

Advies Ontwikkelplan IJssel-Vecht 2026 - 2028

Terugblik en leerpunten ontwikkelplan 2023-2025

Hoofdstuk	Thema				
1	ReserveerRRReis	De reserveerRRReis-lijnen worden goed gebruikt, zowel de al langer bestaande vraagafhankelijke lijnen als de nieuwe lijnen die we vanaf de start van de concessie hebben geïntroduceerd.	Hoe zouden we dit verder kunnen bevorderen? Meer gaan ontwikkelen in de richting van publiek vervoer. ReserveerRRReis kan daartoe behoren. OV-vervoerders zou daarin een duidelijke rol kunnen gaan vervullen. Zo zou bijvoorbeeld een ReserveerRRReis bus ook mensen kunnen meenemen die bij een halte staan maar niet gereserveerd hebben.		
	Overleg om te verbeteren.	Doorontwikkeling RRReis: samenwerking In plaats van de jaarlijkse RRReis ontwikkeldag is gekozen voor een combinatie van tweewekelijkse overleggen en een strategisch kwartaalmoment. Zo ontstaat er meer ritme en ruimte om samen op koers te blijven. De organisatie ligt niet meer alleen bij EBS, maar in een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Sinds kort vervult een marketeer namens de concessieverleners hierin een coördinerende rol. Daarmee blijft de samenwerking breed gedragen én in beweging.	Zouden wij met deze marketeer kunnen overleggen? En Informatie ook naar de ROCOV 's. Verbeterd kunnen worden de klantenservice, de informatievoorzieningen en de juistheid van in- en uitchecken. Bij dat laatste wordt ook wel een eerdere en/of latere halte meegenomen. .		
1	Feel good/ Imagocompagnes		Campagnes om meer mensen naar het OV te trekken is prima. Maar voor alle gehanteerde begrippen voor de diverse		

	Productformules: ComfortRRReis, SnelRRReis en ReserveerRRReis.		busreizen een uitleg geven is niet voor elk begrip zinvol. • Voor reizigers zijn de begrippen comfortRRReis en SnelRRReis weinig interessant als er maar een bus komt. • Het begrip buurtRRReis misschien wel als vervanger voor begrip buurtbus. • ReserveerRRReis is een nieuw verschijnsel en vereist een duidelijke uitleg. Te meer omdat deze flexibele vorm van een OV-bedrijf flexibel is en dus weer als flexvervoer wordt gezien. • En is voor de diverse reizen onder het begrip Flex niet veel duidelijker als aan dat woord een van de begrippen Flevoland, Overijssel of Gelderland wordt toegevoegd?		
1	Extra aandacht voor klantbeleving. Code 95 training, gastvrij handelen.		Het is voor de werkgroepen voor dienstregelingen niet duidelijk wat onder “Code 95 training” wordt verstaan.		
1	Niet digitale informatie: OV-ambassadeurs en RRReis-assistenten.	De provinciale inzet van OV-ambassadeurs, vrijwilligers die op vaste momenten beschikbaar zijn in lokale kernen, is als waardevol ervaren.	Akkoord.		
1	Goed werkende systemen voor up to date reisinformatie.		Dat houdt ook in dat schermen in de bus altijd dienen aan te staan voor ook actuele RRReisinformatie t.b.v. doven of slechthorenden.		

