. Wat betreft de vertrektijden van de buurtbus dient rekening te worden gehouden met de overstapmogelijkheden op andere buslijnen of de trein.

6.2.4 Financiële uitwerking

Met het rompnnet worden de belangrijkste bestemmingen voor treinreizigers en studenten, namelijk het Station, het Centrum en de Aeres Hogeschool bediend. De reistijd van en naar de hogeschool wordt zelfs verbeterd. Aanvullend op de Stadsdienst is ons voorstel om met buurtbussen te rijden. Een buurtbus wordt gereden met vrijwilligers en 8-persoons busjes.

Een DRU-prijs bestaat voor een groot deel uit personeelskosten en exploitatiekosten van het materieel. Door te rijden met vrijwilligers in kleine busjes vervalt een groot deel van deze kosten. We stellen voor om op maandag tot en met zaterdag te rijden, tijdens sessies kwam naar voren dat hiervoor voldoende vrijwilligers beschikbaar zijn. Verder gaan we, gezien de vervoersvraag en de lengte van de route uit van twee buurtbussen. De kosten van een buurtbus komen neer op circa €21.200,- per buurtbus, in totaal dus €42.400,-.

Daarnaast geldt een jaarlijkse subsidie voor buurtbusverenigingen van circa €7.500,- per jaar, dit brengt het totaal per jaar op circa €50.000,-. Van het budget van €74.000,- blijft dan €24.000,- over.

6.3 Nadere invulling vraagafhankelijk vervoer

6.3.1 Financiële uitwerking

Over het algemeen is het van vrijwilligers niet te verwachten om in de avonduren te rijden, daarom stellen we voor om het vraagafhankelijke vervoer via de Regiotaxi beter onder de aandacht te brengen als mobiliteitsoplossing voor in de avonduren.

De gemiddelde kostprijs van een rit met de regiotaxi is €10,-. Als we uitgaan van circa 4 extra ritten per avond, komt dit neer op ongeveer €12.000,- extra per jaar. Van het budget van €24.000,- blijft dan €12.000,- over. Dit is ruim voldoende om een eventuele grotere vervoervraag op te vangen.

6.3.2 Bekendheid

De huidige Regiotaxi Flevoland wordt ingezet om op momenten dat het busvervoer niet operationeel is toch een goede vervoermogelijkheid te bieden. In principe is dit momenteel al het geval. Dit is echter bij het grote publiek nog onbekend. De maatregelen omtrent het vraagafhankelijk vervoer betreffen dan ook in eerste instantie het zorgen voor een betere bekendheid van de Regiotaxi bij een breder publiek. Het gaat met name om de bediening van het station in de avonduren en voor het bieden van vervoer wanneer de buurtbus niet rijdt. Hier moet duidelijker over worden gecommuniceerd naar potentiële reizigers. De provincie en de ov-vervoerder kunnen hier een rol in spelen als onderdeel van de marketing van het openbaar vervoer. Daarnaast kan ook de gemeente en de regiotaxivervoerder hier een rol in nemen.

6.3.3 Vervoerkundig aanbod

De huidige productkenmerken zijn van toepassing. Daarnaast kan in overleg met de vervoerder worden onderzocht of er een aantrekkelijker aanbod van en naar het station kan worden ontwikkeld.



We denken hierbij aan een vorm van het 'vlinder-concept' waarbij een klein voertuig passagiers van het station naar de haltes in de kern brengt (zie <https://vlinder.arriva.nl/#/>). Dit vervoer is 'vraaggestuurd', d.w.z. er wordt alleen gereden wanneer er reizigers zijn en naar de bestemmingen die deze reizigers hebben. We adviseren de Regiotaxi om na te denken over de doorontwikkeling van vraagafhankelijk vervoer, waarbij kan worden onderzocht wat de potentie is van een 'vlinder-concept' als aanbod van en naar het station in Dronten.

6.3.4 Tariefstelling

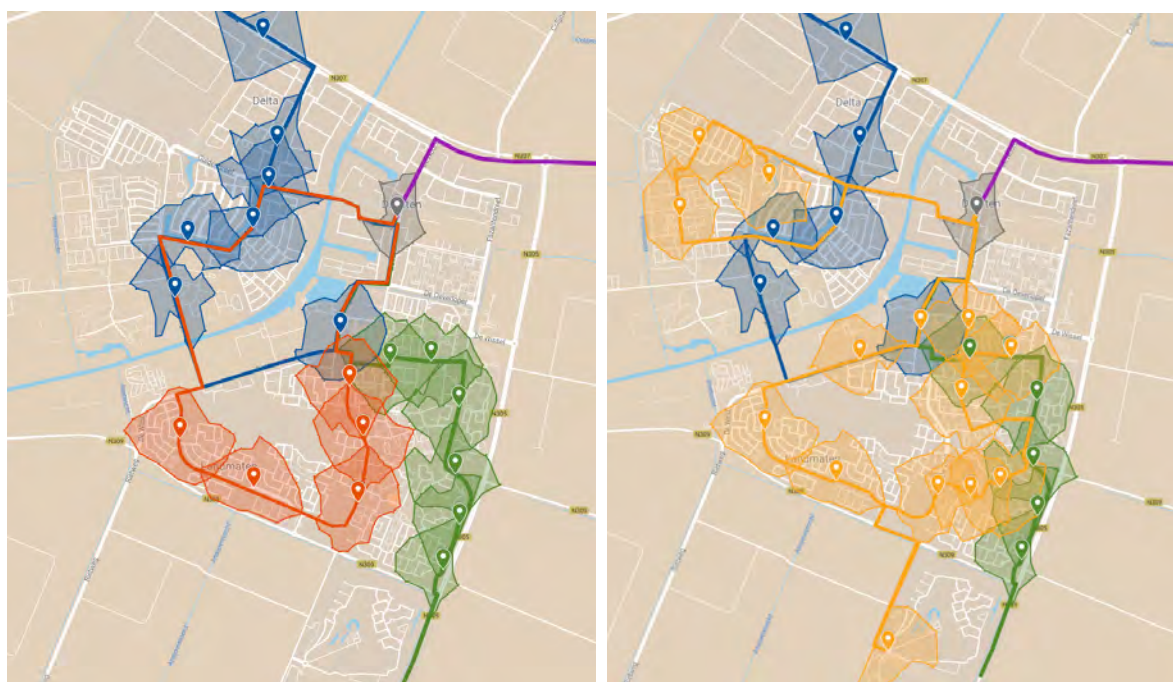
De huidige tariefstelling van de Regiotaxi blijft van toepassing. Overwogen kan worden om voor ketenreizen (met name van en naar het station) het tarief op een lager niveau te brengen zodat de aantrekkelijkheid en het gebruik zullen toenemen. Daarnaast is het van belang dat de provincie en de gemeente er samen voor zorgen dat voor reizen die ook met de buurtbus of andere ov-diensten gemaakt kunnen worden het commerciële tarief geldt. Wanneer het 'vlinder-concept' wordt geïntroduceerd zal gekeken moeten worden naar een passend en aantrekkelijk tarief.

6.4 Vergelijking huidige situatie en adviessituatie

Doel van dit onderzoek is om een mobiliteitsoplossing te vinden die voorziet in de mobiliteitsbehoefte van (potentiële) reizigers die past binnen de financiële middelen van de provincie. In de enquêteonderzoeken worden de ontsluiting van nieuwe wijken, de aansluiting op de trein, het aanbod in het weekend en de bediening van kwetsbaren genoemd als aandachtspunten.

6.4.1 Dekking

Zoals besproken in hoofdstuk 3, bevat het huidige ov-netwerk vooral in het noordwesten veel witte vlekken. Daarnaast is in de werksessies naar voren gekomen dat inwoners in het zuidoosten van Dronten ook niet altijd een ov-halte in de buurt hebben. Onderstaande afbeelding bevat een vergelijking van het dekkingsgebied van het huidige ov-netwerk en het dekkingsgebied van het door ons voorgestelde ov-netwerk. Te zien is dat het noordwesten veel beter wordt ontsloten met het ov, en de haltedichtheid in het zuidoosten ook toeneemt. De Gilden en de Landstreken zijn momenteel de belangrijkste herkomst-bestemmingenlocaties voor de Regiotaxi. Met de voorgestelde buurtbusroute bieden we inwoners van deze wijken een aantrekkelijk alternatief om het centrum te bereiken.



