



## Concept Vervoerplan 2026

---

<b>1 Een attractief en samenhangend vervoernetwerk</b>	<b>2</b>
1.1 Basisuitgangspunten Vervoerplan	2
1.2 Versterken visgraat met gegarandeerde overstapmogelijkheden	2
1.3 Productformules in relatie tot materieelinzet	3
1.4 Methodologie onderbouwing veranderingen	4
<b>2 OV-aanbod per deelgebied</b>	<b>5</b>
2.1 Sneller reizen vanuit de Bommelerwaard	5
2.2 Snellere verbindingen en verbeterde overstapmogelijkheden in de Betuwe	8
2.3 Fijnmazig OV op bedrijventerreinen Tiel en naar Lingemeer	11
2.4 Meer en sneller OV in Montferland	14
2.5 Streeklijnen Doetinchem: vaker én overstapvrij reizen	16
2.6 Fijnmazig OV in Doetinchem	19
2.7 Fijnmazig OV in Zutphen en Warnsveld	21
2.8 Omgeving Lochem: meer en snellere reismogelijkheden	24
2.9 Oostelijke Achterhoek: versterking hoofdnetwerk	27
2.10 Elke kern bereikbaar met <i>reserveerRRReis</i>	29
2.11 Detailmutaties & overig	31
2.12 Materieelinzet passend bij de vraag	32
<b>3 OV-aanbod spoorverbindingen</b>	<b>34</b>
3.1 Zondagdienstregeling Arnhem - Winterswijk	34
3.2 Uniforme dienstregeling Arnhem - Zevenaar: betrouwbaardere aansluitingen	34
3.3 Aanpassingen dienstregelingstijden en aansluitingen	34
3.4 Verbetervoorstellen vanuit het Ontwikkelplan	34

## 1 Een attractief en samenhangend vervoernetwerk

Dit Vervoerplan biedt een forse stap in het invullen van de vervoerkundige strategie. We investeren in onder andere **nieuwe lijnen**, verandering van bestaande lijnen en een **sterkere visgraat**. Wij bieden **elke busreiziger een zitplaats**, aantrekkelijkere frequenties en bedieningsperioden, verbeterde overstaptijden, inperking van reisobstakels en betere bereikbaarheid van woningen én bestemmingen.

Zo leggen we, conform de doelstelling van het Vervoerplan, een solide basis voor een attractief, samenhangend vervoernetwerk, waarbij **doorontwikkeling** van de concessie realiseerbaar en gegarandeerd is. In vergelijking met de huidige dienstregeling omvat het Vervoerplan 2026 een **aanmerkelijke toename van de dienstregelingsuren** zodat we beter kunnen inspelen op reizigersbehoeften, het herstel van vraag en aanbod na de coronapandemie en kunnen bijdragen aan nieuwe **reizigersgroei**.

### 1.1 Basisuitgangspunten Vervoerplan

Samengevat hanteren we de volgende basisuitgangspunten bij het Vervoerplan:

- We introduceren **snelRRReis** op de lijnen 23, 73, 74 en 165
- We bieden een **zitplaatsgarantie** en een **aansluitgarantie**
- We versterken C-lijnen met **fijnmazig** en **vraagafhankelijk OV**
- **Elke kern** verbinden we met **OV**

Voor de dienstregeling hanteren we onderstaande generieke uitgangspunten:

- Op alle lijnen bieden we minimaal de huidige frequentie. Daarnaast bieden we **hogere frequenties** en **bredere bedieningsperioden** dan de minimale eisen. Naast de invoering van **snelRRReis** bieden we toekomstvaste B-lijnen met meerwaarde voor reizigers.
- Ten gunste van een **eenvoudig en herkenbaar netwerk** bieden we elke dag de laatste busrit op hetzelfde moment aan, dit geldt ook voor vakantieperioden.
- Bij nieuwe verbindingen zijn de **lijnummers** in lijn met de overige lijnen in het gedeelte van de regio waar zij zich bevinden.

### 1.2 Versterken visgraat met gegarandeerde overstapmogelijkheden

Wij bieden op diverse overstappunten gegarandeerde aansluitingen om, conform het doel van het Vervoerplan, een zo attractief mogelijk samenhangend vervoernetwerk te bieden. **We bieden op elk OV-knooppunt en op aanvullende overstaplocaties gegarandeerde aansluitingen.**

Bij een gegarandeerde aansluiting wacht de bus tenminste 3 minuten op een vertraagde bus of trein, zodat reizigers hun overstap alsnog halen. Voor de laatste aansluiting van de dag hanteren wij tenminste 10 minuten wachttijd, voor zowel de buslijnen als de treinverbindingen. Langer wachten doet de chauffeur/machinist alleen indien mogelijk op basis van zijn/haar expertise. Langer wachten kan namelijk leiden tot nadelen voor doorgaande reizigers vanwege andere aansluitingen die de lijn biedt. De chauffeur/machinist ziet op zijn boordcomputer of een aansluitende bus of trein vertraagd is en met hoeveel minuten.

Mist de reiziger zijn aansluitende bus of trein en is er binnen 30 minuten geen alternatieve reismogelijkheid? Of haalt de reiziger de laatste aansluiting niet? Dan bieden wij de reiziger kosteloos vervangend vervoer. Wij leggen bovenstaande vast in een **wachttijdenregeling**, die wij in overleg met de provincie Gelderland en het ROCOV Gelderland nader specificeren, zodat de regeling optimaal aansluit op de wensen van betrokken partijen en van de reiziger. Bovendien stemmen wij deze regeling af met de concessiehouders van de aangrenzende concessies.

### 1.3 Productformules in relatie tot materieelinzet

Wij hebben ons materieel afgestemd op het **berekende aantal reizigers** in combinatie met de **aangeboden frequentie**. De tabel geeft inzicht in de verschillende typen materieel per productformule.

- Op **snelRRReis** lijn 23 en 165 zetten we nieuwe elektrische bussen in van 13,5 meter. Op lijn 73 en 74 gaan we nog een stap verder; daar zetten wij elektrische bussen van 15 meter in om het berekende aantal reizigers zittend te vervoeren. Met meer zitplaatsen bieden we op deze lijnen de zekerheid op een zitplaats en ook voldoende capaciteit voor de berekende reizigersgroei. Dit comfortabele materieel is bovendien zeer geschikt voor langere afstanden met gemiddeld hoge snelheid, passend bij de **snelRRReis** productformule.
- Op de reguliere **RRReis**-lijnen zetten we op basis van de berekende vervoervraag verschillende bustypes in. Op een aantal lijnen zetten we kleiner materieel in vanwege krappe infrastructuur (bijvoorbeeld dijkwegen in Rivierenland). Hierbij borgen wij dat de zitplaatscapaciteit van de voertuigen te allen tijde passend is.
- Op **buurtRRReis** en **reserveerRRReis** zetten we 8-persoonsvoertuigen in.

Product	Merk/Type	Staat	Specifieke inzet	Capaciteit	
				Zit	Sta
snelRRReis	Solaris Urbino 15 LE electric	Nieuw	Lijn 73, 74	51	-
	VDL NGC LE-135	Nieuw	Lijn 23, 165	49	16
RRReis	VDL NGC LE-122	Nieuw		44	36
	Solaris Urbino 12 LE hydrogen	Bestaand	Achterhoek	39	30
	Volkswagen Crafter L3	Nieuw		8	-
buurtRRReis	Volkswagen Crafter L3	Nieuw	buurtRRReis	8	-
reserveerRRReis	Volkswagen Crafter L3	Nieuw	Reserveer RRReis	8	-

Een zitplaats is voor veel reizigers randvoorwaardelijk voor de keuze om met het OV te reizen over langere afstanden en wordt door reizigers zelfs als het op één na belangrijkste verbeterpunt genoemd voor het regionale OV, net onder frequentieverhoging<sup>1</sup>. Daarom **garanderen wij een zitplaats** voor alle busreizigers in het concessiegebied. We hebben hiervoor de reizigersgroei per lijn/verbinding berekend aan de hand van een door TU Delft gevalideerd vervoerkundig groeimodel zodat we te allen tijde voldoende capaciteit bieden.

<sup>1</sup> Kennisplatform CROW (2023). OV-Klantenbarometer 2023 hoofdrapport, 20.

## 1.4 Methodologie onderbouwing veranderingen

Per verandering in hoofdstuk 2 onderbouwen we de effecten op basis van data van de huidige concessie, externe databronnen en een modelmatige doorrekening. De onderbouwing is opgesteld door een expertteam van onder andere vervoerontwikkelaars, vervoerkundig analisten en ons **Advanced Analytics Team**. Dit team van data scientists bouwt dagelijks aan modellen op het gebied van reizigersgroei, spreiding en commerciële behoeften met ondersteuning van artificial intelligence. We geven per verandering inzicht in het effect op het aantal reizigers. Vaak hebben alle gebruikers van een verbinding, dus alle doelgroepen, baat bij de verandering. Is de verandering op specifiek op een doelgroep gericht? Dan geven we dat specifiek aan. Effecten bundelen we in categorieën:

- **Effect op volume:** Onze veranderingen maken het OV aantrekkelijker en hebben daarmee een positief effect op het aantal reizigers of specifieke doelgroepen dat gebruikmaakt van een bepaalde verbinding. We hebben er bewust voor gekozen om het volume-effect per deelgebied te presenteren. Hiermee tonen wij een betrouwbaarder beeld van de berekende reizigersgroei per deelgebied dan het volume-effect per onderliggende verandering. Reizigersstromen wijzigen namelijk door de samenhang van meerdere veranderingen in het deelgebied. Onder de term volume-effect vermelden we het huidige aantal reizigers en geven we inzicht in het gevolg van de verandering; de verwachte reizigersgroei ten opzichte van de najaar periode (september tot december, exclusief schoolvakanties). We hanteren de najaar periode voor reizigersaantallen, omdat deze periode maatgevend is als het gaat om (maximale) bezetting en aantal reizigers. Zo is de geboden capaciteit gebaseerd op het drukste moment van het jaar en bieden we voldoende zitplaatsen. We tonen de uiteindelijke verwachting; in de eerste twee jaar zal sprake zijn van een ingroei-effect. Het effect op het aantal reizigers wordt bepaald door de volgende factoren: effect op reistijd, reismogelijkheid, overstapvrije relaties, overstapmogelijkheden en bereikbaarheid. De volume-effecten van veranderingen in reistijd en aantal reismogelijkheden rekenen we door met het zogeheten **EFFOV-model** (Effecten OV-Model). Dit model maakt gebruik van elasticiteiten die op praktijkgevallen zijn gebaseerd. Wij toetsen dit model jaarlijks aan de werkelijke effecten van veranderingen en daaruit blijkt dat het model goed voldoet. Het invullen van de huidige en de toekomstige reistijd, alsmede het huidige en het toekomstige aantal ritten in dit model geeft een groeipercentage van het aantal reizigers.
- **Effect op reistijd:** Kortere reistijden dragen bij aan aantrekkelijker openbaar vervoer ten opzichte van andere modaliteiten wat resulteert in reizigersgroei. We geven inzicht in kortere of langere reistijden. Om de aantrekkelijkheid van het OV ten opzichte van autogebruik te tonen, onderbouwen we het effect op reistijd door middel van **VF-waarde**; de verplaatsingstijdfactor. Deze verhouding geeft inzicht in de reistijdfactor OV versus auto. Uit onderzoek van onder andere TU Delft blijkt dat bij waarden tussen 1 en 1,5 een verandering in de reistijdverhouding veel impact heeft op de aantrekkelijkheid van openbaar vervoer. Bij een VF-waarde van 1 of lager kiezen ongeveer evenveel mensen voor het OV als voor de auto. Bij een VF-waarde boven de 1,5 trekt het OV voornamelijk nog mensen die op het OV zijn aangewezen.
- **Effect op aantal reismogelijkheden:** Een passende frequentie en een brede bedieningsperiode maakt het samenhangende OV-netwerk wervend en attractief zodat reizigers kunnen reizen wanneer zij dat willen. We geven daarom per verandering inzicht in de toe-/afname van het aantal reismogelijkheden.
- **Effect op overstapvrije relaties:** We investeren in diverse overstapvrije relaties door het koppelen van diverse lijnen. Wij analyseren in hoeverre het doorkoppelen van lijnen het aantal overstapbewegingen vermindert. Ook tonen we hoeveel reistijd dit bespaart waarbij we bij de doorgekoppelde lijnen continu de uitvoeringskwaliteit bewaken.
- **Effect op overstapmogelijkheden:** Daar waar we geen overstapvrije relaties (kunnen) bieden, richten we ons op betrouwbare en aantrekkelijke overstapmogelijkheden. Wij maken daarin geen onderscheid tussen onderlinge aansluitingen en aansluitingen op andere mobiliteitsdiensten, omdat dit voor reizigers geen verschil maakt. We geven inzicht in het effect van aangepaste aansluitingen.
- **Effect op bereikbaarheid:** Met onze veranderingen verbeteren wij de bereikbaarheid van de regio's, woonkernen en bestemmingen. Met nieuwe verbindingen, doorkoppelingen en slimme overstapmogelijkheden wordt het voor reizigers eenvoudig en gemakkelijk om meer bestemmingen te bereiken. Betere bereikbaarheid maken wij inzichtelijk door het gebruik van het aantal inwoners en bedrijven (van CBS) in een gebied en/of haltecirkel. Ook gebruiken we de Mobiliteitsscan van Rijkswaterstaat voor informatie over onder andere verplaatsingen en de modal split (de verdeling van reizen over verschillende vervoerswijzen).

## 2 OV-aanbod per deelgebied

Per deelgebied geven we inzicht in de veranderingen, resultaten en effecten en de samenhang en doorontwikkeling en laten de onderdelen die in uw uitvraag zijn opgenomen terugkomen. De deelgebieden komen voort uit de logische vervoerstromen in de regio en geven goed inzicht in de **samenhang** tussen veranderingen onderling.

De inzet van voertuigen noemen wij kort per deelgebied en in paragraaf 2.12 gaan we tot slot dieper in op de verwachte vervoervraag in relatie tot de voertuiginzet.

Paragraaf	Deelgebied
2.1	Bommelerwaard
2.2	Betuwe
2.3	Tiel en omgeving
2.4	Montferland
2.5	Omgeving Doetinchem
2.6	Doetinchem
2.7	Zutphen en omgeving
2.8	Lochem en omgeving
2.9	Oostelijke Achterhoek
2.10	Landelijke gebieden
2.11	Detailmutaties & overig

### 2.1 Sneller reizen vanuit de Bommelerwaard

Meer én snellere reismogelijkheden voor reizigers in de Bommelerwaard!

#### Beschrijving van het concrete OV-aanbod

**a. Verandering:** We brengen meer samenhang in het OV in de Bommelerwaard. In de huidige situatie voorzien lijn 165 en 166 in de vervoerrelatie tussen de Bommelerwaard en 's-Hertogenbosch, aangevuld met diverse lijnen van/naar Zaltbommel. Uit analyse blijkt dat 60 procent van de reizigers hier reist tijdens de spits. Om aan de vraagbehoefte tijdens de spits te voldoen, worden de buurtbussen 267 en 268 momenteel versterkt door de spitslijnen 67 en 68 en versterkt lijn 665 lijn 165. Dit voorziet enerzijds in de reizigersbehoefte, maar leidt ook tot complexiteit vanwege de extra lijnen en routevarianten. We maken het OV in de Bommelerwaard eenvoudiger en aantrekkelijker en bieden een forse impuls voor de bereikbaarheid van het landelijk gebied:

- Meer dorpen en daarmee meer inwoners, profiteren van uitbreidingen op **lijn 165 en 665**. We bieden **extra spitsritten** en bieden de spitsritten op een **langer traject** dan nu om de spreiding van reizigers over de ritten te verbeteren. De spitsritten rijden tussen Dreumel en 's-Hertogenbosch v.v. (in plaats van/naar Rossum/Heerewaarden). In de piek van de ochtendspits rijdt de bus iedere 7½ minuut, huidig is dat iedere 10 minuten. Tot slot verdubbelen we de frequentie van lijn 165 in de vroege avond en op zaterdag in de drukste richting naar 2x per uur tussen Dreumel en 's-Hertogenbosch; op zaterdag tussen 10u en 14u richting 's-Hertogenbosch en tussen 14u en 20u richting Dreumel. Zo bieden we een aantrekkelijker product, meer zitplaatsen en ruimte voor groei. 18.000 inwoners langs lijn 165 profiteren van meer reismogelijkheden.
  - **Lijn 165** rijdt ook richting Druten een **extra rit** in de ochtendspits rond half 8. Zo ontlasten we de drukke rit van lijn 42 en bieden we extra reismogelijkheden tussen Beneden Leeuwen en Druten. In het weekend schuiven de aankomst- en vertrektijden een halfuur zodat reizigers tussen Beneden Leeuwen en Druten in combinatie met lijn 42 elk halfuur een reismogelijkheid hebben van/naar Druten en Nijmegen.
  - We **verlengen lijn 166** naar Delwijnen, Nederhemert, Aalst, Zuilichem, Gameren en Zaltbommel. Zo bieden we deze dorpen meer en tot 19 minuten snellere reismogelijkheden naar de diverse voorzieningen en onderwijsinstellingen in onder andere Zaltbommel en 's-Hertogenbosch. Ook Brakel profiteert mee met een overstapmogelijkheid tussen lijn 49 en 166 in Zuilichem. Op dit nieuwe traject rijden we op werkdagen in de spits 2x per uur en in de daluren 1x per uur.
- | Herkomst    | Inwoners | Bestemming       | Reistijd (min.)<br>huidig | 2026 | Vershil |
|-------------|----------|------------------|---------------------------|------|---------|
| Well        | 750      | Zaltbommel       | 28                        | 29   | +4%     |
| Nederhemert | 1.560    |                  | 23                        | 23   | -       |
| Aalst       | 1.930    |                  | 31                        | 20   | -35%    |
| Zuilichem   | 1.460    | 's-Hertogenbosch | 48                        | 39   | -19%    |
| Nederhemert | 1.560    |                  | 47                        | 32   | -32%    |
| Aalst       | 1.930    |                  | 54                        | 35   | -35%    |
- Met de verlenging van lijn 166 is de **spitslijn 68** niet meer nodig, deze lijn **vervalt**. De tabel laat zien hoeveel inwoners profiteren van een eenvoudiger en aantrekkelijker OV-netwerk met meer en snellere reismogelijkheden.
  - **Lijn 49 en 649** gaan samen in de **spits 2x per uur** tussen Brakel en Zaltbommel rijden waarbij lijn 649 in de huidige situatie slechts één rit per dag rijdt. Hiermee profiteren reizigers van meer reismogelijkheden en sluiten we in Zaltbommel beter aan op schooltijden en de trein van/naar Utrecht. Reizigers van/naar 's-Hertogenbosch reizen in de nieuwe situatie namelijk overstapvrij met de verlengde lijn 166. We maken de **dienstregeling eenvoudiger** door elke werkdag dezelfde dienstregeling te bieden met verbeterde aansluitingen (zie b. aansluitingen). Nu rijdt op vrijdag een afwijkende dienstregeling, wat voor reizigers onduidelijk is.