1	Door ontwikkelen reserveerRRReis	Altijd bereikbaar? Ja, maar reserveren blijft aandachtspunt De veronderstelling dat middelen ‘altijd beschikbaar’ moeten zijn leeft breed. Tegelijkertijd leverde de introductie van systemen zoals ReserveerRRReis gemengde reacties op. Hoewel deze product formules het ov in tijd en plaats flexibeler maakten, werd het verplichte reserveren door sommige reizigers als barrière ervaren. Vooral sociaal-recreatieve reizigers en doelgroepen met lagere digitale vaardigheden gaven aan terughoudend te zijn. Tegelijk zagen we via gebruiksdata en klantreacties dat andere groepen het juist waardeerden, bijvoorbeeld in gebieden waar voorheen weinig aanbod was. De balans tussen vrijheid en toegankelijkheid blijft daarom een aandachtspunt voor de toekomst.	Prima om dat te doen. Zie ook onze reeds geplaatste opmerkingen bij: • ReserveerRRReis • Feel good/ Imagocompagnes		
1	Flexibiliteit in de dienstregeling.	Flexibiliteit is te vinden in de wijze waarop we de dienstregeling plannen, en in het materieel. Voor het laatste wordt op het moment van schrijven een vlootplan opgesteld. Een andere wijze van flexibiliteit aanbrengen is beter/meer aansluiten op de vraag. In de afgelopen twee jaar hebben we samen met de TU Delft onderzoek gedaan naar het categoriseren van reisbewegingen, waarmee te bewijzen is dat bijvoorbeeld een woensdag en vrijdag echt andere reispatronen hebben dan een dinsdag of donderdag. In 2025 wordt dit onderzoek specifiek in IJssel-Vecht voortgezet door te kijken hoe dit te vertalen is naar de stadsdienst Apeldoorn. Deze stadsdienst kenmerkt zich bijvoorbeeld door het grote aantal mensen dat bij de Belastingdienst			

		werkt en op vrijdag overwegend een vrije dag heeft. Neemt niet weg dat deze aanpak zowel voor stad als streek relevant is. In de komende jaren kan dit leiden tot voorstellen om bijvoorbeeld op vrijdag een afwijkende dienstregeling te rijden, als dit ervoor zorgt dat vraag en aanbod beter op elkaar aansluiten. Specifiek voor de provincie Gelderland liggen hier kansen om slimme keuzes te maken. Binnen deze context kijken wij ook naar de oplossingen die deze keuzes bieden voor de operationele uitvoering. Zo kan er bijvoorbeeld op vrijdagen meer onderhoud worden uitgevoerd, kunnen we opleiding en training van chauffeurs nog efficiënter plannen.			
1	Ontwikkeling knooppunten	In de afgelopen jaren zijn er busstations en knooppunten verbeterd, zoals station Zwolle, binnenkort station Lelystad, station Nunspeet en station Raalte.	De ROCOV's vernemen van EBS graag op welke punten zij knooppunten gewenst achten. Bij ons komen Lelystad en nogmaals Zwolle aan de orde. Hoe wordt gewaarborgd dat een overstap goed mogelijk blijft als een bus of trein te laat arriveert?		
1	Vervangen C-lijnen door andere mobiliteitsdiensten	Dit is nog niet het geval geweest, maar we zien we mogelijkheden in de toekomst. Met name met haltetaxiRRReis op de Veluwe en met Flex-RRReis in Flevoland. Als voorbeeld: bedienen van Luttelgeest met flexRRReis als we daardoor lijn 76 naar Emmeloord kunnen rijden in plaats van Marknesse.	Dat is mogelijk in een systeem met goed PV oftewel Publiek Vervoer.		
1	Afstemming van het Openbaar Vervoer op	Er zijn in de concessie nog weinig "aanbieders" van andere mobiliteitsdiensten, behalve flexRRReis en haltetaxiRRReis. We	Prima, maar hoe krijg je echt meer samenwerking? Dat is dan toch met PV oftewel Publiek Vervoer.		

