



Regionaal Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer Overijssel-West

secretariaat: Klaas Wierda
Anna de Roodestraat 3
8017 HD Zwolle
klaas.wierda@xs4all.nl

Keolis Nederland
T.a.v. de heer M. Bleeker
Postbus 297
7400 AG Deventer

Onderwerp: advies Vervoerplan concessie Midden-Overijssel 2019

Zwolle, 29 mei 2018.

Geachte heer Bleeker,

Op 4 mei ontvingen we van u het Vervoerplan Midden-Overijssel 2019. Op 29 maart heeft het ROCOV over het concept-Vervoerplan met u en de heer De Vries van de provincie Overijssel gesproken.

Hieronder vindt u ons advies. Daarin volgen we de volgorde van het Vervoerplan.

Busstation Zwolle

Het ROCOV kan zich vinden in de maatregelen die in het vervoerplan 2019 voorgesteld worden om op de nieuwe situatie in te spelen. De keuzes die gezien de omstandigheden voorgesteld worden zijn wat het ROCOV betreft plausibel. Het ROCOV adviseert daarom de maatregelen conform het vervoerplan door te voeren. Uiteraard blijft het ROCOV graag in gesprek over hoe de maatregelen in de praktijk blijken uit te pakken.

Er is echter één aspect waar het ROCOV zich grote zorgen over maakt, en dat is de toename van de rijtijd op veel lijnen. Door toenemende drukte op de wegen en een toenemend aantal reizigers staat die rijtijd al onder druk (lees: moet die rijtijd fors verlengd worden, soms zelfs met 7 minuten), en daar komt bij dat een langere route van en naar het nieuwe busstation voor veel streekbuslijnen met de kennis van nu ook nog eens 3 minuten extra kost. Dat kan voor reizigers met name slecht uitpakken wanneer hun aansluiting op de trein in gevaar komt of onmogelijk wordt gemaakt.

Een voorbeeld. Lijn 29 uit Dedemsvaart komt in de huidige dienstregeling (2018) in de avonden en op zondag aan om 12 minuten over het hele uur. Daarmee is er een redelijke tot ruime aansluiting op de treinen. De aansluiting op de IC naar Groningen is het krapste: 3 minuten.

Doordat het nieuwe busstation 3 minuten extra rijtijd vergt komt lijn 29 in de nieuwe dienstregeling (2019) aan om 15 minuten over het hele uur. De IC naar Groningen is daarmee niet meer haalbaar, en de overstap op de IC naar Lelystad – Schiphol – Den Haag wordt 2 minuten in plaats van een redelijke overstaptijd van 5 minuten, en daarmee niet of nauwelijks meer haalbaar.

Het is voor het ROCOV de vraag wat hiervan het effect is op het gebruik van lijn 29, een van de weinige streekbuslijnen die op zondag nog naar Zwolle **rijden**.

Dit is maar een voorbeeld.

Het ROCOV begrijpt dat de omloop leidend is (lijn 29 moet heen en weer naar Slagharen, en gegeven de rijtijd heeft dat deze aankomsttijd tot gevolg), maar de reiziger is hierin lijdend.

Het ROCOV adviseert daarom al het mogelijke te doen om te zorgen dat stads- en strekbussen zo vlot mogelijk kunnen doorstromen, zonder dat buschauffeurs zich als coureurs moeten gedragen en het reiscomfort voor de reizigers drastisch vermindert. Verkeerslichtenbeïnvloeding moet hierbij de hoogste prioriteit hebben.

Lijn 1 Zwolle Stadshagen

Het ROCOV kan zich goed vinden in het voorstel de ontsluiting van Stadshagen te verbeteren. Belangrijke voordelen van het voorstel zijn het bedienen van de delen van Stadshagen waar nu nog geen bus komt, en een betere verbinding vanuit de wijk met winkelcentrum Stadshagen, waar bijvoorbeeld ouderen zeer bij gebaat zijn.

Het ROCOV adviseert dan ook deze wijziging door te voeren, **zij het met één aanvulling.**

De afstand tussen de haltes Karveelschipperstraat en Fioringras is vrij groot: 700 meter. Belangrijker nog is dat lijn 1 hier door een dicht bewoond deel van Stadshagen loopt, terwijl de kaart op pagina 19 van het vervoerplan laat zien dat de cirkels rond de haltes dit gedeelte van Stadshagen niet afdekken. Het ROCOV adviseert daarom een halte toe te voegen bij de rotonde Werkerlaan – Mastenbroekeralee¹.