- We bieden **meer reismogelijkheden** met **lijn 67**. Deze lijn fungeert nu enkel als spitslijn. Op werkdagen overdag gaat de lijn elk uur rijden, aangevuld tot 2x per uur in de piek van de ochtendspits. Lijn 67 rijdt tussen Kerkdriel rechtstreeks van/naar station Zaltbommel. Lijn 67 gaat in Zaltbommel via het bedrijventerrein De Wildeman rijden zodat deze beter ontsloten wordt.
- De dienstregeling van lijn 67 is afgestemd op de dienstregeling van **buurtRRReis 267** zodat beide lijnen elkaar aanvullen tussen Zaltbommel en Kerkdriel. Bij benadering kunnen reizigers 2x keer per uur reizen tussen de beide plaatsen; de lijnen 67 en 267 rijden namelijk verschillende routes tussen Zaltbommel en Kerkdriel (67 rechtstreeks en 267 via Rossum). Bij **buurtRRReis 267** is er het voornemen om nieuwe haltes in de dienstregeling op te nemen in Velddriel (Boerenklompenstraat) en Kerkdriel (Paterstraat).
- Naast de huidige ochtendspitsritten gaat **scholierenlijn 667** in de middagspits ook van station Zaltbommel naar Hurwenen, Rossum, Alem en Kerkdriel rijden. We bieden zodoende meer vervoercapaciteit in de oostelijke Bommelerwaard.
- De lijnen 67, 267 en 667 sluiten in Zaltbommel aan op de trein van/naar Utrecht. De lijnen 67 en 667 rijden op reguliere werkdagen, in schoolvakanties rijden beide lijnen niet. Reizigers kunnen op die momenten reizen met **buurtRRReis 267**, het aantal reizigers is in die perioden ook fors lager.
- Met de wijziging van de lijnen 166 en 68 gaat **buurtRRReis 268** een uniforme dienstregeling rijden waar deze in de huidige situatie nog een reguliere dienstregeling en een afwijkende vakantiedienstregeling kent. In de nieuwe dienstregeling rijdt **buurtRRReis 268** ieder uur dezelfde route en dienstregeling (in de huidige situatie rijden spitsritten niet door veel dorpen).
- In de ochtendspits rijdt **buurtRRReis 268** van station Zaltbommel naar Poederoijen één afwijkende rit, deze vertrekt een half uur later dan het standaard patroon van station Zaltbommel (07:50 uur) en rijdt vanaf de laatste halte in Zaltbommel (Wielkamp) rechtstreeks naar Poederoijen. Hierdoor kunnen met de trein aankomende werknemers de bedrijventerreinen in Zaltbommel rond 08:00 uur bereiken. Om 07:50 uur zijn er nog vrijwel geen reizigers die naar de dorpen reizen en mocht er wel een reiziger zijn dan kan deze via Poederoijen reizen; de bus rijdt daarna overstapvrij verder.

**b. Aansluitingen:** Op station Zaltbommel focussen we voor de lijnen 49, 67, 649 en 667 op aantrekkelijke overstapmogelijkheden in de drukste richting van/naar Utrecht. Voor de lijnen 49, 67, 649 en 667 is op maandag tot en met donderdag de overstaptijd 8 minuten, op vrijdag 4 minuten. Deze aansluiting van/naar Utrecht prefereert boven de aansluitingen naar 's-Hertogenbosch. Reizigers uit de diverse dorpen in de Bommelerwaard reizen met lijn 165 en de verlengde lijn 166 overstapvrij van/naar 's-Hertogenbosch, vandaar de focus op de aansluitingen richting Utrecht.

**c. Loopafstanden:** Lijn 166 maakt gebruik van **nieuwe haltes** aan de Maas Waalweg ter hoogte van Delwijnen, Nederhemert en Aalst. Hoewel de bus hier aan de rand van het dorp halteert, blijft **buurtRRReis 268** ieder uur de bestaande haltes in de dorpen ontsluiten. De loopafstanden blijven daarmee gelijk, dit geldt ook voor de loopafstanden op de overige lijnen.

**d. Verslechtingen en mobiliteitsalternatieven:** Lijn 68 vervalt, maar wordt volledig opgevangen door lijn 268 en de verlengde lijn 166. De voorziene nieuwe werkdagdienstregeling bij lijn 268 zorgt ervoor dat het vervallen van lijn 68 geen verslechting is voor de reizigers.

**e. Vraagafhankelijk vervoer:** Met het oog op het nuttig en effectief inzetten van DRU's zetten we op werkdagavonden en in het weekend op verbindingen met weinig reizigersbehoefte **reserveerRRReis** in om deze reisrelaties ook tijdens deze momenten te faciliteren. Reizigers kunnen dan reizen met **reserveerRRReis 49, 266, 267 en 268**. **ReserveerRRReis** vervangt hier de huidige Vlinder 860, zie ook paragraaf 2.10. Reizigers hoeven vanaf station Zaltbommel niet te reserveren voor **reserveerRRReis**, gelijk aan de huidige situatie met Vlinder 860.

**f. Materieelinzet:** We bieden op lijn 165 en 665 passende voertuigen aan van 13,5 meter. Dit geeft uitbreiding in capaciteit en extra comfort passend bij de productformule **snelRRReis**. Op de overige lijnen in de Bommelerwaard zetten we afhankelijk van de verwachte reizigersaantallen en de beschikbare infrastructuur diverse voertuigtypen in; zie paragraaf 1.3 en 2.12.

## Realiseerbaarheid en effecten

**Realiseerbaarheid:** Voor de verlenging van lijn 166 zijn nieuwe haltes nodig, we zijn hierover in overleg met de gemeente Zaltbommel (wegbeheerder). De realisatie van alle nieuwe haltes is voorwaardelijk voor het kunnen verlengen van lijn 166.

**Effecten:** Reizigers profiteren van een aanmerkelijk betere bereikbaarheid in de Bommelerwaard. Er komen meer en snellere reismogelijkheden voor bijvoorbeeld forenzen richting Utrecht en studenten richting 's-Hertogenbosch. Met onderstaande effecten verbeteren we de bereikbaarheid van het landelijk gebied.

Categorie	Meetwaarde	Huidige situatie	Effect van de maatregel
Volume	Aantal reizigers	970 instappers in de Bommelerwaard per werkdag	11% reizigersgroei (2028) als effect van de maatregelen
Reis-mogelijkheden	Vertrek-mogelijkheden	Per werkdag 33 ritten van Dreumel naar 's-Hertogenbosch	Op werkdagen 34% meer reismogelijkheden van Dreumel naar 's-Hertogenbosch
		Per werkdag 20 ritten van Kerkdriel naar Zaltbommel	Op werkdagen 40% meer reismogelijkheden van Kerkdriel naar Zaltbommel
		Per werkdag 13 ritten van Brakel naar Zaltbommel	Op werkdagen 69% meer reismogelijkheden van Brakel naar Zaltbommel
Bereikbaarheid	Aantal inwoners	Alleen inwoners uit Hedel, Ammerzoden en Well hebben met lijn 166 een rechtstreekse verbinding met 's-Hertogenbosch	8.100 extra inwoners uit Nederhemert, Aalst, Zuilichem en Gameren profiteren van een rechtstreekse verbinding met 's-Hertogenbosch

## Samenhang en doorontwikkeling

De introductie van *sneIRReis* op lijn 165 past in onze visie om de aantrekkingskracht van de A-lijnen te vergroten. We zetten hier extra comfortabele bussen in. Met het rijden van een standaard route op lijn 68 maken we het netwerk eenvoudiger en aantrekkelijker.

### 2.1.1 Route lijn 166 in de Bommelerwaard



## 2.2 Snellere verbindingen en verbeterde overstapmogelijkheden in de Betuwe

We bieden extra meerwaarde in de Betuwe met meer en snellere reismogelijkheden richting Utrecht, én verbeterde bereikbaarheid voor diverse kernen, wijken en bedrijventerreinen.

### Beschrijving van het concrete OV-aanbod

**a. Verandering:** Met een nieuwe lijn en het verbeteren van de *samenhang tussen trein en bus* maken we het OV in de Betuwe attractiever. We focussen ons op verbeterde aansluitingen op de stations Culemborg, Rhenen en Geldermalsen en het verbeteren van lokale bereikbaarheid. Zo weten we met een versterkte visgraat meer reizigers te verleiden tot het gebruik van OV, bijvoorbeeld forenzen richting de Randstad. Dit realiseren we als volgt:

- We introduceren de *nieuwe lijn 41 Culemborg - Maurik - Kesteren - Rhenen - Wageningen*. Deze lijn rijdt, in combinatie met lijn 641, op werkdagen overdag 1x per uur.

We bieden met deze veranderingen meerwaarde voor de bereikbaarheid van het landelijke gebied. Diverse dorpen in de gemeente Buren verbinden we namelijk fors sneller met Utrecht, Arnhem en Veenendaal. Reizigers uit gemeente Buren profiteren met de introductie van lijn 41 van snellere en rechtstreekse reismogelijkheden naar diverse plaatsen, waar we tegelijkertijd de huidige verbindingen in stand houden. Inwoners van Zoelmond, Beusichem en het oosten van Culemborg profiteren, in combinatie met lijn 46, van een verdubbeling van reismogelijkheden naar station Culemborg. Inwoners van Maurik, Eck en Wiel, Ingen, Ommeren en Lienden krijgen meer reismogelijkheden naar Kesteren en Rhenen. Dezelfde dorpen kunnen de hele dag ook overstapvrij naar Culemborg reizen, met aantrekkelijke overstapmogelijkheden op de trein naar Utrecht. De middelbare scholen in het zuiden van Culemborg zijn met lijn 41 ieder uur ontsloten in plaats van enkele ritten per dag. De introductie van lijn 41 resulteert in diverse *reistijdversnellingen* (zie tabel).

Herkomst	Bestemming	Reistijd (min.)		Verschil
		Huidig	2026	
Lienden	Tiel	35	33	-6%
	Culemborg	81	50	-38%
	Arnhem	56	43	-23%
	Veenendaal Centrum	47	34	-28%
	Utrecht CS	79	66	-16%
Maurik	Tiel	19	23	+21%
	Culemborg	57	32	-44%
	Arnhem	70	60	-14%
	Veenendaal Centrum	61	51	-16%
	Utrecht CS	85	59	-31%
Beusichem	Tiel	23	23	-
	Utrecht CS	59	44	-25%
	Wageningen	69	64	-7%

Inwoners van Maurik, Eck en Wiel, Ingen, Ommeren en Lienden krijgen meer reismogelijkheden naar Kesteren en Rhenen. Dezelfde dorpen kunnen de hele dag ook overstapvrij naar Culemborg reizen, met aantrekkelijke overstapmogelijkheden op de trein naar Utrecht. De middelbare scholen in het zuiden van Culemborg zijn met lijn 41 ieder uur ontsloten in plaats van enkele ritten per dag. De introductie van lijn 41 resulteert in diverse *reistijdversnellingen* (zie tabel).