	(nieuwe) Andere Mobiliteitsdiensten	spannen ons in om op het (vernieuwde) RRReis-platform zo veel mogelijk andere diensten te helpen ontsluiten.			
1	Openbaar Vervoer in bijzondere omstandigheden	Walibi kan overigens ook wel gezien worden als een permanente bijzondere omstandigheid, net als Giethoorn.	En zijn er niet meer in de drie provincies? Burgers Zoo en Openluchtmuseum vlak bij elkaar? Slagharen?		
1	Extra: meer directe verbindingen	We blijven meer directe verbindingen bieden waar dat kan, zoals lijn 199 naar Oosterenk en lijn 101 naar Amersfoort-Centrum en -Centraal, maar zien ook wel in dat dit in de exploitatie haalbaar moet zijn. Zo was er lijn 147 van Dronten naar Barneveld waar daadwerkelijk al gebruik van werd gemaakt over Harderwijk heen. Echter in Dronten en in Barneveld kan een bus niet geladen worden, en aansluitingen stonden onder druk. Daarom hebben we ervoor gekozen om toch te knippen, net als bij lijn 301/305. Dit leidt tot een hogere punctualiteit, minder rituitval en op een aantal plekken ook betere aansluitingen.	Belangrijk daarbij is een nieuwe verbinding de tijd geven zich te bewijzen. Incl. communicatie.		
3 Strategische themahoofdstukken 2026-2028					
3	3.1 Vervoerkundige strategie De uitgangspunten.	Vanaf 2026 ontstaat een belangrijk knelpunt: de lagere vergoeding vanuit OCW voor het studenten reisproduct leidt tot fors minder opbrengsten. In 2024 is dit nog gecompenseerd via Rijksmiddelen; voor 2025 geldt een vangnetregeling binnen IJssel Vecht, <u>maar vanaf 2026 ontbreekt zo'n garantieregeling</u> . Concessieverleners hanteren dan het financiële model waarbij kosten en opbrengsten in balans moeten zijn. Zonder aanvullende middelen, zoals Bikker-	Dat maakt vervoer weer minder aantrekkelijk, dus weer meer mensen gaan de auto kiezen.		

		gelden, leidt dit tot een bezuinigingsopgave in dienstregelingsuren.			
		Voor het lijnennet en de ov-knooppunten zijn <u>verschillende ontwikkelingen voorzien, gegroepeerd per type</u> . Deze wijken deels af van de biedingsstrategie. Nu de uitvoering loopt, kan het plan concreter worden uitgewerkt. Jaarlijkse uitwerking vindt plaats in de Vervoerplannen.	De ROCOV's worden daarbij graag betrokken. Zijn er al linkjes die de ROCOV's in deze al kunnen bekijken?		
3.1.1 Ontwikkeling snelheid en frequentie van het ov-hoofdnetwerk		Versnellen en verdichten lijnen i.c.m. realisatie hubs, waar mogelijk routes strekken als het meren deel van de reizigers hier voordeel van heeft en de bereikbaarheid gewaarborgd blijft.	Nooit onder de eisen van de concessie PVE.		
	Ontwikkeling 1.	Dit gaan we in 2027 doen met o.a.: • SnelRRReis 216 (strekken in Zeewolde, versnellen reis naar Almere en Harderwijk) en • SnelRRReis 217 (doortrekken naar Slagharens en versnellen in Dedemsvaart). • En voor lijn 207 onderzoeken we of in 2027 in de spits een kwartierdienst kan worden	Voorstel naar de 2 betreffende ROCOV's. In 2024 werd al gesproken over lijn 142 Nijkerk-Almere via Zeewolde. Toentertijd heeft het ROCOVF hier commentaar op gegeven. Ondertussen is het plan gewijzigd, maar het is onduidelijk wat er gebeurt met routes, een hub en eventuele nieuwe haltes. Het ROCOVF wordt graag op de hoogte gehouden van deze ontwikkeling. Voorstel naar ROCOV Overijssel. Voorstel naar de 2 betreffende ROCOV's.		

		geboden in plaats van de huidige versterkingen.			
	Ontwikkeling 2	Aanpassing van de maximumsnelheid; van 80 naar 60 km/h buiten de bebouwde kom en van 50 naar 30 km/h binnen de bebouwde kom: langzamer rijden leidt tot meer DRU's en/of minder ritten. Door proactief wegbeheerders te benaderen (in samenwerking met de concessieverleners) zijn we proactief betrokken bij de te maken keuzes in verkeersveiligheid en ov-bereikbaarheid.	• Waren in de tijd van het concessieaanbod de kwaliteit, snelheden van de wegen daarin opgenomen? • Zo niet dan zou dat misschien nog gewijzigd kunnen worden? • En zou een gemeente daaraan niet mee dienen te betalen indien zij een 30 km traject wil realiseren.? • Overleg prima, maar mag niet tot minder DRU's en dus minder dienstverlening leiden. • Busbanen heropenen en aanleggen in overleg met wegbeheerder. • Onderzoek de mogelijkheid een deel gestrekt en een deel niet gestrekt te doen. Bijvoorbeeld lijn 4 verdelen en lijn 4 voor de het 30 km-traject en lijn 5 voor de omleidingsroute.		
	Ontwikkeling 3	Rijtijden meten en herzien waar nodig; punctualiteit is een zeer belangrijke KPI maar een zo kort mogelijke reistijd ook. Steeds opnieuw optimaliseren we de balans tussen deze twee.	Akkoord.		
	Ontwikkeling 4	Volgende stap corridor Zwolle – Apeldoorn/ Hub A50; minder rijden in vakanties en meer in week end. Lijn 201 ook rijden in de avonden en weekenden.	Akkoord. Akkoord.		