Omdat nog twijfelachtig is of station Stadshagen binnen afzienbare tijd (volledig) in dienst komt (de nieuwste berichten in de pers doen het ergste vermoeden²) dient er ook een plan B te zijn, dat voorziet in het bedienen van de reizigers uit Stadshagen die anders van het station gebruik zouden maken omdat ze daar in de buurt wonen, en van de haltes die volgens het Vervoerplan 2019 zullen vervallen.

De extra kosten daarvan kunnen betaald worden uit de schadevergoeding die provincie Overijssel dient te ontvangen als gevolg van de verkeerde aanpak van Kampen - Zwolle.

Lijn 2 en 4 Zwolle Zuid

Na analyse concluderen provincie Overijssel en gemeente Zwolle dat het gebruik van lijn 2 en 4 te laag is. De frequentie kan gehalveerd worden. Andere opties worden niet genoemd.

Zwolle Zuid is echter de wijk van Zwolle met de meeste inwoners (30.000, <https://www.zwolle.nl/zwolle-zuid>), nog vóór Stadshagen. In tegenstelling tot Stadshagen heeft Zwolle Zuid geen station.

Dat het gebruik van lijn 2 en 4 met name ten zuiden van WKC Zuid laag is kan uit de cijfers worden opgemaakt. Een analyse van de oorzaken ontbreekt echter. Dat gezocht wordt naar mogelijkheden om het aanbod af te stemmen op de vraag kunnen wij billijken. Een halvering van de frequentie gedurende de hele dag zonder meer vindt het ROCOV echter veel te drastisch. In eerdere plannen werd niet voor niets voorzien in een extra verbinding met Zwolle Zuid gedurende de brede spits. De halvering van de frequentie is niet het enige pijnpunt. Als de overgebleven halfuurdienst goed zou aansluiten op de treinen zou dat het probleem iets minder groot maken. Niets is echter minder waar: bovenop de halvering van de frequentie worden de aansluitingen tussen bus en trein, met name wat lijn 8 betreft, voor een groot deel zeer slecht. Bovendien verandert op lijn 8 richting station op werkdagen het patroon twee keer per dag, waardoor een deel van de reizigers drie verschillende patroontijden moet onthouden. En halverwege de dag, wanneer van het ene naar het andere patroon wordt overgeschakeld, is er op zowel lijn 6 als lijn 8 een gat tussen twee stadsbussen van 40 minuten, in beide richtingen.

Dat roept de vraag op welke toekomst het OV nog heeft in Zwolle Zuid als deze maatregel wordt doorgevoerd. Het grote risico van deze maatregel is dat het aantal reizigers alleen maar gaat dalen. Dat zal ook doorwerken op andere buslijnen. Daar heeft niemand baat bij.

Het ROCOV adviseert uitdrukkelijk niet deze botte bijl te hanteren maar slimme maatregelen te nemen. Het ROCOV ziet sowieso drie verschillende mogelijkheden.

¹ Cor de Vos, 'De basis in Zwolle versterkt, p. 26.

² <http://www.rtvoost.nl/nieuws/291117/bodem-onder-kamperlijntje-nog-slechter-dan-gedacht>, en latere berichten

1. Een 20-minutendienst. Die is qua frequentie al een stuk beter dan een halfuursdienst. Het argument om geen 20-minutendienst in te voeren is vaak dat er dan slechte aansluitingen ontstaan op halfuursdiensten van treinen. Dat is maar zeer ten dele waar. In dit geval is het voordeel dat er dan in elk geval één keer per uur een goede aansluiting geboden kan worden, één keer per uur een iets minder goede en één keer per uur een slechte. Dat is beduidend beter dan alleen maar slechte aansluitingen.
2. Een andere mogelijkheid is om naast de ritten die naar de Rommestraat doorrijden verdichtingsritten te rijden tussen het station en WKC Zuid. Voor een groot deel van Zuid blijft daardoor een kwartierdienst in stand, met goede aansluitingen op de trein.
3. Het is ook denkbaar minimaal in de brede spits een kwartierdienst te blijven bieden, hetzij tot de Rommestraat hetzij tot WKC Zuid. Maar ook deze variant gaat nog vrij ver.