Figuur 29: Dekking van huidige ov-netwerk (links) en voorgesteld ov-netwerk inclusief buurtbus (rechts)

6.4.2 Bedieningstijden

Een belangrijk aandachtspunt vanuit de reizigers en inwoners is de beperkte bediening in het weekend. In de huidige situatie zijn reizigers op weekend- of feestdagen afhankelijk van lijn 146 of lijn 143. Buiten bedieningstijden kunnen reizigers ook gebruik maken van de Regiotaxi, al is dit bij veel mensen niet bekend.

Ons voorstel gaat uit van dezelfde bedieningstijden in het weekend en op feestdagen van lijn 146 en 147, met daarbovenop de buurtbus die op zaterdagen gaat rijden. Dit biedt veel inwoners de mogelijkheid om op zaterdagen het centrum of het station te bereiken. Daarnaast moet een impuls in de bekendheid van de Regiotaxi ervoor zorgen dat meer inwoners gebruik zullen maken van de Regiotaxi buiten bedieningstijden.

Lijn	Ma-Vr Spits	Ma-Vr Dal	Zaterdag	Zon- en feestdag
21	Uursdienst	Uursdienst	-	-
22	Uursdienst		-	-
146	Halvuursdienst	Uursdienst	Uursdienst	Uurdienst
147	Halvuursdienst	Uursdienst	Uursdienst	Uursdienst
143	Uursdienst	Uursdienst	-	-

Tabel 7: Bedieningstijden huidige situatie

Lijn	Ma-Vr Spits	Ma-Vr Dal	Zaterdag	Zon- en feestdag
146	Halvuursdienst	Uursdienst	Uursdienst	Uurdienst
147	Halvuursdienst	Uursdienst	Uursdienst	Uursdienst
143	Uursdienst	Uursdienst	-	-
Buurtbus	Uursdienst	Uursdienst	Uursdienst	-

Tabel 8: Bedieningstijden voorgestelde situatie



7. BIJLAGEN

7.1 Bijlage 1: Onderliggende gegevens vervoerkundige analyse

H-B matrix binnen Dronten, gemiddelde werkdag jan-feb 2019. Uitgaand van 43 werkdagen

Herkomst - bestemming		Dronten, Aeres Hogeschool	Dronten, Baskenstraat	Dronten, Beiersguldren	Dronten, Centrum	Dronten, De Ark	Dronten, De Barrage	Dronten, De Boeg	Dronten, De Ketting	Dronten, De Morgen	Dronten, Dukaat	Dronten, Eurosingel	Dronten, Het Spaarne	Dronten, Langstraat	Dronten, Langstraat Zuid	Dronten, Manege	Dronten, Meerpaal	Dronten, Melisse	Dronten, Station	Totaal
		0,09	0,02	2,09	0,02	0,02	0,02	0,07	0,05	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	29,8
Dronten, Aeres Hogeschool																				29,8
Dronten, Baskenstraat	0,09																			2,33
Dronten, Beiersguldren	0,09	0,05	0,02	0,16																1,79
Dronten, Centrum	0,79		0,21	0,33	0,14	0,23	0,09	0,79	0,49	0,09	0,56									16,2
Dronten, De Ark				0,05	0,05															0,67
Dronten, De Barrage	0,02	0,07	0,19	0,47																8,3
Dronten, De Boeg	0,14		0,05	0,07																6,51
Dronten, De Ketting	0,02		0,02	0,42	0,02															2
Dronten, De Morgen	0,02	0,05	0,14	0,56																8,53
Dronten, Dukaat	0,02	0,02	0,05	0,44																3,21
Dronten, Eurosingel		0,07	0,02	1,12																8,81
Dronten, Het Spaarne				0,33																0,26
Dronten, Langstraat			0,05	0,37	0,02															1,3
Dronten, Langstraat Zuid				0,19	0,02															0,53
Dronten, Manege	0,35	0,09	0,47	1,53		0,14														17,1
Dronten, Meerpaal				0,09	0,02			1,42												1
Dronten, Melisse				0,19	0,09															0,63
Dronten, Station	44,2	5,33	5,28	9,86	0,37	12,7	8,35	0,91	12,3	4,12	12	4	0,79	0,33	28,3	0,93	0,37			2,3
Totaal	45,8	5,77	6,51	18,3	0,77	13,2	8,77	3,21	13,3	4,42	13,1	4,07	1,7	1,74	30,3	2,88	1,28			111
		totaal																		
		286,33																		



H-B matrix binnen Dronten voor lijnen 21/22, gemiddelde werkdag jan-feb 2019. Uitgaand van 43 werkdagen

Herkomst-bestemming	Dronten, Aeres Hogeschool	Dronten, Baskenstraat	Dronten, Beiersgulden	Dronten, Centrum	Dronten, De Barrage	Dronten, De Boeg	Dronten, De Morgen	Dronten, Dukaat	Dronten, Eurosingel	Dronten, Manege	Dronten, Station	totaal
Dronten, Aeres Hogeschool	0,09	0,09	0,02	1,14	0,07	0,02		0,02	0,33	27,2		28,91
Dronten, Baskenstraat	0,09			0,02	0,02			0,05	0,05	0,19	2,33	2,74
Dronten, Beiersgulden	0,09	0,05		0,16	0,05	0,07		0,02	0,21	1,74		2,44
Dronten, Centrum	0,79		0,09	0,14	0,23	0,09	0,49	0,09	0,56	0,93	2,7	6,12
Dronten, De Barrage	0,02	0,07	0,19	0,47		0,05		0,05	0,02	0,12	8,3	9,28
Dronten, De Boeg	0,14		0,05	0,07			0,12		0,16	0	6,51	7,05
Dronten, De Morgen	0,02	0,05	0,14	0,56		0,07	0,02	0,02	0,07	0,07	8,53	9,56
Dronten, Dukaat		0,02	0,05	0,3	0,05	0,02			0,02	3,05		3,51
Dronten, Eurosingel		0,07	0,02	0,44	0,02	0,07	0,07		0,05	6		6,74
Dronten, Manege	0,35	0,09	0,47	1,53	0,14		0,16	0,09	0,21	0	17,1	20,16
Dronten, Station	44,1	5,3	2,4	9,12	12,7	8,35	12,3	4,09	12	28,3	1,44	140,09
totaal	45,6	5,74	3,42	14	13,2	8,77	13,3	4,4	13,1	30,3	84,9	236,60



Bezetting per halte lijn 21 (jan-feb 2020). Op werkdagen (41), naar uurblok. Opgesteld door de instappers en de uitstappers af te wegen, dit komt in de data niet overal overeen.

Halte	06 - 07	07 - 08	08 - 09	09 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18	18 - 19	19 - 20
Dronten, Station	0,0	1,1	2,7	10,7	4,6	3,6	4,9	5,1	6,5	7,6	9,0	8,5	3,8	2,0
Dronten, Centrum	0,0	1,1	2,7	10,0	4,3	3,4	4,3	4,5	6,0	7,6	9,2	8,7	3,7	1,7
Dronten, Baskenstraat	0,0	1,2	2,5	10,0	4,2	3,3	4,3	4,3	6,0	7,4	8,8	8,2	3,6	1,4
Dronten, De Boeg	0,1	4,4	3,1	10,0	4,2	3,4	4,2	3,7	5,5	6,8	8,0	7,7	3,2	1,2
Dronten, Manege	1,7	6,4	4,4	10,8	4,7	3,6	3,4	2,8	4,2	6,2	6,7	5,9	1,7	1,1
Dronten, De Barrage	2,6	8,5	5,1	11,1	4,8	3,6	2,9	2,6	3,6	4,8	5,4	5,1	1,8	0,9
Dronten, De Morgen	3,5	10,6	5,9	11,7	5,0	3,9	2,7	2,6	3,1	4,1	4,3	4,1	1,5	0,8
Dronten, Aeres Hogeschool	3,5	10,1	3,5	3,1	4,1	4,0	5,0	4,2	8,0	6,5	7,2	5,8	1,7	0,4
Dronten, Eurosingel	4,3	11,3	4,4	3,8	4,3	4,6	4,8	3,8	7,8	6,0	6,3	5,0	1,5	0,3
Dronten, Dukaat	4,4	11,9	5,1	4,0	4,6	4,7	4,9	3,8	7,7	5,9	6,1	4,8	1,5	0,3
Dronten, Beiersgelden	4,4	11,8	5,2	4,0	4,6	4,6	4,8	3,5	7,7	6,1	6,6	4,2	1,4	0,4
Dronten, Station	0,9	-1,2	0,0	-2,7	1,7	0,1	-1,0	-1,0	2,7	3,7	2,4	2,0	0,4	-0,2



Bezetting per halte lijn 22 (jan-feb 2020). Op werkdagen (41), naar uurblok. Opgesteld door de instappers en de uitstappers af te wegen, dit komt in de data niet overal overeen.