	Ontwikkeling 5	Aanvraag vluchtstrookgebruik voor: • A28 tussen Staphorst – Zwolle – 't Harde en • A50 Apeldoorn – Zwolle.	Akkoord.		
	Ontwikkeling 6	Inventariseren waar de vervoervraag dusdanig laag is dat dit een ov-aanbod niet/nauwelijks rechtvaardigt: waar DRU's kunnen worden bespaard om in te zetten op plekken waar vraag is naar meer ov. In 2026 starten we hiermee in Gelderland en in beperkte mate in Flevoland door minder in de vakanties te rijden en deze DRU's elders zinvoller in te zetten. In 2027 en 2028 volgen ook de andere regio's.	Akkoord, maar wel telkens voorleggen aan de ROCOV's voor advies. Meewerken aan het creëren van flexibel vervoer. Zie ontwikkeling 7. Reizigers die in gebieden wonen die geen treinstation in de buurt hebben en buiten het gebied werken zijn en blijven afhankelijk van de bus, ook tijdens schoolvakanties. Een alternatief voor hen zou kunnen zijn de ReserveerRRReis.		
	Ontwikkeling 7	Onderzoeken introductie flexRRReis dan wel reserveerRRReis met kriskras-verbindingen. De naamgeving vergt nader overleg, gezien het sterk uiteenlopende gebruik van de term 'flexRRReis' binnen de verschillende concessiedelen. Voorbeelden van mogelijke toepassingen: • De stadsdienst Harderwijk zou geen vaste route meer volgen, waardoor meer locaties bediend kunnen worden, zoals het Waterfront en aanvullende delen van Lorentz. • Lijn 170 zou, conform de oorspronkelijke offerte, meer kernen kunnen bedienen in het gebied tussen Twello en Epe. • Lijn 76 kan mogelijk niet alleen Scherpenzeel, maar ook gebieden als de Weerribben bedienen.	Akkoord.		

		In stedelijke gebieden ontstaan kansen voor meer directe verbindingen. Bijvoorbeeld in Zwolle, waar reizigers tijdens de inzet van reserveerRRReis rechtstreeks van een halte op lijn 3 naar een halte op lijn 5 kunnen reizen, zonder een overstap bij het station.			
	Ontwikkeling 8	Vervangen C-lijnen door reserveerRRReis, haltetaxiRRReis, flexRRReis of andere mobiliteits-dien sten (of andersom). 76 Steenwijk – Oldemarkt – Marknesse (niet via Spanga en Slijkenburg), en eventueel min der vaak 146 tussen Kuinre en Emmeloord om dit te bekostigen 76 Steenwijk – Oldemarkt – Emmeloord (via Spanga en Slijkenburg zoals nu), waarbij tus sen Kuinre en Emmeloord via route lijn 146. - Lijn 146 dan inkorten tot Dronten – Emmeloord Voor Luttelgeest moet dan andere oplossing komen. Over hele dag verspreid hier wel in- en uitstappers, dus wellicht hier kansen voor flexRRReis, of reserveerRRReis tussen Marknesse – Luttelgeest – Kuinre behouden met halfuursdienst (nu uurdienst hele route). In dit geval ook samenhangend met wens AZC Luttelgeest voor halfuursdienst, en wens tot langer doorrijden lijn 146 in avonduren.	Telkens graag voorleggen aan de ROCOV's bij een wijziging.		
	Ontwikkeling 9	Blijven aansluiten bij ontwikkelingen in de stad Lelystad: Warande/Zuiderse, Flevokust en Flevopoort. Het project Warande loopt al langer, we blijven actief betrokken bij de ontwikkeling	Telkens graag voorleggen aan de ROCOV Flevoland bij een wijziging.		