- We stellen voor om de ritten van scholierenlijn 641 op te nemen in lijn 41 omdat beide lijnen exact dezelfde route rijden.
- Lijn 44** gaat in Tiel *bedrijventerrein Kellen bedienen*. Bedrijventerrein Kellen wordt momenteel niet bedient met OV, lijn 44 rijdt via de N385 langs Kellen en doet geen haltes aan. Met de nieuwe route over Kellen bieden we 3.500 werknemers een OV-verbinding met lijn 44. Reizigers uit de dorpen ten noorden van Tiel zijn hierdoor 3 minuten langer onderweg. Vanwege gewijzigde reismogelijkheden is hinder van deze routeverlenging geminimaliseerd. Met de komst van lijn 41 veranderen de reizigersstromen: reizigers uit onder andere Maurik reizen straks sneller naar Utrecht met lijn 41 via Culemborg. Reizigers naar Arnhem reizen via Kesteren.
- Lijn 44 rijdt in de nieuwe situatie tussen Tiel en Rhenen en niet meer van/naar Wageningen. De nieuwe lijn 41 neemt de functie van de huidige lijn 44 één op één over tussen Maurik, Rhenen en Wageningen. In de avonden gaat lijn 44, in beide richtingen, rijden. De huidige avondlijn 840 is hierdoor niet meer nodig en vervalt.
- Lijn 45** gaat het zuidelijke gedeelte van *bedrijvenpark Medel* ontsluiten in de vorm van een nieuwe bushalte op De Diepert. Zo krijgt een deel van de 3.500 werknemers van Medel een OV-verbinding met Wageningen, Rhenen en station Kesteren. Reizigers uit Echteld zijn met de nieuwe route 3 minuten langer onderweg naar Tiel, wat niet opweegt tegen de voordelen van deze verandering. Om heel Kellen en Medel goed te ontsluiten introduceren wij de nieuwe lijnen 48 en 148 tussen station Tiel en de bedrijventerreinen, zie paragraaf 2.3.
- Lijn 46 en 146** koppelen wij aan elkaar tot *één gekoppelde lijn 46*: Vianen - Culemborg - Tiel. Hierdoor profiteren ongeveer 20 reizigers per dag van een overstapvrije reis. In Tiel rijdt lijn 46 altijd via de centrumhalte Veemarkt van/naar het station. Zo verbinden we het centrum van Tiel beter met Tiel Noord en de omliggende plaatsen. De nieuwe lijn 48 vervangt lijn 46 tussen Tiel station en Passewaaij, zie ook paragraaf 2.3. In de avonden zetten wij op lijn 46 op het traject Culemborg - Tiel, in beide richtingen, weer reserveringsvrije ritten in. Hiermee kiezen wij voor duidelijkheid voor de reiziger, reserveren is niet nodig en de bus rijdt altijd dezelfde rechtstreekse route. De huidige avondlijn 840 is hierdoor niet meer nodig en vervalt.
- Op **lijn 47** bieden we *extra reismogelijkheden* in de spitsuren met 2x per uur ritten op de gehele lijn tussen Gorinchem, Haften en Geldermalsen. De huidige spitsritten tussen Gorinchem en Haften verlengen wij naar Geldermalsen. Reizigers spreiden zich zo beter over de ritten en alle kernen langs de route profiteren van deze extra reismogelijkheden met Utrecht en 's-Hertogenbosch.

- In de late avonduren gaat lijn 47 ook overstapvrij en reserveringsvrij rijden tussen Geldermalsen en Haften/(Gorinchem). In de huidige situatie is, in de tweede helft van de avond, een overstap in Haften en het reserveren van een belbus noodzakelijk.
- **Lijn 673 gaat de hele dag rijden**, in plaats van nu enkel in de spits. 5.800 inwoners van Asperen, Heukelum en Spijk profiteren zo van 75 procent meer reismogelijkheden. Lijn 673 rijdt overdag 1x per uur, waarbij in de dominante reisrichting de bus alle dorpen/haltes aandoet. In de niet-dominante reisrichting rijdt lijn 673 van Gorinchem via Heukelum naar Leerdam, dit is gelijk aan het huidige dienstregelingsmodel. Reizigers van/naar Asperen kunnen daarnaast, op alle momenten, met lijn 260 van/naar Leerdam reizen. Tussen Spijk en station Gorinchem kunnen reizigers in de niet-dominante reisrichting met *reserveerRRReis* reizen.
- In de avonduren en het weekend bieden we *reserveerRRReis* aan voor Spijk, Heukelum en Asperen. In de huidige situatie is er op die momenten geen ov-ontsluiting van Spijk en Heukelum.

**b. Aansluitingen:** Lijn 41 en 46 sluiten in Culemborg aan op de treinen van/naar Utrecht en 's-Hertogenbosch. Lijn 44 richt zich op de **verbeterde treinaansluitingen in Kesteren** en Rhenen voor snellere reismogelijkheden richting Arnhem/Nijmegen en Veenendaal/Utrecht. De overstaptijd op beide stations wordt op werkdagen 11 minuten korter en is 4 minuten in Kesteren en 9 minuten in Rhenen. We handhaven op lijn 45 de bestaande aansluitingen in Tiel op de trein naar Utrecht en in Kesteren op de trein naar Arnhem. Op lijn 47 verbeteren wij de aansluitingen op de treinen in Geldermalsen als Gorinchem. Reizigers vanaf lijn 47 zijn hierdoor in Geldermalsen tot 10 minuten sneller in Utrecht. De huidige overstap van de trein uit Dordrecht op lijn 47 in Gorinchem is met 2 minuten veel te krap, deze verruimen we om de aansluiting betrouwbaar te maken. Lijn 673 gaat op station Gorinchem de hele dag op hetzelfde moment vertrekken, huidig wisselen de tijden over de dag. De overstaptijd op de trein naar Dordrecht wordt 9 minuten en vanuit de trein uit Dordrecht op lijn 673 wordt de overstaptijd 5 minuten.

**c. Loopafstanden:** De **loopafstanden nemen af** voor werknemers en bezoekers van de bedrijventerreinen Kellen en Medel door de nieuwe routes en haltes. Scholieren in Culemborg hoeven tijdens de daluren minder ver te lopen, lijn 41 stopt namelijk overdag altijd bij het Lek en Linge College. Voor de overige reizigers blijven de loopafstanden gelijk.

**d. Verslechtingen en mobiliteitsalternatieven:** De reistijd van 30 reizigers per werkdag uit Maurik, Eck en Wiel respectievelijk Echteld en Ochten met een bestemming in Tiel neemt beperkt toe (3 minuten) vanwege de bediening van Kellen respectievelijk Medel. Reizigers met een bestemming op deze bedrijventerreinen profiteren van een aanmerkelijk betere bereikbaarheid en daarmee kortere reistijden.

**e. Vraagafhankelijk vervoer:** Met het oog op het nuttig en effectief inzetten van DRU's bieden we, net als de belbus nu, in het weekend vraagafhankelijk vervoer op het deeltraject Culemborg - Vianen (lijn 46) met de productformule *reserveerRRReis*.

**f. Materieelinzet:** De lijnen in de Betuwe worden gereden met 12-meterbussen, in de avonduren worden in beperkte mate ook 8-persoonsbussen ingezet op de lijnen 44 en 46. *ReserveerRRReis* rijden we met een 8-persoonsbus, zie ook paragraaf 2.10 en 2.12.

## Realiseerbaarheid en effecten

**Realiseerbaarheid:** Voor bediening van Medel en Kellen zijn *nieuwe haltes* nodig; 1 nieuwe halte voor Medel op De Diepert en 3 nieuwe haltes op bedrijventerrein Kellen. We zijn hierover in overleg met de gemeente Tiel als wegbeheerder.

**Effecten:** Reizigers profiteren van een aanmerkelijk betere bereikbaarheid in de Betuwe: meer en snellere reismogelijkheden naar de regionale centra. Onderstaande tabel toont de effecten. Conform de wens van Regio Rivierenland bieden we zo een volwaardig alternatief voor het gebruik van de auto, een actueel onderwerp gezien de congestie op de A2 en A15.

Categorie	Meetwaarde	Huidige situatie	Effect van de maatregel
Volume	Aantal reizigers	1.490 instappers in de Betuwe per werkdag	22% reizigersgroei (2028) als effect van de maatregelen
Aansluitingen	Overstaptijd	Overstap van lijn 47 op station Geldermalsen van/naar Sprinter richting Utrecht: 15-20 minuten	Overstap van lijn 47 op station Geldermalsen van/naar Sprinter richting Utrecht wordt 5-10 minuten
		Overstap op station Rhenen van/naar Sprinter richting Veenendaal/Utrecht is 19-22 minuten	Overstap op station Rhenen van/naar Sprinter richting Veenendaal/Utrecht wordt 8-9 minuten
Overstapvrij	Aantal overstappen	Per werkdag stappen 20 reizigers over tussen lijn 46 en 146	20 reizigers reizen overstapvrij tussen Vianen, Culemborg en Tiel met lijn 46
Reis-mogelijkheden	Vertrek-mogelijkheden	Per werkdag 17 ritten van Beusichem naar Culemborg	Op werkdagen 83% meer reismogelijkheden tussen Beusichem en Culemborg
		Per werkdag 17 ritten van Haafden naar Geldermalsen	Op werkdagen 41% meer ritten tussen Haafden en Geldermalsen

## Samenhang en doorontwikkeling

Conform onze strategie zetten we op de B-lijnen in op verbeterde overstapmogelijkheden en versterken we de reisketen. Met de nieuwe lijn 41 zetten we volop in op het vergroten van bereikbaarheid van het landelijke gebied en met de verbeterde bereikbaarheid van bedrijventerrein Medel en Kellen vergroten we de bereikbaarheid van het stedelijk gebied.

De komst van de nieuwe lijn 41 heeft waarschijnlijk aanmerkelijke effecten voor *buurtRRReis* 263. Waar reizigers tussen Beusichem en Maurik in de huidige situatie met *buurtRRReis* 263 reizen zullen zij toekomstig migreren naar de nieuwe lijn 41; deze lijn is niet alleen sneller maar rijdt ook nog eens overstapvrij verder naar Culemborg respectievelijk Kesteren. 28% van de huidige reizigers van *buurtRRReis* 263 reist van/naar de tussengelegen kernen/haltes (Ravenswaaij, Rijswijk) waar lijn 41 niet gaat halteren. In het eerste jaar is de kans dus reëel dat het aantal reizigers op lijn 263 tot circa 70% zal kunnen afnemen. De buurtbusvereniging geeft in haar zorgen aan dit tot gedemotiveerde vrijwilligers kan leiden waarbij meespeelt dat het aantal reizigers in de huidige situatie al aan de lage kant is. Dit maakt dat de buurtbusvereniging bedenkingen heeft of zij kan blijven voortbestaan in de toekomst.