Halte	07 - 08	08 - 09	09 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18	18 - 19	19 - 20
Dronten, Station	6,3	5,8	5,3	6,3	3,5	5,3	6,4	6,4	8,8	8,5	8,1	5,5	3,4
Dronten, Beiersgouden	6,3	5,7	5,3	6,1	3,3	5,3	6,3	6,2	8,7	8,4	8,2	5,4	3,3
Dronten, Dukaat	6,4	5,6	5,2	6,1	3,3	5,3	6,2	5,9	8,3	8,0	7,7	5,0	3,2
Dronten, Eurosingel	6,8	5,6	5,6	6,1	3,8	5,0	5,6	5,2	7,7	7,0	6,6	4,3	3,0
Dronten, Aeres Hogeschool	6,8	-2,5	1,6	3,3	-0,4	4,1	4,6	6,0	9,3	12,0	7,7	4,4	2,8
Dronten, De Morgen	8,4	-1,6	2,5	3,5	0,0	4,2	4,0	5,3	8,4	11,3	6,5	3,6	2,7
Dronten, De Barrage	9,7	-0,5	3,3	4,0	0,3	4,3	4,0	5,2	7,2	10,3	5,2	3,0	2,7
Dronten, Manege	15,0	1,1	4,5	4,6	0,9	4,1	3,3	5,0	5,4	8,7	3,2	1,6	1,5
Dronten, De Boeg	16,3	1,8	5,2	4,7	1,6	4,1	3,0	4,7	4,2	7,4	2,5	0,6	1,3
Dronten, Baskenstraat	16,5	2,0	5,2	4,8	1,7	4,1	2,9	4,5	3,9	6,9	2,1	0,4	1,1
Dronten, Centrum	16,7	2,1	4,5	4,4	1,4	4,2	2,9	4,1	3,4	6,1	1,7	0,2	0,8
Dronten, Station	11,1	-4,1	-0,6	0,6	-3,1	0,5	0,4	0,7	-0,7	-0,5	-1,0	-0,9	-0,2



Bezetting t.o.v. capaciteit per lijn per uurblok. Werkdagen jan-feb 2019

	143			146			147			663			21			22			tot		
Uurblok	bezet	vnfj	%	bezet	vnfj	%	bezet	vnfj	%	bezet	vnfj	%	bezet	vnfj	%	bezet	vnfj	%	bezet	vnfj	%
05 - 06																			254	1613	16%
06 - 07	63	1742	4%	283	2171	13%	254	2238	16%	203	1706	12%							1511	9472	16%
07 - 08	271	1746	15%	1422	2227	64%	2529	4045	63%	525	1714	31%	471	1685	28%				6832	14641	47%
08 - 09	570	1746	33%	821	1408	58%	650	1640	40%	254	1799	14%	432	1799	24%	3102	10044	31%			
09 - 10	229	1768	13%	211	536	39%	247	826	30%	561	1792	31%	313	1742	18%	1560	6664	23%			
10 - 11	162	1736	9%	114	452	25%	210	664	32%	183	1750	10%	219	1778	12%	888	6380	14%			
11 - 12	177	1750	10%	92	471	20%	181	538	34%	234	1785	13%	348	1785	19%	1032	6329	16%			
12 - 13	242	1761	14%	118	468	25%	266	551	48%	369	1764	21%	243	1764	14%	1239	6307	20%			
13 - 14	211	1747	12%	194	477	41%	254	537	47%	255	1750	15%	344	1701	20%	1247	6302	20%			
14 - 15	231	1753	13%	177	476	37%	440	813	54%	419	1701	25%	344	1701	20%	1611	6444	25%			
15 - 16	408	1771	23%	375	931	40%	504	1053	48%	313	1714	18%	426	1715	25%	3079	8654	36%			
16 - 17	337	1775	19%	327	938	35%	452	1085	42%	392	1631	24%	442	1757	25%	2155	8802	24%			
17 - 18	338	1645	21%	190	479	40%	286	1086	26%	324	1764	18%	424	1785	24%	1726	8377	21%			
18 - 19	152	1743	9%	105	474	22%	75	549	14%	191	1714	13%	370	1735	21%	892	6215	14%			
19 - 20	122	1764	7%	45	472	9%	77	543	14%	82	1771	5%	193	1764	11%	518	6313	8%			
20 - 21				36	473	8%	67	543	12%							103	1016	10%			
21 - 22				35	471	8%	59	551	11%							95	1022	9%			
22 - 23				36	480	8%	49	552	9%							86	1032	8%			
23 - 24							40	550	7%							40	550	7%			
Eind totaal	3508	24445	14%	4581	13404	34%	7368	19973	37%	2331	3038	77%	4559	22802	20%	27967	116175	24%			



Reisgedrag per lijn per reizigersgroep. Totaal jan-feb 2020.

Lijn	A-kaart Ritten	Jeugd Ritten	Oudere Ritten	Overig Ritten	Student Ritten	Volwassene Ritten	Tot
21	233	314	113	9	4474	741	5884
22	269	239	79	9	4378	809	5783
143	2601	647	28	328	905	1715	6224
146	2997	5647	461	27	10477	3865	23474
147	3986	9196	844	15	17884	6563	38488
Eindtotaal	10086	16043	1525	388	38118	13693	79853

Lijn	A-kaart Ritten %	Jeugd Ritten %	Oudere Ritten %	Overig Ritten %	Student Ritten %	Volwassene Ritten %	Gem
21	4%	5%	2%	0%	76%	13%	100%
22	5%	4%	1%	0%	76%	14%	100%
143	42%	10%	0%	5%	15%	28%	100%
146	13%	24%	2%	0%	45%	16%	100%
147	10%	24%	2%	0%	46%	17%	100%
Gemiddeld	13%	20%	2%	0%	48%	17%	100%

Lijn	A-kaart KM	Jeugd KM	Oudere KM	Overig KM	Student KM	Volwassene KM	Tot
21	1089	2089	346	20	20819	3455	27817
22	1071	1204	363	15	19462	3496	25622
143	19515	6282	395	1466	10961	16444	55064
146	30698	69682	4984	509	156449	46657	308979
147	47186	127718	11501	284	270733	97123	554544
Eindtotaal	99558	206975	17589	2304	478424	167175	972026

Lijn	A-kaart KM %	Jeugd KM %	Oudere KM %	Overig KM %	Student KM %	Volwassene KM %	Gem
21	4%	8%	1%	0%	75%	12%	100%
22	4%	5%	1%	0%	76%	14%	100%
143	35%	11%	1%	3%	20%	30%	100%
146	10%	23%	2%	0%	51%	15%	100%
147	9%	23%	2%	0%	49%	18%	100%
Gem	10%	21%	2%	0%	49%	17%	100%



H-B matrix Dronten voor Regiotaxi, totaal aantal reizigers januari - februari 2020. Buurten gebaseerd op CBS-data aan de hand van postcodes.