		en de mogelijkheden voor het stadsnet (bijvoorbeeld lijn 8) die hier zijn. • Flevokust is een ontwikkeling die past bij de route van lijnen 214 en 218 langs de Houtribweg, waarbij er kansen zijn om samen met werkgevers een hub te realiseren, en voor • Flevopoort zijn we met stakeholders in gesprek om de mogelijkheden voor een ontsluiting te verkennen.			
	Ontwikkeling 10	Apeldoorn: stationsomgeving en ook herinrichting binnenstad, met daarbij de route streeklijnen tussen station en A50. Een deel van de ontwikkelingen start in 2026 en de jaren daarna krijgt dit een vervolg. In 2026 houden we met gemeente het hele lijnennet tegen het licht, waarbij ook het belang van ov in de binnenstad én goede doorstroming wordt belicht.	Telkens graag voorleggen aan de ROCOV Gelderland bij een wijziging.		
	Ontwikkeling 11	In Zwolle • Inspelen op de ontwikkelingen van het Stadshart, waarbij lijn 2 en 10 in 2027 via het Katwolderplein gaan rijden in plaats van via het Rode torenplein. • Daarbij hoort ook de ontwikkeling van de Hub Hessenpoort, gesprekken met gemeente Zwolle over deze nieuwe hub lopen inmiddels. Bedoeling is dat er op winkelmomenten (koopavond en weekenden) een directe pendel tussen het centrum en deze hub gaat rijden.	Telkens graag voorleggen aan de ROCOV Overijssel bij een wijziging. Via Katwolderplein is een slecht plan. Reizigers met boodschappen de dupe. Akkoord.		

		De beoogde realisatiedatum is 2027, zodat de pendel vanaf dienstregelingsjaar 2028 gaat rijden.			
	Ontwikkeling 12	Bediening gemeente Kampen en omgeving, ook • in relatie tot de nieuwe buurtbus die er komt voor de wijken Brunnepe, Greente en bedrijventerrein Haatland. • De gemeente Kampen stelt een mobiliteitsplan op en er loopt al • een studie voor lijnen tussen Urk en Kampen. Al deze ontwikkelingen komen samen rond Kampen en zien we in één geheel. • Daarnaast is er groot onderhoud aan de Molenburg tussen 2026 en 2028, • En onderzoeken we de mogelijkheden voor bediening van de Reeve delta.	Telkens graag voorleggen aan de ROCOV Overijssel bij een wijziging. Elke uitbreiding in principe akkoord		
	Ontwikkeling 13	Onderzoeken en uitrollen nieuwe verbindingen en/of aangepaste routes.	Telkens voorleggen aan ROCOV's.		
	Ontwikkeling 13	Lelystad – Enkhuizen, mogelijk in 2027, onderzoek loopt. Wens is er bij provincies, gemeente Lelystad en bij EBS.	Akkoord.		
	Ontwikkeling 13	In 2026 uitbreiden doortrekken lijn 101 naar Amersfoort Centrum (nu alleen in de spits), en in de jaren daarna mogelijk verder uitbreiden naar de weekenden.	Akkoord.		
	Ontwikkeling 13	In 2026 uitbreiden bediening Veluwelijnen in weekend, snelRRReis 201 gaat ook in weekend rijden waardoor er altijd een snelle en een ontsluitende lijn is op die verbinding. In de jaren daarna uitbreiden bij gebleken succes.	Akkoord.		