De komst van lijn 41 gaat echter ook leiden tot meer ov-gebruikers op de relatie tussen Beusichem en Maurik, een mogelijkheid kan het zijn om lijn 263 qua dienstregeling verschoven te laten rijden ten opzichte van lijn 41 en in Beusichem respectievelijk Maurik aansluitingen te maken met de lijnen 46 en 44.

### 2.2.1 Route lijn 41 tussen Culemborg/Beusichem en Maurik



## 2.3 Fijnmazig OV op bedrijventerreinen Tiel en naar Lingemeer

Nieuwe ov-ontsluiting voor Kellen, Medel I, Medel II en Lingemeer!

### Beschrijving van het concrete OV-aanbod

**a. Verandering:** We introduceren in en nabij Tiel **lijn 48** en **lijn 148**:

- Lijn 48 rijdt van station Passewaaij via de westelijke woonwijken naar station Tiel en vervolgens via de centrumhalte naar de bedrijventerreinen Kellen, Medel I en (het in aanbouw zijnde) Medel II.
- Lijn 148 rijdt van station Tiel naar de bedrijventerreinen en volgt daarbij dezelfde route als lijn 48. Daarna rijdt deze lijn verder naar Lingemeer.
- Lijn 48 vervangt tussen de woonwijk Passewaaij en Station Tiel/binnenstad de huidige lijn 46.
- Op de bedrijventerreinen Kellen en Medel I + II rijden de beide lijnen een lusroute passend bij de reizigersstromen: in de ochtend volgens de route station - Kellen - Medel I - Medel II en in de middag/avond de tegenstelde route. Zo zorgen we er voor dat reizigers via de kortste en snelste route kunnen reizen in de drukste richting van de dag.
- Lijn 148 rijdt in de ochtend van het station via de bedrijventerreinen naar Lingemeer. Van Lingemeer naar station rijdt de bus via de snelste route. In de middag/avond is de route precies tegengesteld.
- Met de nieuwe lijnen 48 en 148 brengen we **werknemers naar de bedrijventerreinen** en brengen we **inwoners van Lingemeer** via station Tiel **naar bestemmingen elders**.
- De lijnen 48 en 148 rijden beide maandag t/m zaterdag overdag ieder uur. Door het samenspel van de beide lijnen zijn er tussen station Tiel en de bedrijventerreinen twee reismogelijkheden per uur.
- In de vroege ochtend rijdt lijn 48 ieder uur. In de late avond (na 22u) onderzoeken we het aanbieden van een reserveringsvrije reismogelijkheid van Medel naar station Tiel, de exacte tijdsligging is nog in afstemming met het bedrijvenpark (dit in verband met de eindtijd van ploegendiensten).
- In de avonduren en op zondag ontsluit **reserveerRRReis** de bedrijventerreinen en Lingemeer.

De regio Rivierland geeft aan dat het wenselijk is om het **bedrijvenpark Medel** te ontsluiten met OV. Met de lijnen 48 en 148 geven wij hieraan invulling. Op maandag t/m zaterdag krijgen Kellen, Medel I en Medel II ieder halfuur een verbinding met station Tiel, met name voor reizigers uit de regio. De 3.500 arbeidsplaatsen op de bedrijventerreinen krijgen zo een volwaardige verbinding, waar Medel nu niet goed bereikbaar is met het OV.

In de lente van 2025 is er meerdere keren overleg geweest met de gemeente Tiel en het bedrijvenparkmanagement over de oorspronkelijk voorziene ov-ontsluiting van alleen Medel I. Op basis hiervan is de voorziene route over Medel gewijzigd zodat ook (oostelijk) Kellen en Medel II ov-ontsluiting kunnen krijgen. Op al deze drie terreinen spelen nieuwe ontwikkelingen waar betrokken partijen graag op willen inspelen.

Naast de bedrijventerreinen krijgt **Lingemeer** voor het eerst ov. Hierdoor zijn ongeveer 1.000 extra inwoners van de gemeente Buren aangesloten op het samenhangende ov-netwerk in Rivierenland.

**b. Aansluitingen:** Lijn 48 en lijn 148 sluiten op station Tiel aan op zowel de trein richting Utrecht als ook richting Arnhem. Dit geldt ook voor de vrijdag en zaterdag; op deze momenten rijden de NS-treinen in Tiel enkele minuten verschoven ten opzichte van maandag t/m donderdag. Op station Passewaaij sluit lijn 48 aan op de trein van/naar Utrecht.

**c. Loopafstanden:** Door de ontsluiting van nieuwe gebieden nemen de loopafstanden flink af, op Medel bijvoorbeeld wordt een groot deel van de bedrijven bereikbaar binnen 500 meter loopafstand van een bushalte. De overige loopafstanden in Tiel blijven gelijk.

**d. Verslechtingen en mobiliteitsalternatieven:** 4 reizigers per dag verliezen hun rechtstreekse verbinding tussen de wijk Passewaaij en het ziekenhuis in Tiel. Met een overstap wordt deze reis 5 minuten langer. Deze verslechting weegt niet op tegen de meerwaarde die we met deze verandering bieden.

**e. Vraagafhankelijk vervoer:** In de avonduren en op zondag zetten wij **reserveerRRReis** in op lijn 48. Hierdoor blijven de bedrijventerreinen en Lingemeer ook in de avonduren en op zondag verbonden met station Tiel.

**f. Materieelinzet:** De lijnen 48 en 148 voeren we uit met een 8-persoonsbus.

## Realiseerbaarheid en effecten

**Realiseerbaarheid:** Voor de ontsluiting van Kellen, Medel en Lingemeer zijn *nieuwe haltes* nodig. We zien met de inzet van 8-persoonsbusjes nauwelijks beperkingen in de infrastructuur. Alleen bij de Floraweg zal een bussluis moeten worden aangepast zodat ook 8-persoonsvoertuigen veilig deze bussluis kunnen passeren.

**Effecten:** Door de introductie van lijn 48 ontsluiten wij 3.500 extra arbeidsplaatsen op bedrijvenpark Medel. Vanwege de OV-behoefte verwachten we nieuwe reizigers te trekken, met name de forenzen en stagiairs. Onderstaande tabel toont de effecten.

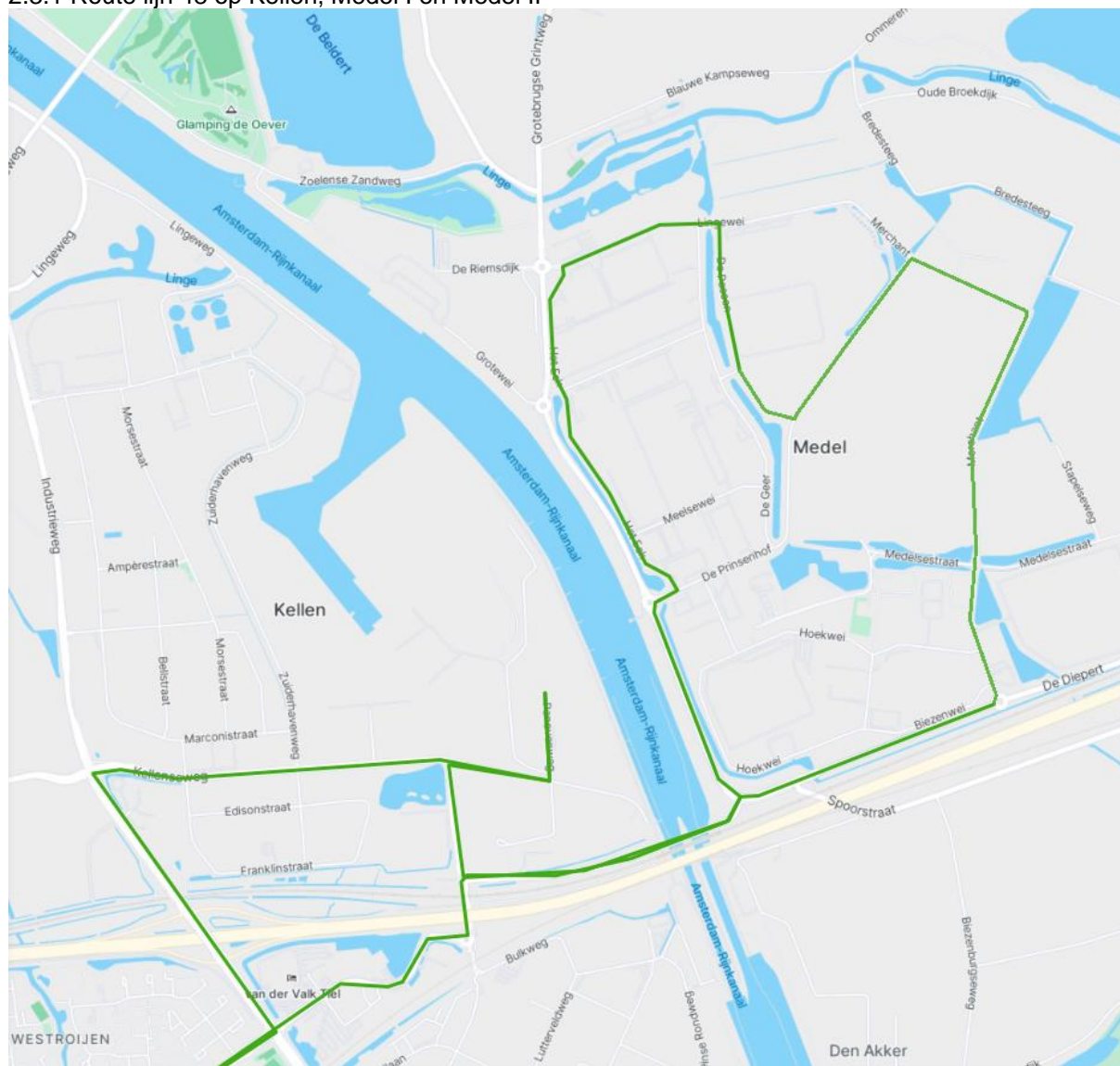
Categorie	Meetwaarde	Huidige situatie	Effect van de maatregel
Volume	Aantal reizigers	Geen bediening van Medel en Kellen	150 nieuwe reizigers per werkdag naar Medel en Kellen verwacht in 2028
Bereikbaarheid	Werk-gelegenheid	14% van de bedrijven op Kellen en Medel ontsloten met een halte binnen 500 meter	92% van de bedrijven op Kellen en Medel zijn ontsloten met een halte binnen 500 meter
	Aantal inwoners	Lingemeer is niet ontsloten	1.000 inwoners uit Lingemeer krijgen een vaste verbinding met openbaar vervoer

## Samenhang en doorontwikkeling

Met de introductie van de lijnen 48 en 148 versterken wij de bereikbaarheid van het stedelijk gebied en het landelijke gebied. Ook biedt de fijnmazige opzet de gelegenheid om gedurende de concessie de fijnmazigheid verder te vergroten met deels vraagafhankelijke haltes.