Herkomst/bestemming	AZC	Buitengebied Dronten	Bungalowpark	Business Zone Delta	Centrum Dronten	De Boeg	De Fazant	De Gilden	De Kruidentuin	De Lancaster	De Landmaten	De Landstreken	De Manege	De Munten	De Oeverloperwijk	Golfresidentie	Houtwijk	Ketelhaven	Oud-Dronten	Pioniersweg	Eindtotaal
AZC	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	4,4
Buitengebied Dronten	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	53,9
Bungalowpark	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	5,5
Business Zone Delta	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	67,1
Centrum Dronten	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	293
De Boeg	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	36,3
De Fazant	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	16,5
De Gilden	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	68,2
De Kruidentuin	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	12,1
De Lancaster	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	38,5
De Landmaten	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	19,8
De Landstreken	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	120
De Manege	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	41,8
De Munten	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	68,2
De Oeverloperwijk	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	31,9
Golfresidentie	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	20,9
Houtwijk	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Ketelhaven	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	11
Oud-Dronten	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	288
Pioniersweg	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	41,8
Eindtotaal	13,2	50,6	5,5	72,6	303	33	17,6	64,9	7,7	37,4	19,8	123	37,4	70,4	29,7	19,8	9,9	283	41,8	1240	



7.2 Bijlage 2: Vragenlijsten reizigers- en inwonersonderzoek

Vragenlijst reizigersonderzoek Stadsdienst Dronten

Reisgedrag

1. Wat is het belangrijkste doel van deze reis?
 - ☐ Van of naar werk
 - ☐ Onderwijs
 - ☐ Winkelen en boodschappen doen
 - ☐ Medische doeleinden (bijv. ziekenhuis, huisarts etc.)
 - ☐ Sport/hobby
 - ☐ Op bezoek bij familie/vrienden
 - ☐ Anders, namelijk _____
2. Waar reist u naartoe?
 - ☐ Naar het station (bijv. om over te stappen)
 - ☐ Naar het stadscentrum
 - ☐ Naar Aeres Hogeschool
 - ☐ Naar een andere wijk binnen Dronten
 - ☐ Anders, namelijk _____
3. Hoe vaak maakt u gebruik van buslijn 21 & 22?
 - ☐ Elke dag
 - ☐ Een paar keer per week
 - ☐ Een paar keer per maand
 - ☐ Een paar keer per jaar
 - ☐ Zelden
4. Hoe vaak verwacht u buslijn 21 & 22 te gebruiken in de situatie na corona (wanneer er geen maatregelen meer gelden)?
 - ☐ Vaker dan nu
 - ☐ Even vaak als nu
 - ☐ Minder vaak dan nu
 - ☐ Weet ik nog niet



Alternatief aanbod

De Stadsdienst (buslijn 21 & 22) heeft over het algemeen een vrij lage bezetting. Daarom wordt er nagedacht over andere oplossingen voor de lijnen. Hieronder volgt een aantal mogelijke wijzigingen. In hoeverre zouden deze voor u een verbetering of verslechtering zijn?

5. Stel dat er een kleine bus op reservering gaat rijden tussen het station en de overige bestemmingen binnen Dronten. U kunt dan via de telefoon, internet of app zelf het moment bepalen waarop u reist tussen verschillende haltes. Deze rit moet minimaal een halfuur van tevoren worden geboekt. Verwacht u hier dan gebruik van te gaan maken?
- ☐ Zeker wel
 - ☐ Waarschijnlijk wel
 - ☐ Misschien
 - ☐ Waarschijnlijk niet
 - ☐ Zeker niet
 - ☐ Weet ik niet
6. Hoe vaak verwacht u hier gebruik van te gaan maken?
- ☐ Elke dag
 - ☐ Een paar keer per week
 - ☐ Een paar keer per maand
 - ☐ Een paar keer per jaar
 - ☐ Zelden
 - ☐ Nooit
 - ☐ Weet ik niet
7. In hoeverre ziet u het reserveren van een rit via telefoon, internet of app als een belemmering?
- ☐ Helemaal geen belemmering
 - ☐ Geen belemmering
 - ☐ Neutraal
 - ☐ Een belemmering
 - ☐ Een grote belemmering
 - ☐ Weet ik niet
8. In hoeverre ziet u het een halfuur van tevoren moeten reserveren als een belemmering?
- ☐ Helemaal geen belemmering
 - ☐ Geen belemmering
 - ☐ Neutraal



- ☐ Een belemmering
 - ☐ Een grote belemmering
 - ☐ Weet ik niet
9. Stel: de vaste lijndienst van bus 21 & 22 wordt vervangen door een kleine bus op reservering. Hoe zou u dan uw huidige reis afleggen?
- ☐ Met de kleine bus op reservering
 - ☐ Via een andere buslijn
 - ☐ Met de auto
 - ☐ Met de fiets
 - ☐ Met de elektrische fiets (of speed pedelec)
 - ☐ Met een OV-fiets/deelfiets
 - ☐ Met een bromfiets, snorfiets of scooter
 - ☐ Met een motor
 - ☐ Lopend
 - ☐ Dan zou ik deze reis niet meer afleggen
10. Als u zou moeten kiezen, wat heeft u dan het liefst? *Eén antwoord mogelijk*
- ☐ Elk half uur een bus
 - ☐ Elke 15 minuten een reismogelijkheid op reservering via telefoon, app, of website
11. Als u zou moeten kiezen, wat heeft u dan het liefst? *Eén antwoord mogelijk*
- ☐ Een korte reistijd met desnoods een overstap
 - ☐ Een reis zonder overstap die langer duurt
12. Als u zou moeten kiezen, wat heeft u dan het liefst? *Eén antwoord mogelijk*
- ☐ Een bus die elk half uur rijdt, maar waarbij u twee keer zo lang moet lopen naar de halte
 - ☐ Dichtbij kunnen opstappen in een busje dat u reserveert op een door u te bepalen moment
13. Heeft u nog een andere suggestie voor een aanvulling op het huidige openbaar vervoer in Dronten?
-
-

Ervaringen met de Stadsdienst

14. Hoe tevreden bent u over buslijn 21 of 22?
- ☐ Zeer tevreden
 - ☐ Tevreden



- ☐ Neutraal
- ☐ Ontevreden
- ☐ Zeer ontevreden
- ☐ Weet ik niet

15. Welke 3 van de onderstaande aspecten vindt u het meest belangrijk als u met het OV reist? *Meerdere antwoorden mogelijk*

- ☐ Hoe vaak de bus rijdt
- ☐ Of de bus op tijd is
- ☐ De snelheid/directheid van de rit
- ☐ De prijs
- ☐ De kans op een zitplaats
- ☐ De informatievoorziening
- ☐ De klantvriendelijkheid
- ☐ De netheid van het voertuig

Tot slot

16. Wat is uw geslacht?

- ☐ Vrouw
- ☐ Man
- ☐ Anders
- ☐ Zeg ik liever niet

17. Wat is uw leeftijd?

- ☐ Jonger dan 12 jaar
- ☐ 12 jaar tot en met 18 jaar
- ☐ 19 jaar tot en met 25 jaar
- ☐ 26 jaar tot en met 40 jaar
- ☐ 41 jaar tot en met 65 jaar
- ☐ 65 jaar of ouder

18. Wat zijn de 4 cijfers van uw postcode?

— — — —

19. Over welke van de onderstaande vervoermiddelen beschikt u?

- ☐ Een auto
- ☐ Een fiets



- ☐ Een elektrische fiets (of speed pedelec)
- ☐ Een bromfiets, snorfiets of scooter
- ☐ Een motor
- ☐ Geen
- ☐ Anders namelijk... [open]





Vragenlijst inwonersonderzoek Stadsdienst Dronten

Reisgedrag

1. Van welke vervoermiddelen maakt u normaal gesproken gebruik binnen Dronten?

- ☐ Een auto
- ☐ Een fiets
- ☐ Het OV (openbaar vervoer)
- ☐ Een elektrische fiets (of speed pedelec)
- ☐ Een bromfiets, snorfiets of scooter
- ☐ Een motor
- ☐ Geen
- ☐ Anders namelijk... [open]

2. Hoe vaak maakt u gebruik van de bus in Dronten?

- ☐ Elke dag
- ☐ Een paar keer per week
- ☐ Een paar keer per maand
- ☐ Een paar keer per jaar
- ☐ Nooit

3. Hoe vaak maakt u gebruik van de buslijn 21 of 22?

- ☐ Elke dag
- ☐ Een paar keer per week
- ☐ Een paar keer per maand
- ☐ Een paar keer per jaar
- ☐ Nooit

Onderstaande vragen vraag 4 t/m 7) zijn alleen bedoeld voor degenen die wel eens gebruik maken van buslijn 21 of 22. Gebruikt u deze buslijnen nooit? Dan vragen we u om de vragenlijst te hervatten bij vraag 8.