	Ontwikkeling 13	Lijnennet gemeente Hardenberg / Hub Slagharen; speelt in 2026 en 2027, afronden als HUB en haltes zijn gerealiseerd door provincie en gemeente.	Akkoord.		
	Ontwikkeling 13	Zeewolde: optimalisatie lijnennet en realisatie Hub Zeewolde; in 2027 of eerder als we toch een nieuw pakket moeten maken.	Door overstap bij de hub binnen het kleine dorp Zeewolde en het feit dat de bus niet meer alle wijken doorgaat, zullen er meer reizigers de auto gaan pakken in plaats van de bus. Dan komen er juist minder reizigers in plaats van meer. Deze reizigers komen ook niet meer terug naar de bus. Wat te doen met mensen die slecht ter been zijn en nu vlakbij huis kunnen instappen en straks moeten overstappen (na een reistijd van een paar minuten)? Grote kans dat deze mensen niet meer met het OV gaan (en dan thuisblijven met eenzaamheid als gevolg).		
	Ontwikkeling 13	Almere: ontsluiten Vogelhorst in weekend; dat volgt uit Zeewolde (zie vorige punt).	Akkoord.		
	Ontwikkeling 13	Oldebroek: bediening H2O en kern Wezep; afhankelijk van gemeenten, deels in 2026 en in 2027;	Graag voorleggen aan ROCOV Gelderland.		
	Ontwikkeling 13	Steenwijkerland: onderzoek haalbaarheid busverbinding Meppel – Giethoorn (ook t.b.v. in toeristenmaanden). Dit is voor 2026 onder zocht maar de gemeente Steenwijkerland is hier nog geen voorstander van. Het scheelt	Subsidie vanuit gemeente bespreekbaar?		

		echter wel reistijd voor bezoekers van Giet hoorn.			
	Ontwikkeling 13	Nieuwe verbinding van Twello naar Deventer door doortrekken lijn 15 . Gemeenten Voorst en Deventer zijn positief, gesprekken worden binnenkort opgestart over de route en dienstregeling van deze nieuwe verbinding.	Prima. Wat is de stand van zaken?		
	Ontwikkeling 13	Noordoostpolder: onderzoeken mogelijkheden bediening woonwijken Emmeloord-Emmelhage fase 3 en 4 met een nieuwe halte voor lijn 77;	De bereikbaarheid van de kleinere dorpen in de NOP staat onder druk. Zijn hier ook andere mogelijkheden voor om het aanbod hier te verbeteren. Op dit moment is flexRRReis daar nog onbekend.		
	Ontwikkeling 13	Urk: realisatie busstation Urk en lijnennet als gevolg daarvan. Nieuwe busstation Urk is vooralsnog voorzien rond februari 2027. Aan de hand hiervan kunnen de lijnen 141, 215 en 218 worden aangepast om Urk sneller te bedienen.	Akkoord.		
	Ontwikkeling 13	OV studie onderzoeken haalbaarheid busverbindingen Zwartsluis – Meppel (mogelijk als buurtbus) als aanvulling op de wijzigingen die in december 2025 ingaan op de verbindingen Staphorst – Lichtmis – Meppel en Hasselt – Lichtmis – Zwolle.	Akkoord.		
	Ontwikkeling 13	Zwartewaterland: onderzoeken mogelijkheden diverse bedieningen voor woonwijk Hasselt Om de Weede en bedrijventerreinen: Hasselt Zwartewater.	Akkoord.		
	Ontwikkeling 13	Noordoostpolder:	Akkoord.		

		bediening nieuwe woonwijk De Nieuwe Waard in Marknesse met lijn 71.			
	Ontwikkeling 13	Kampen – Dronten – Lelystad: - Aandacht voor de verbinding parallel aan het spoor, al bedient deze ook tussenliggende gebieden zoals een AZC en Swifterbant. Met de provincie en betrokken gemeenten onderzoeken welk lijnen net het best past bij de vervoervraag, de dru-besteding en de efficiëntie in de dienstuitvoering. Waarbij in theorie de uitkomst ook kan zijn dat het huidige model het meest effectief is. - En juist ook andersom: minder via het (te) drukke knooppunt station Zwolle reizen met een mogelijke verbinding Kampen Zuid – 's Heerenbroek – station Stadshagen – Deltion – Isala (bijvoorbeeld Zwolse lijn 11 na station Stadshagen doortrekken naar Kampen Zuid). Doel: reizigers uit Lelystad, Dronten en Kampen naar Deltion en Isala niet meer via station Zwolle, maar al eerder afvangen voor betere spreiding van reizigers.	Akkoord.		
	Ontwikkeling 14	Aanpassingen van buurtbus 526 in Hattem en in Kampen, in overleg met de buurtbusvereniging onderzoeken we in 2026 of buurtbus 526 via de Hilsdijk (eventueel Netelhorst) en Waalstraat in Hattem kan rijden. Ook onderzoeken we de voordelen van het doorrijden van deze buurtbus ten oosten van Wilsum naar 's-Heerenbroek en eventueel Stadshagen. Dat sluit ook aan bij de mogelijke verbetering die eerder is genoemd om een lijn	Graag voorleggen aan ROCOV Gelderland wat betreft Hattem.		