## Lijnennetkaarten lijnen 48 en 148

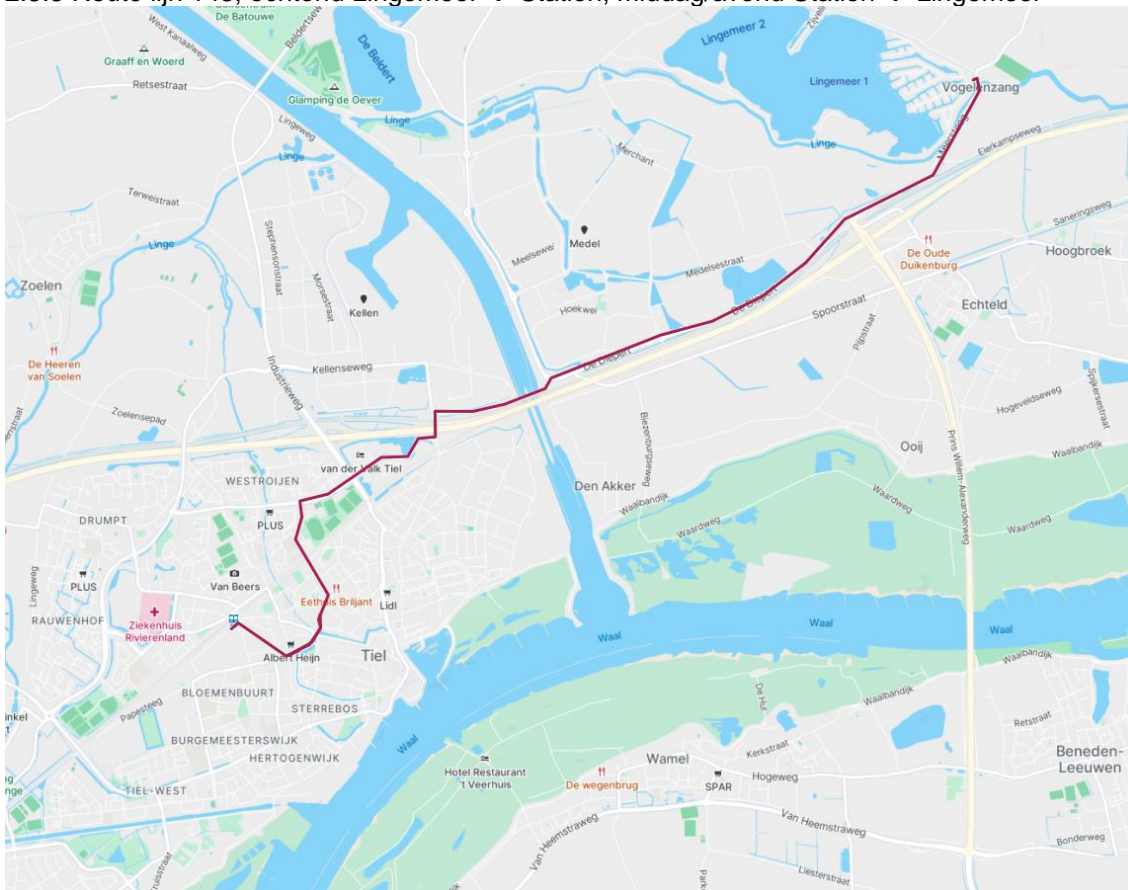
### 2.3.1 Route lijn 48 op Kellen, Medel I en Medel II



### 2.3.2 Route lijn 148; ochtend Station → Lingemeer, middag/avond Lingemeer → Station



### 2.3.3 Route lijn 148; ochtend Lingemeer → Station, middag/avond Station → Lingemeer





In 's-Heerenberg zijn op de korte en de lange termijn meerdere wijzigingen in het verkeersplan van de gemeente. Daarnaast merken we in de huidige situatie dat het keren van de bussen bij het Busstation (Stendermolen) vaak meer tijd kost dan gepland. In dienstregeling 2026 wijzigt hierdoor de route van lijn 24 van Busstation richting Doetinchem; lijn 24 gaat via de Lengelseweg en de Drieheuvelenweg rijden. Voor een betere ontsluiting van delen van 's-Heerenberg is een **nieuwe bushalte Bergherveld** voorzien nabij de rotonde Lengelseweg/Drieheuvelenweg.

Door de introductie van de nieuwe lijn 25 neemt het aantal reizigers op lijn 24 richting Doetinchem af. Desondanks blijft het in de ochtendspits druk op lijn 24. We voegen daarom een extra rit toe op het drukste moment om zo voldoende zitplaatsen te bieden.

**b. Aansluitingen:** Lijn 25 gaat in Didam in 6 minuten aansluiten op de treinen van/naar Arnhem. Vanuit Arnhem bieden lijn 24 en 25 in de middag op elke trein een aansluiting richting 's-Heerenberg. In de vakanties bieden we, door afstemming van lijn 24 met lijn 25, 2x per uur een reismogelijkheid naar Arnhem. Met de wijzigingen in de route van lijn 24 maken we de treinaansluiting in Doetinchem betrouwbaarder.

**c. Loopafstanden:** In Zeddam neemt de gemiddelde loopafstand met 500 meter toe, waarbij de totale reistijd richting Arnhem vervolgens weer afneemt door de nieuwe snellere lijn 25. De loopafstanden op het bedrijventerrein in 's-Heerenberg nemen af door de komst van lijn 25. Nu heeft 54 procent van de bedrijven een buurtbushalte binnen 500 meter, dat wordt met lijn 25 79 procent van de bedrijven een vaste halte binnen 500 meter. Door de nieuwe halte Bergherveld nemen loopafstanden van een deel van de woonwijken af in 's-Heerenberg.

**d. Verslechtingen en mobiliteitsalternatieven:** Reizigers ondervinden geen nadelige gevolgen van deze verandering.

**e. Vraagafhankelijk vervoer:** We zetten geen vraagafhankelijk vervoer in op lijn 24 en 25.

**f. Materieelinzet:** We rijden lijn 24 met een 12-meterbus en lijn 25 met een midibus.

### Realiseerbaarheid en effecten

**Realiseerbaarheid:** De nieuwe lijn 25 vereist **nieuwe haltes** in 's-Heerenberg (zowel bedrijventerrein als Bergherveld), in Zeddam, Beek en bij station Didam. We zijn in overleg met de wegbeheerders over de aanleg van deze haltes.

**Effecten:** Reizigers uit 's-Heerenberg profiteren met de overstapmogelijkheden van de nieuwe hub Didam van een forse reistijdwinst richting Arnhem en de bereikbaarheid van de regio Montferland neemt toe. Onderstaande tabel toont de effecten:

Categorie	Meetwaarde	Huidige situatie	Effect van de maatregel
Volume	Aantal reizigers	Per werkdag 60 reizigers tussen 's-Heerenberg en Arnhem/Zevenaar	25% reizigersgroei (2028) door introductie van lijn 25
Reistijd	Gemiddelde reistijd	Reistijd tussen 's-Heerenberg en Arnhem Centraal is nu 63 minuten	Reistijd van 's-Heerenberg naar Arnhem Centraal wordt 45 minuten
	VF-waarde	VF-waarde 's-Heerenberg - Arnhem is 1,4 in de spitsuren	VF-waarde 's-Heerenberg - Arnhem is 1,0 in de spitsuren
Bereikbaarheid	Aantal inwoners	1.600 inwoners uit Beek kunnen gebruik maken van de buurtbus	1.600 reizigers uit Beek kunnen naast de buurtbus ook met de rechtstreekse lijn 25 reizen
	Werkgelegenheid	54% van de bedrijven in 's-Heerenberg hebben een bushalte binnen 500 meter	50 extra bedrijven krijgen een bushalte binnen 500 meter. Daarmee is 79% van de bedrijven ontsloten

In Zeddam krijgen 24 reizigers een langere afstand tot de halte om de treinaansluitingen robuuster te maken. Van deze 24 reizigers maken huidig 20 reizigers gebruik van de halte Hertenkamp, de huidige noordelijkste halte Kilderseweg wordt door 4 reizigers per werkdag gebruikt. In 's-Heerenberg profiteren 70 reizigers van de nieuwe halte Bergherveld.

### Samenhang en doorontwikkeling

Met de introductie van lijn 25 versterken we de reisketen van bus en trein en versterken we het OV in landelijk gebied. De nieuwe snelle verbinding ontlast de drukte op de A12 richting Arnhem, zo vergroten we de bereikbaarheid van de regio. Op termijn zien we kansen om het bedrijventerrein EBT beter te ontsluiten met flexibele haltes.

## 2.5 Streeklijnen Doetinchem: vaker én overstapvrij reizen

Overstapvrij reizen, extra ritten in de spitsuren, avond en weekend en versterking van het visgraatmodel betekent een forse impuls voor het openbaar vervoer in de regio Doetinchem!