4. Met welk reisdoel maakt u gebruik van de buslijn 21 of 22?

- ☐ Van of naar werk
- ☐ Onderwijs
- ☐ Winkelen en boodschappen doen
- ☐ Medische doeleinden
- ☐ Sport/hobby
- ☐ Op bezoek bij vrienden/familie



- ☐ Anders namelijk... [open]
5. Waar reist u dan naartoe?
- ☐ Naar het station (bijv. om over te stappen)
- ☐ Naar het centrum
- ☐ Naar Aeres Hogeschool
- ☐ Naar een andere wijk binnen Dronten
- ☐ Anders namelijk... [open]
6. Hoe vaak verwacht u buslijn 21 & 22 te gebruiken in de situatie na corona (wanneer er geen maatregelen meer gelden)?
- ☐ Vaker dan nu
- ☐ Even vaak als nu
- ☐ Minder vaak dan nu
- ☐ Weet ik nog niet

Ervaringen met de stadsdienst

7. 7. Hoe tevreden bent u over buslijn 21 of 22?
- ☐ Zeer tevreden
- ☐ Tevreden
- ☐ Neutraal
- ☐ Ontevreden
- ☐ Zeer ontevreden

Vervolg hier de vragenlijst als u vraag 4 t/m 7 hebt overgeslagen.

8. Welke 3 van de onderstaande aspecten vindt u het meest belangrijk als u met de bus reist?
- ☐ Hoe vaak de bus rijdt
- ☐ Of de bus op tijd is
- ☐ De snelheid/directheid van de rit
- ☐ De prijs
- ☐ De kans op een zitplaats
- ☐ De informatievoorziening
- ☐ De klantvriendelijkheid
- ☐ De netheid van het voertuig
- ☐ Anders namelijk... [open]



Alternatief aanbod

De Stadsdienst (buslijn 21 & 22) heeft over het algemeen een vrij lage bezetting. Daarom wordt er nagedacht over andere oplossingen voor de lijnen. Hieronder volgt een aantal mogelijke wijzigingen. In hoeverre zouden deze voor u een verbetering of verslechtering zijn?

9. 9. Stel dat er een kleine bus op reservering gaat rijden tussen het station en de overige bestemmingen binnen Dronten. U kunt dan via de telefoon, internet of app zelf het moment bepalen waarop u reist tussen verschillende haltes. Deze rit moet minimaal een halfuur van tevoren worden geboekt. Verwacht u hier dan gebruik van te gaan maken?
- ☐ Zeker wel
 - ☐ Waarschijnlijk wel
 - ☐ Misschien
 - ☐ Waarschijnlijk niet
 - ☐ Zeker niet
 - ☐ Weet ik niet
10. Hoe vaak verwacht u hier gebruik van te gaan maken?
- ☐ Elke dag
 - ☐ Een paar keer per week
 - ☐ Een paar keer per maand
 - ☐ Een paar keer per jaar
 - ☐ Zelden
 - ☐ Nooit
 - ☐ Weet ik niet
11. In hoeverre ziet u het reserveren van een rit via telefoon, internet of app als een belemmering?
- ☐ Helemaal geen belemmering
 - ☐ Geen belemmering
 - ☐ Neutraal
 - ☐ Een belemmering
 - ☐ Een grote belemmering
12. In hoeverre ziet u het een halfuur van tevoren moeten reserveren als een belemmering?
- ☐ Helemaal geen belemmering
 - ☐ Geen belemmering
 - ☐ Neutraal
 - ☐ Een belemmering
 - ☐ Een grote belemmering



13. Stel: de vaste lijndienst van bus 21 & 22 wordt vervangen door een klein busje op reservering. Hoe zou u dan uw reis afleggen die u normaal gesproken met de Stadsdienst aflegt?

- ☐ Met de kleine bus op reservering
- ☐ Via een andere buslijn
- ☐ Met de auto
- ☐ Met de fiets
- ☐ Met de elektrische fiets (of speed pedelec)
- ☐ Met een OV-fiets/deelfiets
- ☐ Met een bromfiets, snorfiets of scooter
- ☐ Met een motor
- ☐ Lopend
- ☐ Ik gebruik lijn 21 of 22 nooit
- ☐ Anders namelijk... [open]

14. Heeft u nog een andere suggestie voor een aanvulling op het huidige openbaar vervoer in Dronten?

Tot slot

15. Wat is uw geslacht?

- ☐ Vrouw
- ☐ Man
- ☐ Anders
- ☐ Zeg ik liever niet

16. Wat is uw leeftijd?

- ☐ Jonger dan 12 jaar
- ☐ 12 jaar t/m 18 jaar
- ☐ 19 jaar t/m 25 jaar
- ☐ 26 jaar t/m 40 jaar
- ☐ 41 jaar t/m 65 jaar
- ☐ 65 jaar of ouder

17. Wat zijn de 4 cijfers van uw postcode?





18. Over welke van de onderstaande vervoermiddelen beschikt u?

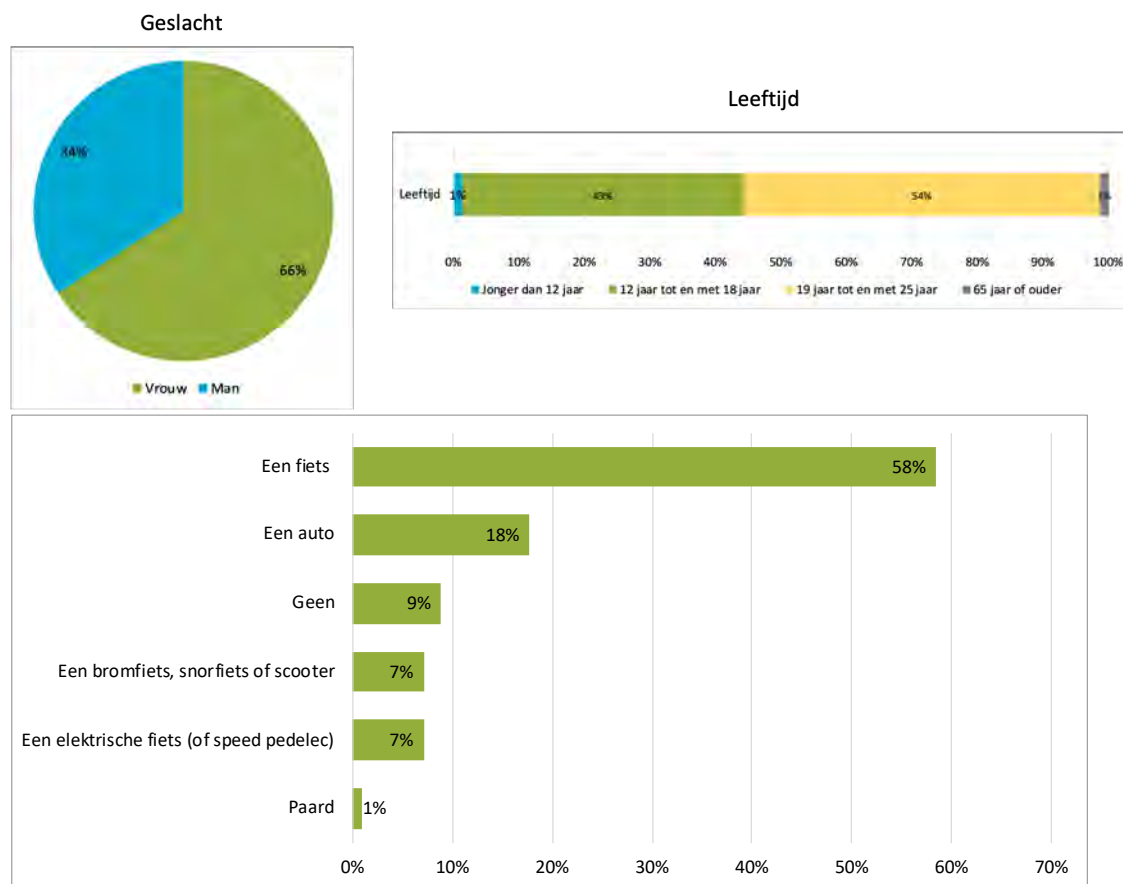
- ☐ Een auto
- ☐ Een fiets
- ☐ Een elektrische fiets (of speed pedelec)
- ☐ Een bromfiets, snorfiets of scooter
- ☐ Een motor
- ☐ Geen
- ☐ Anders namelijk... [open]