		van Kampen Zuid naar Deltion te introduceren.			
	Ontwikkeling 15	Onderzoeken mogelijkheden voor een nieuwe (ZE) buurtbus Elburg-Dronten (op verzoek van gemeenten) als nieuwe verbinding. Hier is al vaker onder zoek naar gedaan, met name als vaste lijn. Gezien het succes van de buurtbus in Dronten is het logisch om ook deze verbinding als buurtbus op te zetten. Uiteraard onder voorbehoud van voldoende vrijwilligers, mogelijkheid van realiseren van laad infrastructuur en beschikbare financiering. Mogelijk interessant kan zijn om op zo'n nieuwe verbinding direct een zero emissie buurtbus te testen. Nu het toegestaan wordt om tot 4250 kg te rijden met een B-rijbewijs als het elektrische voertuigen betreft, en als we de kans hebben om de route en dienstregeling vanaf het begin aan te passen op de karakteristieken van het voertuig, dan zou dit een mooi pilot project kunnen zijn. Vanaf december 2026 rijden we met ZE-buurtbussen in Zeeland, we onderzoeken graag de mogelijkheden om hier ofwel bij aan te sluiten, ofwel eerst van te leren en daarna een pilot te doen in IJssel-Vecht. Uiteraard kan, als we met de concessieverlener en betrokken partijen dit geen goede testcase vinden, ook een andere vereniging worden gezocht. Zie ook 3.2 ZE buurtbussen.	De buurtbus in Dronten is een succes. Deze buurtbus komt echter niet in Biddinghuizen, Swifterbant en Ketelhaven. Zijn er hier nog mogelijkheden om de bereikbaarheid te verbeteren?		
	Ontwikkeling 16	Inventarisatie en optimalisatie scholierenlijnen en mogelijkheden integratie met streeklijnen. Zoals in de terugblik genoemd is het optimaliseren en integreren van scholierenlijnen in potentie winst voor	Akkoord. Wijzigingen voorleggen aan de ROCOV's.		

		veel partijen: meer reismogelijkheden voor ieder een, een duidelijk product en bij overcapaciteit is het dru- en kostenbesparend. We zetten deze in gezette weg door, en blijven kijken naar optimalisaties. • We denken daarbij aan bijvoorbeeld lijn 625 van Zeewolde naar Amersfoort, die slechts een handvol reizigers per dag vervoert. Als we lijn 101 vaker naar Amersfoort rijden, en de overstap in Zeewolde goed is, dan is de lijn mogelijk overbodig. • Het optimaliseren gaat verder dan alleen de streeklijnen. We kijken ook graag naar de scholierenlijnen in de stad Zwolle, en dan met name naar de capaciteit. Op andere scholierenlijnen is na 2030 ook de verplichting om met ZE-voertuigen te rijden. We gebruiken deze ontwikkelplanperiode om met de onderaannemers én de concessieverleners te onder zoeken wat de mogelijkheden zijn. In hoeverre kunnen onderaannemers tegen die tijd het scholieren werk verrichten met ZE-bussen, wetend dat zij er voor/erna ander werk doen om die ene rit in de spits op te vullen tot een volledige dienst? In hoeverre kan bijvoorbeeld de concessieverlener een faciliterende rol vervullen in de transitie naar ZE met onderaannemers, door bijvoorbeeld bepaalde garanties? En als de mogelijkheden er (nog) niet zijn, omdat de techniek nog niet ver genoeg is of de kosten buitensporig zijn, in	Zouden scholen geen touringcarbedrijven daarvoor kunnen inschakelen? Welke overstap in Zeewolde wordt hier bedoeld? De huidige lijn 101 rijdt niet naar en door Zeewolde. Veiligheid van deze jonge scholieren is een belangrijk aandachtspunt. De doelgroep betreft hier namelijk vooral jonge scholieren die nog niet zelf op de fiets naar Amersfoort kunnen fietsen.		
--	--	---	--	--	--