Het ROCOV adviseert te kiezen voor variant 1 of 2.

Lijn 3 Zwolle Assendorp

Het ROCOV kan zich er in vinden deze lijn op te heffen, vanwege het geringe aantal reizigers en de diverse andere buslijnen die langs de wijk rijden en als alternatief kunnen worden gebruikt.

Lijn 161 Zwolle - Deventer

U stelt voor de laatste rit in beide richtingen te laten vervallen vanwege een lage gemiddelde bezetting.

Het gevolg van deze maatregel zou zijn dat de laatste rit vanuit Zwolle al om 17:49 uur vertrekt, en vanuit Deventer zelfs al om 17:34 uur. Wij vinden dat te vroeg. Wanneer school of werk een keer later afgelopen zijn dan normaal, of wanneer door vertraging een aansluiting gemist wordt betekent dat meteen een probleem. Iemand die bijvoorbeeld van Zutphen naar Diepenveen wil zou al om 17:04 uit Zutphen moeten vertrekken om de laatste bus te halen. Er is geen vangnet meer sinds de regiotaxi verdwenen is. Ook omdat de besparing in DRU's beperkt is adviseert het ROCOV deze ritten te blijven aanbieden.

Het ROCOV kan instemmen met het schrappen van "het rondje in Wijhe".

Lijn 162 /167 Zwolle – Ommen / Dalfsen – Lemelerveld - Raalte

Het ROCOV kan zich er iets bij voorstellen dat het lijngedeelte van lijn 167 tussen Dalfsen en Ommen wordt opgeheven vanwege het geringe aantal reizigers. In de koppeling van het overblijvende deel van lijn 167 aan lijn 162 ziet het ROCOV voordelen. De argumentatie er achter is duidelijk.

Voor het lijngedeelte van lijn 162 tussen Lemelerveld en Raalte ligt dat anders omdat daar geen sprake is van een parallelle verbinding met de trein. **Integendeel: opheffen van dit lijngedeelte betekent dat een schakel in het OV-netwerk opgeheven wordt en er een fors hiaat in het OV-netwerk ontstaat. Het ROCOV is er voorstander van dit lijngedeelte in stand te houden,** ook omdat station Raalte binnen afzienbare tijd een belangrijker functie krijgt doordat de IC Enschede – Zwolle daar gaat stoppen.

Het ROCOV is er voorstander van buslijnen pas op te heffen als er een alternatief is, zoals een buurtbus, tenzij blijkt dat een alternatief niet haalbaar is. Een voorbeeld daarvan is Borne (dezelfde concessieverlener, dezelfde vervoerder), waar een vaste buslijn is verdwenen maar naadloos is opgevolgd door een buurtbussysteem.

Het ROCOV adviseert daarom het gedeelte Lemelerveld – Raalte van lijn 162 waarvan voorgesteld wordt dat op te heffen in dienst te houden, in ieder geval totdat een vervangende buurtbus is gaan rijden.

Lijn 166 Zwolle - Raalte

U stelt voor de laatste rit in beide richtingen te laten vervallen vanwege een lage gemiddelde bezetting.

Hoewel de laatste rit van Zwolle naar Raalte iets later rijdt dan de laatste rit van Zwolle naar Deventer vinden wij ook in dit geval dezelfde argumenten van toepassing als bij lijn 161. Reizigers

moeten erg oppassen om op tijd te zijn voor een vroege laatste bus. Dat hoort niet bij een wervend OV-aanbod en een buslijn die op werkdagen overdag een volledig aanbod biedt. Het ROCOV is beducht voor een negatief effect op andere ritten van lijn 166 en adviseert daarom, ook omdat de besparing in DRU's beperkt is, de laatste ritten te blijven aanbieden.

Met vriendelijke groet,

Jan Maijers
Voorzitter ROCOV Overijssel-West

Jaap Alberda van Ekenstein
Secretaris ROCOV Overijssel-West

Klaas Wierda
Ambtelijk secretaris ROCOV Overijssel-West, opsteller advies

In afschrift aan:

Gedeputeerde Staten van Overijssel, t.a.v. de heer J. Hoogeland, provincie Overijssel
De heer F.M.M. Sterken, provincie Overijssel
De heer P.J. de Vries, provincie Overijssel