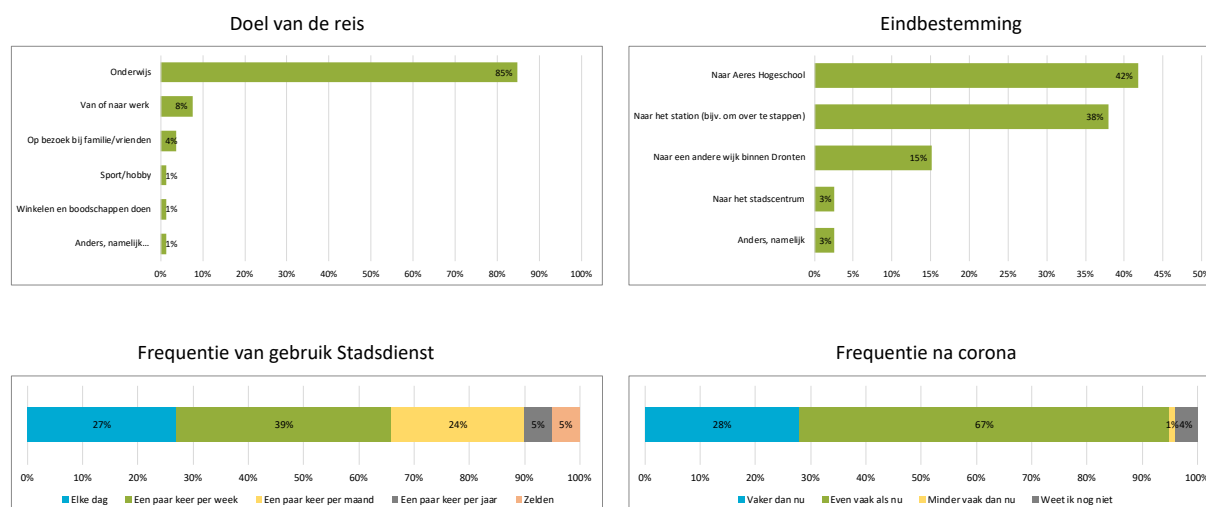


7.3 Bijlage 3: Resultaten reizigers- en inwonersonderzoek

Reizigersonderzoek



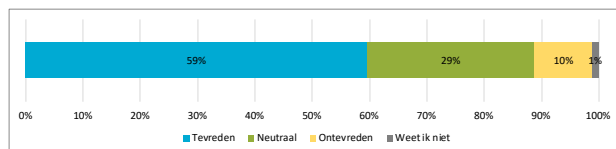
Figuur 30: Persoonlijke kenmerken reizigersonderzoek



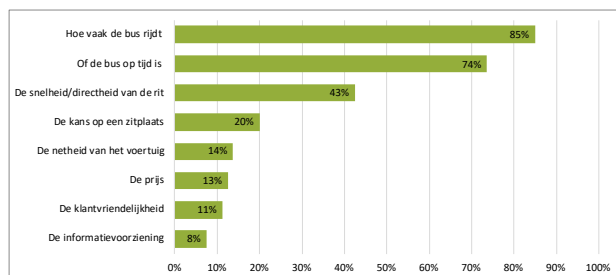
Figuur 31: Vragen over gebruik Stadsdienst



Tevredenheid stadsdienst

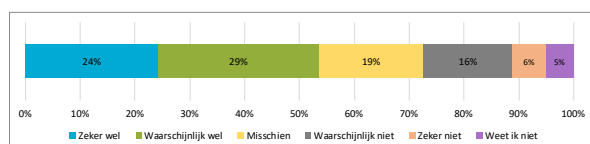


Belang van aspecten

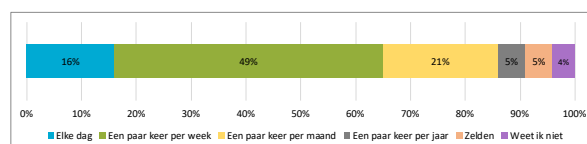


Figuur 32: Vragen over tevredenheid Stadsdienst

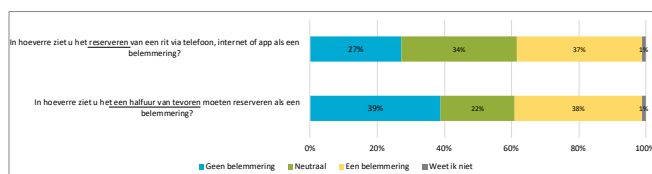
Gebruikmaken van kleine bus op reservering



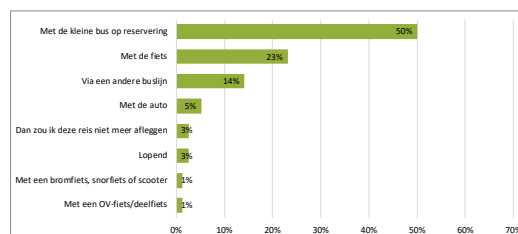
Frequentie



Belemmerende werking reserveren



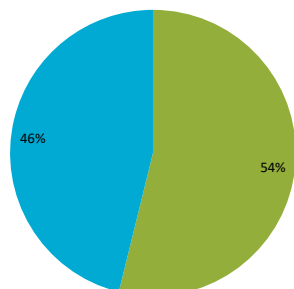
Reizen zonder Stadsdienst



Figuur 33: Bus op reservering

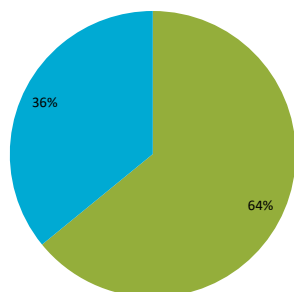


Wat heeft u liever...



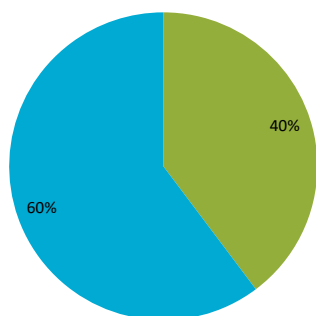
■ Elk half uur een bus ■ Elke 15 minuten een reismogelijkheid op reservering via telefoon, app, of website

Wat heeft u liever...



■ Een korte reistijd met desnoods een overstap ■ Een reis zonder overstap die langer duurt

Wat heeft u liever...

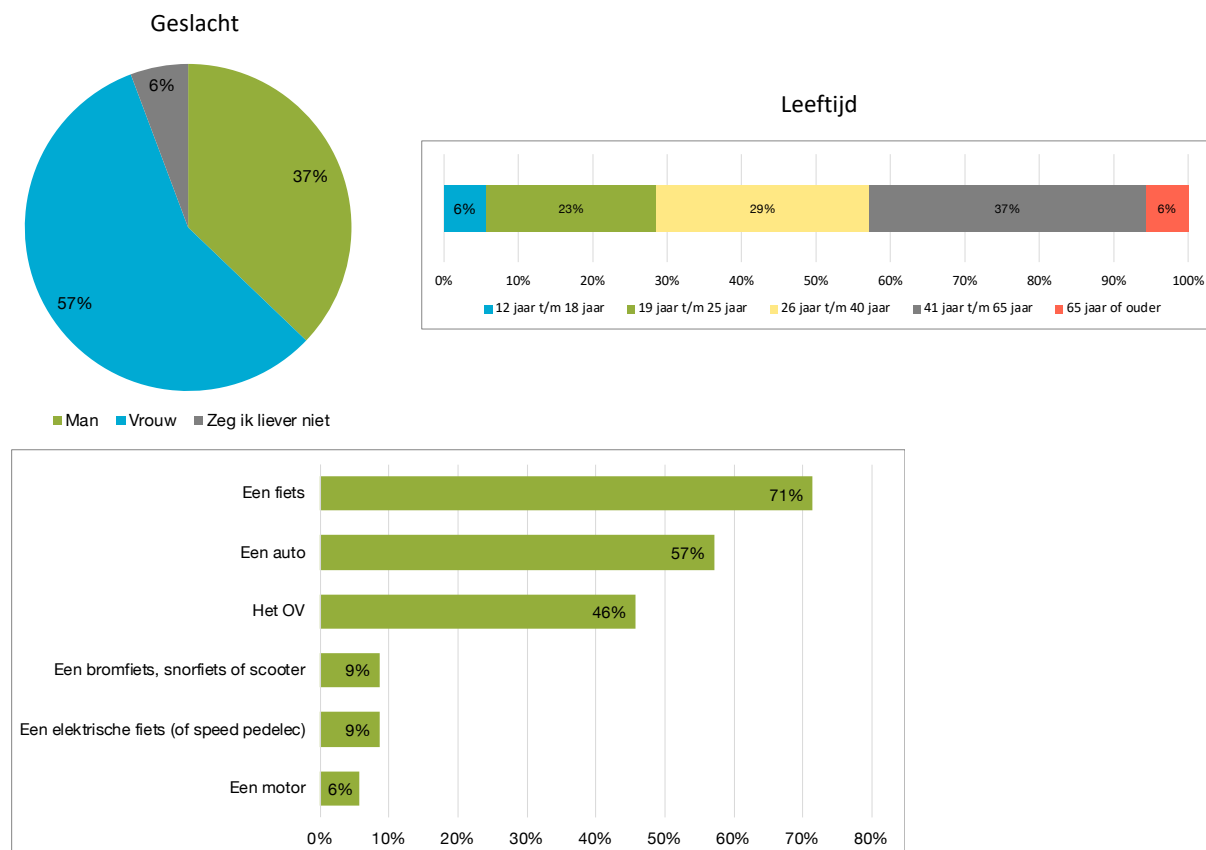


■ Een bus die elk half uur rijdt, maar waarbij u twee keer zo lang moet lopen naar de halte
 ■ Dichtbij kunnen opstappen in een busje dat u reserveert op een door u te bepalen moment