		hoeverre kunnen we dan met elkaar afspraken maken over een geleidelijke transitie zoals deze bijvoorbeeld ook in Fryslân en Zeeland ontstaat? We denken dat het nu te vroeg is om hier al concrete uitspraken over te doen, maar dat we het wel op tafel moeten leggen in deze ontwikkelplanperiode om bijtijds met elkaar de neuzen dezelfde kant op te zetten of te houden.			
5 Organisatie en proces	ROCOV's	De drie regionale reizigersorganisaties (ROCOV's) adviseren ons over plannen zoals de dienstregeling, tarieven en marketing. Zij krijgen hiervoor tijdig informatie aangeleverd. In de afgelopen periode is gebleken dat er ruimte is voor verbetering in de manier waarop wij met deze adviestrajecten omgaan, bijvoorbeeld door transparanter te zijn over de werking van hun input.	Gelderland. In januari, februari reeds overleggen. Dan de eerste ervaringen met de nieuwe dienstregeling en al bekijken wat de ideeën zijn voor wat dan weer een nieuwe dienstregeling moet worden. Hoe is de relatie tussen het werk van de ROCOV's en een reizigers parlement? Ik snap dat de ROCOV's vooral een adviserende rol heeft richting overheid, is het reizigersparlement is een ander communicatiemiddel tussen reizigers en vervoerders? Ik zie wel overlappingen! En spanningen?		

Algemeen:

Dit Ontwikkelplan verdient in z'n algemeenheid lof. ROCOV 's kunnen en moeten daar een rol blijven spelen. En zullen dat ook graag doen.

Wat veelal ontbreekt zijn de ontwikkelplannen rond reisinformatie. En wanneer zijn die überhaupt op orde.

Voorbeelden zijn:

- Nieuwe routes staan nog niet op de borden van de haltepalen, wel in dienstregelingskast-(tje). Oude borden zijn gelukkig wel verwijderd.
- Klachten van reizigers over ontbreken dienstregelingstabellen en lijnennetkaart in pdf op site.

Kanttkening: Er is geen samenvatting van het gehele document.

Aanvulling:

1. Regel ook papieren informatie bij alle haltes waar regelmatig (bijvoorbeeld meer dan 3 reizigers per dag) gebruik van gemaakt wordt. Digitale aanwijsborden kunnen papier niet vervangen. Papier gaat niet kapot en geeft ook info over de laatste bus en de bus op zondag enz.
2. Zorg ervoor dat lijnennetkaarten te koop zijn en bij alle overstappunten opgehangen worden en op de website te vinden zijn. Het is heel lastig om op een telefoon die informatie te bekijken. Deze informatie is steeds minder voorhanden op busstations en overstaphaltes. Digitale informatie werkt in de praktijk zelden goed. Vaak te beperkt, kapot en/of niet actueel.
Zorg voor dienstregelingstabellen op de site, die te downloaden zijn.
3. Zorg ervoor dat, zeker in de avonduren, er contact tussen bussen is om de aansluiting te garanderen. Ook de buurtbus. En dat, zeker in de avonduren, een bus enkele minuten wacht in geval van treinvertraging.
4. Regel een noodnummer tot 01:00 uur 's nachts voor calamiteiten (zoals bus niet komen opdagen). En dat er dan een oplossing is. Bijvoorbeeld dat een chauffeurswagen wordt ingezet of een gewone taxi gebeld.
5. Let erop dat chauffeurs geen hoorbare muziek hebben in de bus en geef in de bus aan dat er niet op speaker gebeld wordt of muziek afgespeeld wordt door passagiers.
6. Regel dat bij vervoer op aanvraag met bijvoorbeeld een uur wachttijd, een passagier in overleg eerder meekan als er dan een rit gecombineerd kan worden. Dit is een win-win. Het is nu zo dat reizigers een hele avond niet meer meekunnen terwijl de busjes wel rondrijden. Kijk dan of er een oplossing gevonden kan worden. Bijvoorbeeld eerder (dan over een uur) met een al ingeplande rit voor een ander, eventueel naar een andere halte waar ook een gewone bus komt, in plaats van nee te verkopen. Hetzelfde geldt als de trein vertraging heeft.