### Beschrijving van het concrete OV-aanbod

**a. Verandering:** Met een aantal veranderingen maken we het OV in en rondom Doetinchem aantrekkelijker en verbinden we het landelijk gebied beter met de stad Doetinchem en versterken we het visgraatmodel op station Doetinchem. We realiseren dit met diverse lijnkoppelingen, frequentieverhogingen en de introductie van **snelRRReis** op de lijnen 23 en 74 rondom Doetinchem (zie ook paragraaf 2.9). Allereerst gaan we nader in op de lijnkoppelingen:

- We **koppelen lijn 23 en lijn 40** tot één gecombineerde **snelRRReis** lijn 23: Borculo - Ruurlo - Doetinchem - Dinxperlo. Op werkdagen overdag blijven de frequenties gelijk en rijdt de lijn 2x per uur en op het traject Borculo/Ruurlo - Doetinchem in de spitsuren 4x per uur in de spitsrichting. Ten behoeve van een doelmatige inzet van DRU's en het voorkomen van routevarianten volstaat 2x per uur in de tegenspits tussen Ruurlo en Doetinchem. De huidige verdichtingsritten worden tot Doetinchem gemiddeld door slechts 2 reizigers per rit gebruikt en vervallen derhalve.
- In de avonduren en het weekend rijdt de lijn 1x per uur tussen Borculo, Ruurlo en Doetinchem, in plaats van alleen tussen Zelhem en Doetinchem. Reizigers kunnen zo weer overstapvrij van Doetinchem naar Ruurlo en Borculo reizen, zoals overdag ook het geval is.
- Gaanderen en Terborg blijven in de avonduren en weekend bereikbaar per trein, Silvolde met **reserveerRRReis**, Breedenbroek en Dinxperlo met lijn 428. De huidige avondritten op werkdagen van lijn 40 van Dinxperlo naar Doetinchem gaan rijden als lijn 428 van Dinxperlo naar Doetinchem.
- We **koppelen lijn 28 en lijn 82** naar één lijn 28: Gendringen - Doetinchem - Zutphen. Tussen Gendringen en Doetinchem blijft de frequentie 4x per uur. Tussen Doetinchem en Zutphen blijft de frequentie overdag 1x per uur, maar in de spitsuren verhogen we de frequentie naar 2x per uur.
- In de avonduren en weekend rijdt lijn 28 alleen de huidige lijn 1x per uur tussen Doetinchem en Zutphen. Lijn 428 wijzigt niet en blijft tussen Dinxperlo, Gendringen en Doetinchem rijden. Op werkdagen rijden we elk halfuur van Dinxperlo naar Doetinchem in plaats van elk uur. Circa 20 reizigers per avond profiteren zo van meer reismogelijkheden richting Doetinchem. Reizigers op het gezamenlijke traject van lijn 27 en 28 (huidige lijn 82) tussen Langerak, Doetinchem west, centrum en het station van Doetinchem profiteren 's avonds en in het weekend door een betere afstemming van de dienstregelingen van meer effectieve reismogelijkheden.
- Reizigers profiteren met de gekoppelde lijnen van meer **rechtstreekse reismogelijkheden** tussen de kernen in het landelijk gebied. Belangrijkste verbetering voor reizigers ten noorden van station Doetinchem is dat 36.000 inwoners langs lijn 23 en 28 (huidige 82) rechtstreeks naar de (toekomstige) locatie van het **Slingeland Ziekenhuis** ten zuiden van de A18 kunnen reizen. Reizigers uit de kernen (Dinxperlo, Ulft, etc.) ten zuiden van station Doetinchem profiteren van rechtstreekse verbinding met het **centrum** en de **diverse onderwijslocaties** in Doetinchem.

Op diverse lijnen bieden we meer reismogelijkheden:

- In de **ochtendspits** bieden we **meer reismogelijkheden** om beter in te spelen op de vraag naar OV en bieden we elke busreiziger een zitplaats. Zo bieden we een extra rit vanuit 's-Heerenberg, Gendringen en Dinxperlo en wordt de ochtendspitsfrequentie vanuit Borculo en Ruurlo naar Doetinchem uitgebreid. In plaats van alleen tussen 8:00 en 8:30 uur extra te rijden, komt lijn 23 nu tussen 07:30 tot 09:30 uur minimaal elk kwartier op station Doetinchem aan. Ook lijn 623 gaat een extra rit rijden in de ochtendspits om voldoende zitplaatsen te bieden.
- Lijn 23 bedient de onderwijsinstelling en de opvanglocatie voor Oekraïners op de **Leo-stichting** nabij Borculo met een aantal ritten die, conform het programma van eisen, afwijken van de reguliere route. Wij bedienen de Leo-stichting **eenduidiger** met elk uur een reismogelijkheid op werkdagen tussen 8 en 17 uur en in aansluiting op het eerste en laatste lesuur bieden we een aantal aanvullende extra ritten bovenop de uurdienst. Hiermee sluiten we optimaal aan op de lestijden.
- Op **lijn 51** bieden we op werkdagen in beide richtingen een halfuur vroegere reismogelijkheid met aansluiting op de trein naar Zutphen respectievelijk Arnhem. Op **lijn 651** bieden wij in de spits **extra ritten binnen Doetinchem** om voldoende zitplaatscapaciteit te bieden van het Graafschap College (halte Rozengaardseweg) naar het station.

**b. Aansluitingen:** We investeren in het **versterken van de visgraat** op de OV-knooppunten Doetinchem, Terborg, Vorden, Ruurlo en Borculo. Naast een **aansluitgarantie** (paragraaf 1.2) bieden we nog meer verbeteringen:

- We maken de dienstregeling robuuster met realistische rij- en keertijden. Ook verschuiven we op lijn 23 de aankomst- en vertrektijden en bieden daarmee een betrouwbare dienstregeling die de visgraat versterkt en het gebruik van lijn 23 als **voor-/natransport van de trein aantrekkelijker** maakt. Zo verruimen we in Borculo de krappe overstaptijd op lijn 57 en 63 (zie paragraaf 2.9). In Doetinchem en Ruurlo verkorten we de ruime overstaptijden tot overdag altijd 4 minuten in Doetinchem en 4 tot 8 minuten in Ruurlo. De reistijden naar Arnhem en Zutphen nemen daarmee iets af.
- In **Terborg** geeft lijn 23 voor reizigers uit Dinxperlo, Breedenbroek en Silvolde in beide richtingen overdag **altijd aansluiting op de trein** van/naar Arnhem en Winterswijk. Dit leidt tot een significante reistijdwinst van ruim een kwartier in de tegenspitsrichting.
- In de avonduren en het weekend wijzigt de dienstregeling van lijn 28 (nu lijn 82). Naast de **verbeterde afstemming** met lijn 27 sluit lijn 28 op station Doetinchem beter aan op de trein van/naar Arnhem. In Zutphen biedt lijn 28 kortere overstaptijden op de intercity van/naar Zwolle en de regionale treinen. De aansluiting op de intercity van/naar Arnhem vervalt in de avonduren en het weekend. De sprinter van/naar Arnhem of reizen via Doetinchem geldt als alternatief.

**c. Loopafstanden:** Alle loopafstanden, routes en haltes blijven ongewijzigd.

**d. Verslechtingen en mobiliteitsalternatieven:** De overstaptijd van de trein in Doetinchem op lijn 23 richting Zelhem wordt in de avonduren doordeweeks langer en wordt daarmee gelijk aan de overstaptijd in het weekend. Dit is het gevolg van de verlenging van de avondritten Doetinchem - Zelhem naar Borculo in combinatie met goede aansluitingen die we bieden in Ruurlo en Borculo. Zes reizigers per avond krijgen hierdoor een 9 tot 16 minuten langere overstap.

Wij maken het netwerk in de avonduren eenvoudiger door lijn 428 in beide richtingen elk halfuur te rijden. Reizigers vanuit kunnen Gendringen en Ulft kunnen zodoende op werkdagavonden ook twee keer richting Doetinchem/Arnhem reizen. De aanvullende lijn 40 die nu enkel 'terug' richting Doetinchem rijdt, vervalt daarom in de avonduren. Hierdoor krijgen 7 reizigers per avond uit Silvolde, Terborg en Gaanderen in de avond een alternatieve verbinding. Terborg en Gaanderen kunnen met de trein reizen (2x per uur) en Silvolde is met *reserveerRRReis* 197 bereikbaar, dit is beide situaties gelijk aan de situatie in het weekend.

**e. Vraagafhankelijk vervoer:** Reizigers van en naar Silvolde kunnen in de avond en het weekend gebruik maken van *reserveerRRReis* op lijn 197.

**f. Materieelinzet:** Lijn 23 voeren we uit met 13,5-meterbussen als *sne/RRReis*. De overige streeklijnen rondom Doetinchem rijden we met 12-meterbussen als *RRReis*, zie ook paragraaf 2.12.

## Realiseerbaarheid en effecten

**Realiseerbaarheid:** Voor het bedienen van het nieuwe Slingeland Ziekenhuis gaan wij in overleg met de gemeente Doetinchem, de provincie Gelderland en het Slingeland Ziekenhuis. Wat betreft het verbeteren van de aansluitingen hebben wij gewerkt met realistische rijtijden en rijtijdverdelingen. Voor de routevariant van lijn 23 via de Leo-stichting heeft dit geleid tot extra rijtijd om zo de aansluitingen in Borculo en Ruurlo te waarborgen. Met de introductie van lijnkoppelingen is er een groter risico op vertraging door de lengte van de lijn. Om dit risico te ondervangen hebben wij op alle ritten van lijn 23 op station Doetinchem 3 minuten stilstand toegevoegd in de rit om eventuele vertraging op te vangen en goed aan te sluiten zodat reizigers geen hinder ondervinden.

**Effecten:** De doorkoppelingen, extra ritten en verbetering van aansluitingen verbeteren de bereikbaarheid van het landelijk gebied richting het regionale centrum Doetinchem. Met de introductie van *snelRRReis* spelen we in op de vervoerbehoefden van de reizigers op langere afstanden.