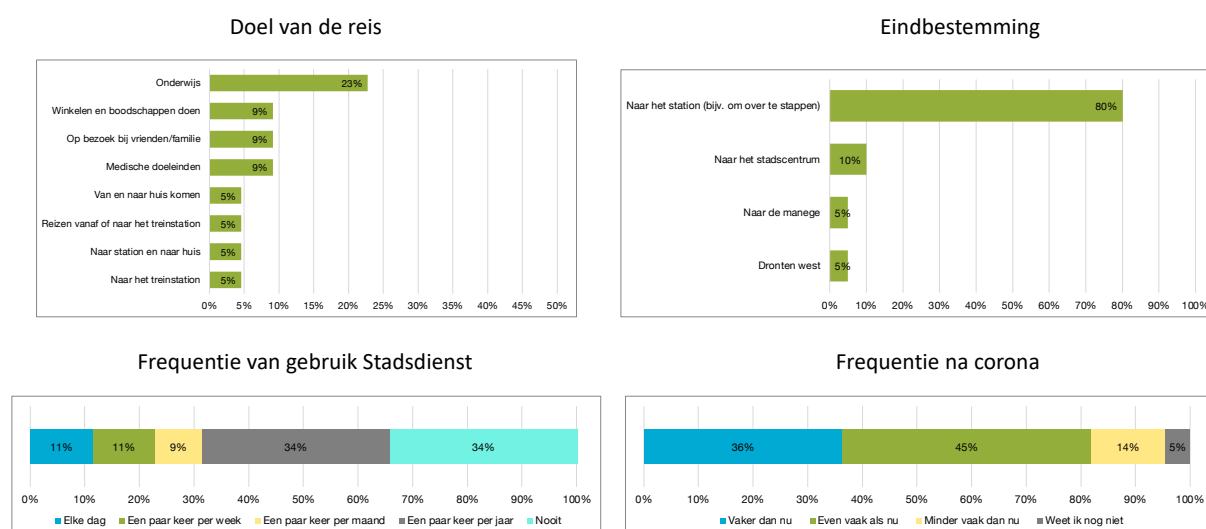
Figuur 34: Stellingen



Inwonersonderzoek



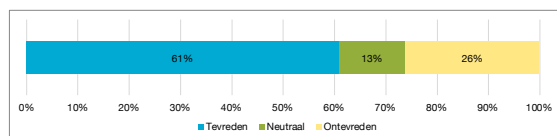
Figuur 35: Persoonlijke kenmerken inwonersonderzoek



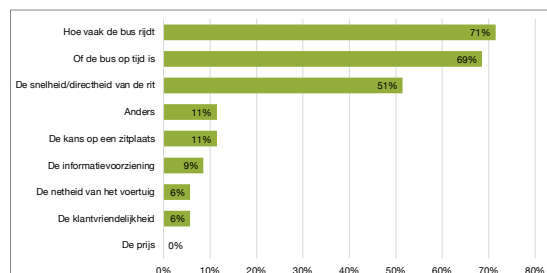
Figuur 36: Vragen over gebruik Stadsdienst



Tevredenheid stadsdienst

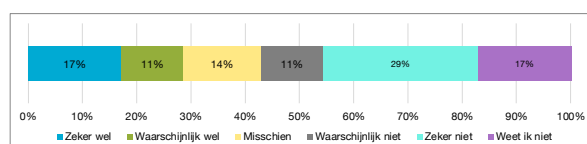


Belang van aspecten

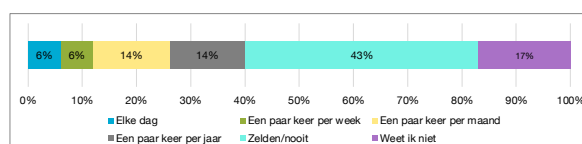


Figuur 37: Vragen over tevredenheid Stadsdienst

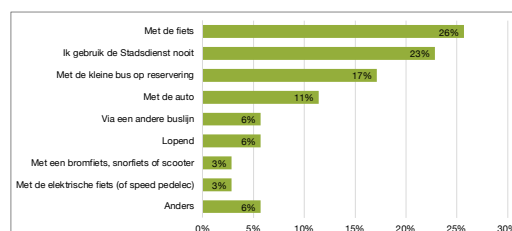
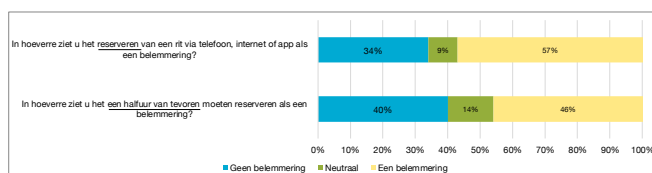
Gebruikmaken van kleine bus op reservering



Frequentie



Reizen zonder Stadsdienst



Figuur 38: Bus op reservering



7.4 Bijlage 4: Plus- en minpunten per variant als resultaat van de multicriteria-analyse

Criteria	Variant 1: huidige situatie	Variant 2: basislijn en buurtbus	Variant 3: basislijn en taxibus	Variant 4: basislijn en vraagafhankelijk
Laagdrempeligheid/toegankelijkheid	+ Duidelijk omdat het een lijndienst is, reizigers weten waar ze aan toe zijn - Rijdt niet in avonden of weekend	+ Betalen kan gemakkelijk met OV-chipkaart + Meer mogelijkheden om in avond of weekend te rijden	+ Betalen kan gemakkelijk met OV-chipkaart + Meer mogelijkheden om in avond of weekend te rijden	+ Betalen kan gemakkelijk met OV-chipkaart - Half uur van tevoren moeten reserveren vormt een drempel + Meer mogelijkheden om in avond of weekend te rijden
Gebruiksvriendelijkheid	- Geen extra aandacht voor mindervaliden	+ In de nieuwe concessie moet de buurtbus rolstoeltoegankelijk zijn	- Taxibussen zijn niet altijd rolstoelvriendelijk	+ Vraaggestuurd dus extra aandacht voor reizigers
Financiële haalbaarheid	- Door de lage kostendekkingsgraad financieel niet meer haalbaar	+ Financieel aantrekkelijk door inzet van vrijwilligers	0 Relatief duur door de inzet van een taxibedrijf, maar goedkoper dan lijndienst	0 Kosten afhankelijk van aantal ritten (gaat om betaalde krachten)
Verwacht gebruik	- Trend is daling in aantal reizigers - Lijndienst is niet makkelijk uitbreidbaar wanneer de vraag hoog is	+ Meest gebruiksvriendelijke variant dus relatief hoge verwachting van gebruik - Buurtbus is niet makkelijk uitbreidbaar wanneer de vraag hoog is	0 Minder gebruiksvriendelijk dan buurtbus (dus lager verwacht gebruik dan variant 2), maar laagdrempeliger dan vraagafhankelijk (dus hoger verwacht gebruik dan variant 4) + Omdat het gaat om beroepschauffeurs is de taxibus makkelijk uitbreidbaar wanneer de vraag hoog is	- Door de drempel van reserveren kan gebruik tegenvallen + Vraagafhankelijk is makkelijk uitbreidbaar wanneer de vraag hoog is
Uitvoerbaarheid	0 Vraagt niet om extra investeringen of inspanningen	+ De Meerpaal en de ASD hebben een goede basis voor vrijwilligers	+ Structuur van de taxidienst bestaat al, relatief makkelijk om uit te breiden	0 Kan worden gezien als uitbreiding van Regiotaxi, maar vraagt wel om investering om bekendheid te verbeteren - Laagdrempelig maken van deze variant vraagt om een investering
Toekomstvastheid en vernieuwend	- Sluit niet aan bij doelgroep - Niet toekomstvast omdat kostendekkingsgraad daalt	+ Toekomstvast omdat het beter aansluit bij de doelgroep - Niet heel vernieuwend	+ Toekomstvast omdat het beter aansluit bij de doelgroep - Niet heel vernieuwend	+ Duurzaam omdat de dienst rijdt op aanvraag + Concept kan makkelijk worden vernieuwd



7.5 Bijlage 5: Voorstel dienstregeling (werkdagen)

In onderstaande figuren laten de oranje gemarkeerde vlakken de gewijzigde rittelen zien.

146a: Van EMMELOORD Busstation naar DRONTEN station										
Plaats en haltenaam	Ritnr	1001	1003	1005	1007	1009	1011	1013	1015	1017
		A		A		A				
Emmeloord: busstation	V		06:11		07:11		08:11	9:11	10:11	11:11
Emmeloord: Zuyderzee college			06:13		07:13		08:13	9:13	10:13	11:13
Emmeloord: Ondernemersweg			06:15		07:15		08:15	9:15	10:15	11:15
Nagele: Nagele			0,26		07:20		08:20	9:20	10:20	11:20
Nagele: Domineesweg	A		06:25		07:25		08:25	9:25	10:25	11:25
Nagele: Domineesweg	V		06:26		07:26		08:26	9:26	10:26	11:26
Swifterbant: De Lange Streek		06:06	06:36	07:06	07:36	08:06	08:36	9:36	10:36	11:36
Swifterbant: Bloemenwijk		06:08	06:38	07:08	07:38	08:08	08:38	9:38	10:38	11:38
Swifterbant: Industrieweg		06:09	06:39	07:09	07:39	08:09	08:39	9:39	10:39	11:39
Dronten: Het Spaarne		06:17	06:47	07:17	07:47	08:17	08:47	9:47	10:47	11:47
Dronten Aeres Hogeschool		06:21	06:51	07:21	07:51	08:21	08:51	9:51	10:51	11:51
Dronten: Centrum		06:24	06:54	07:24	07:54	08:24	08:54	9:54	10:54	11:54
Dronten: Station	A	06:28	06:58	07:28	07:58	08:28	08:58	9:58	10:58	11:58

146a: Van EMMELOORD Busstation naar DRONTEN station										
Plaats en haltenaam	Ritnr	1019	1021	1023	1025	1027	1029	1031	1033	1035
					A		A			
Emmeloord: busstation	V	12:11	13:11	14:11		15:11		16:11	17:11	18:05
Emmeloord: Zuyderzee college		12:13	13:13	14:13		15:13		16:13	17:13	18:07
Emmeloord: Ondernemersweg		12:15	13:15	14:15		15:15		16:15	17:15	18:09
Nagele: Nagele		12:20	13:20	14:20		15:20		16:20	17:20	18:14
Nagele: Domineesweg	A	12:25	13:25	14:25		15:25		16:25	17:25	18:19
Nagele: Domineesweg	V	12:26	13:26	14:26		15:26		16:26	17:26	18:20
Swifterbant: De Lange Streek		12:36	13:36	14:36		15:36		16:36	17:36	18:30
Swifterbant: Bloemenwijk		12:38	13:38	14:38		15:38		16:38	17:38	18:32
Swifterbant: Industrieweg		12:39	13:39	14:39		15:39		16:39	17:39	18:33
Dronten: Het Spaarne		12:47	13:47	14:47		15:47		16:47	17:47	18:41
Dronten Aeres Hogeschool		12:51	13:51	14:51		15:51		16:51	17:51	18:45
Dronten: Centrum		12:54	13:54	14:54	15:24	15:54	16:24	16:54	17:54	18:48
Dronten: Station	A	12:58	13:58	14:58	15:28	15:58	16:28	16:58	17:58	18:52



146a: Van EMMELOORD Busstation naar DRONTEN station										
Plaats en haltenaam	Ritnr	1037	1039	1041	1043					
Emmeloord: busstation	V									
Emmeloord: Zuyderzee college										
Emmeloord: Ondernemersweg										
Nagele: Nagele										
Nagele: Domineesweg	A									
Nagele: Domineesweg	V									
Swifterbant: De Lange Streek		19:13	20:13	21:13	22:13					
Swifterbant: Bloemenwijk		19:14	20:14	21:14	22:14					
Swifterbant: Industrieweg		19:15	20:15	21:15	22:15					
Dronten: Het Spaarne		19:22	20:22	21:22	22:22					
Dronten Aeres Hogeschool										
Dronten: Centrum										
Dronten: Station	A	19:26	20:26	21:26	22:26					

A: Rijdt NIET van 26 december 2021 t/m 8 januari 2022, 20 augustus en 16 t/m 26 februari, 15 april, 1 t/m 7 mei, 27 mei, 10 juli t/m 27 22 oktober 2022.

146b: Van EMMELOORD Busstation naar DRONTEN station										
Plaats en haltenaam	Ritnr	1002	1004	1006	1008	1010	1012	1014	1016	1018
Dronten: Station	V	6:02	7:02	8:02	9:02	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02
Dronten: Centrum		6:05	7:05	8:05	9:05	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05
Dronten Aeres Hogeschool		6:08	7:09	8:09	9:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09
Dronten: Het Spaarne		6:11	7:12	8:12	9:12	10:12	11:12	12:12	13:12	14:12
Swifterbant: Industrieweg		6:17	7:17	8:17	9:17	10:17	11:17	12:17	13:17	14:17
Swifterbant: Bloemenwijk		6:18	7:18	8:18	9:18	10:18	11:18	12:18	13:18	14:18
Swifterbant: De Lange Streek		6:20	7:20	8:20	9:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20
Nagele: Domineesweg		6:32	7:32	8:32	9:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32
Nagele: Nagele		6:37	7:37	8:37	9:37	10:37	11:37	12:37	13:37	14:37
Emmeloord: Ondernemersweg		6:43	7:43	8:43	9:43	10:43	11:43	12:43	13:43	14:43
Emmeloord: Zuyderzee college		6:46	7:46	8:46	9:46	10:46	11:46	12:46	13:46	14:46
Emmeloord: busstation	A	6:50	7:50	8:50	9:50	10:50	11:50	12:50	13:50	14:50

146b: Van EMMELOORD Busstation naar DRONTEN station										
Plaats en haltenaam	Ritnr	1002	1004	1006	1008	1010	1012	1014	1016	1018
			A		A					
Dronten: Station	V	15:02	15:32	16:02	16:32	17:02	18:02	19:01	20:01	21:01
Dronten: Centrum		15:05		16:05		17:05	18:05			
Dronten Aeres Hogeschool		15:08		16:08		17:08	18:08			
Dronten: Het Spaarne		15:11	15:35	16:11	16:35	17:11	18:11	19:04	20:04	21:04
Swifterbant: Industrieweg		15:17	15:44	16:17	16:44	17:17	18:17			
Swifterbant: Bloemenwijk		15:18	15:45	16:18	16:45	17:18	18:18			
Swifterbant: De Lange Streek		15:20	15:47	16:20	16:47	17:20	18:20	19:13	20:13	21:13
Nagele: Domineesweg		15:32		16:32		17:32	18:32			
Nagele: Nagele		15:37		16:37		17:37	18:37			
Emmeloord: Ondernemersweg		15:43		16:43		17:43	18:43			
Emmeloord: Zuyderzee college		15:46		16:46		17:46	18:46			
Emmeloord: busstation	A	15:50		16:50		17:50	18:50			



146b: Van EMMELOORD Busstation naar DRONTEN station										
Plaats en haltenaam	Ritnr	1038								
Dronten: Station	V	22:01								
Dronten: Centrum										
Dronten Aeres Hogeschool										
Dronten: Het Spaarne		22:04								
Swifterbant: Industrieweg										
Swifterbant: Bloemenwijk										
Swifterbant: De Lange Streek		22:13								
Nagele: Domineesweg										
Nagele: Nagele										
Emmeloord: Ondernemersweg										
Emmeloord: Zuyderzee college										
Emmeloord: busstation	A									
A: Rijdt NIET van 26 december 2021 t/m 8 januari 2022, 20 augustus en 16 t/m 26 februari, 15 april, 1 t/m 7 mei, 27 mei, 10 juli t/m 27 oktober 2022.										