Categorie	Meetwaarde	Huidige situatie	Effect van de maatregel
Volume	Aantal reizigers	3.800 reizigers per werkdag in de regio Doetinchem	6% reizigersgroei (2028) als effect van de maatregelen
Overstapvrij	Aantal overstappen	114 reizigers per werkdag stappen op station Doetinchem over tussen lijn 23 en lijn 40	114 reizigers per werkdag reizen overstapvrij
		162 reizigers per werkdag stappen op station Doetinchem over tussen lijn 28 en lijn 82	162 reizigers per werkdag reizen overstapvrij tussen Gendringen, Uft, Doetinchem, Bronckhorst en Zutphen
Reis-mogelijkheden	Vertrek-mogelijkheden	Per werkdag 19 ritten tussen Zutphen en Doetinchem met lijn 82	Op werkdagen 32% meer reismogelijkheden tussen Zutphen en Doetinchem
Aansluitingen	Overstaptijd	Aansluitingen in Terborg tussen lijn 40 uit Dinxperlo en RS32 van/naar Arnhem zijn in de tegenspitsrichting 21 minuten	Aansluitingen in Terborg tussen uit Dinxperlo en RS32 van/naar Arnhem zijn altijd 4-5 minuten

## Samenhang en doorontwikkeling

Met de introductie van lijnkoppelingen werken we aan de toenemende behoefte aan eenvoud en gemak. Voor de toekomst zien we kansen om reguliere lijnen en schoollijnen meer te integreren

## 2.6 Fijnmazig OV in Doetinchem

Met fijnmazig OV in Doetinchem investeren we in attractief OV voor alle doelgroepen.

### Beschrijving van het concrete OV-aanbod

**a. Verandering:** We introduceren een *nieuwe stadslijn 20* in Doetinchem. De nieuwe stadslijn ontsluit fijnmazig diverse wijken en bedrijventerreinen. Lijn 20 gaat vanaf station Doetinchem rijden richting Overstegen via de Oostelijke Randweg. Vanuit Overstegen rijdt lijn 20 via de Bilderdijkstraat richting het centrum waarna de lijn koers zet richting Sportpark Zuid. Vanaf daar rijdt de bus via bedrijventerrein en woonwijk De Huet naar het station De Huet. Na station De Huet rijdt lijn 20 door Dichteren en Wijnbergen richting bedrijventerrein Verheulswede, Oosseld en de Vijverberg om uiteindelijk weer op het station te eindigen. Deze lijn rijdt bovenstaande route in twee richtingen. Lijn 20 rijdt op werkdagen overdag van 7 tot 19 uur ieder halfuur en op zaterdag vanaf 8 uur. Met de bediening op zaterdag bieden we *aantrekkelijke reismogelijkheden naar het centrum* en *ontlasten* we de *parkeerdruk* in de binnenstad.

Met lijn 20 zorgen we ervoor dat *heel Doetinchem fijnmazig bereikbaar* wordt en voorzien we in de behoefte van veel verschillende reisrelaties en doelgroepen. Voorbeelden zijn ouderen vanuit de woonwijken zoals Overstegen naar het centrum en station, forenzen van het station naar hun werk op een bedrijventerrein en inwoners van de Huet zonder overstap naar het centrum. Met deze route zorgen we voor een optimale ontsluiting van de woonwijken Overstegen, De Huet, Dichteren en Oosseld en van bedrijventerreinen De Huet en Verheulswede. We kiezen bewust voor een route die zoveel mogelijk niet langs grote scholen gaat, omdat deze reizigersstroom al bediend wordt met de reguliere lijnen en we zo meer fijnmazig 'in de haarvaten' van de wijk rijden met inzet van materieel passend bij de infrastructuur. Met de frequentie van ieder halfuur biedt lijn 20 als stadslijn aantrekkelijke reismogelijkheden, die passen bij de bediende gebieden en het aansluitend netwerk van bus en trein.

**b. Aansluitingen:** Lijn 20 geeft op station Doetinchem en station De Huet aansluiting op de treinen van en naar Arnhem. Zakelijke reizigers naar bedrijventerreinen hebben zo bijvoorbeeld een snelle reis vanuit hun woonplaats buiten Doetinchem en inwoners van Doetinchem die een dagje naar Arnhem willen, zijn snel met de trein onderweg. Lijn 20 voorziet daarmee in de *first en last mile* van diverse reizigersgroepen en is daarmee een goed voorbeeld van het versterken van het visgraatmodel.

**c. Loopafstanden:** Lijn 20 is een toevoeging bovenop de bestaande streeklijnen. Daardoor nemen de loopafstanden op de plekken waar nu geen OV is, fors af. Zo zorgen we ervoor dat iedereen in Doetinchem toegang heeft tot het OV. Dankzij lijn 20 heeft 91 procent van de inwoners van Doetinchem een halte binnen 500 meter, zonder lijn 20 is dat huidig 60 procent.

**d. Verslechtingen en mobiliteitsalternatieven:** Deze maatregel heeft geen verslechtingen als gevolg.

**e. Vraagafhankelijk vervoer:** We zetten geen vraagafhankelijk vervoer in op lijn 20.

**f. Materieelinzet:** Lijn 20 voeren we uit met een 8-persoonsbus, zie ook paragraaf 2.12.

## Realiseerbaarheid en effecten

**Realiseerbaarheid:** Voor lijn 20 zijn een aantal *nieuwe haltes* benodigd. Met name ten zuiden van het spoor liggen nog niet overal haltes langs de route. In Overstegen en De Huet nemen wij oude haltes die gedeeltelijk nog aanwezig zijn weer in gebruik. Lijn 20 rijdt met een 8-persoonbus en past daardoor optimaal bij de smallere wegen in Dichteren, Wijnbergen en Oosseld. Op basis van het groeimodel hebben we berekend dat we voldoende capaciteit bieden voor alle reizigers. Op het moment dat wij door reizigersgroei niet meer kunnen voldoen aan de zitplaatsgarantie dan zetten wij extra materieel in.

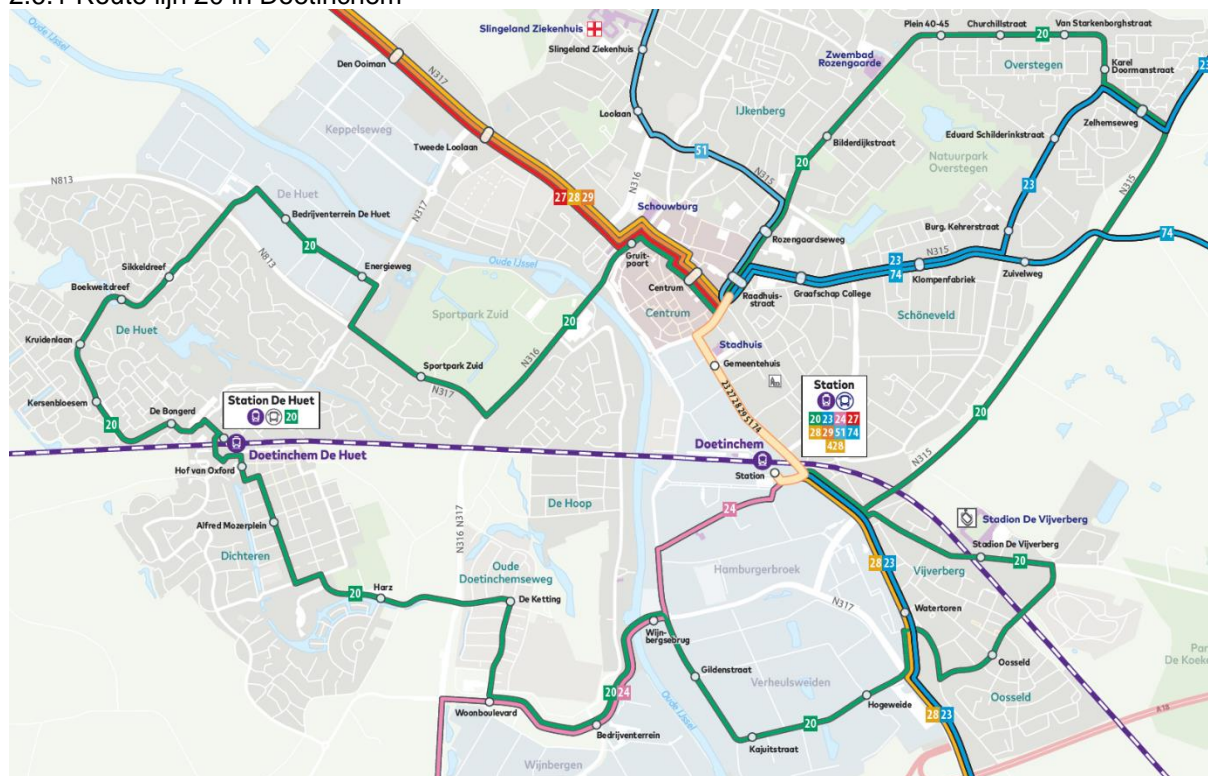
**Effecten:** Door lijn 20 profiteren reizigers in Doetinchem van een betere bereikbaarheid binnen het stedelijk gebied en goede aansluitingen op de trein. Daardoor verwachten wij meer reizigers in Doetinchem te vervoeren. Onderstaande tabel toont de effecten van de maatregel. Met de inzet van kleine voertuigen zorgen we ervoor dat de DRU's zeer effectief worden ingezet.

Categorie	Meetwaarde	Huidige situatie	Effect van de maatregel
Volume	Aantal reizigers	266 reizigers reizen per werkdag binnen Doetinchem met de bus	75% reizigersgroei van lokale reizigers in Doetinchem door de introductie van lijn 20
Bereikbaarheid	Aantal inwoners	26.885 inwoners in Doetinchem hebben een halte binnen 500 meter loopafstand	40.665 (+13.770) inwoners in Doetinchem hebben een halte binnen 500 meter loopafstand
	Werkgelegenheid	Geen vaste OV-ontsluiting van bedrijventerrein De Huet en Verheulswede	325 extra bedrijven in Doetinchem De Huet en Verheulswede zijn binnen 500 meter ontsloten

## Samenhang en doorontwikkeling

De introductie van lijn 20 versterkt de bereikbaarheid van het stedelijk gebied. Ook biedt de fijnmazige opzet de gelegenheid om gedurende de concessie de fijnmazigheid verder te vergroten met deels vraagafhankelijke haltes.

### 2.6.1 Route lijn 20 in Doetinchem



## 2.7 Fijnmazig OV in Zutphen en Warnsveld

Met fijnmazig OV investeren we in betere bereikbaarheid van diverse bedrijventerreinen, bestemmingen en woonwijken.

### Beschrijving van het concrete OV-aanbod

**a. Verandering:** Met een aantal maatregelen verbeteren we de bereikbaarheid in het stedelijk gebied Zutphen/Warnsveld. We introduceren de **nieuwe lijnen 86 en 87** die een **fijnmazige aanvulling** op de stadslijnen in Zutphen en Warnsveld vormen waarmee we meer voorzieningen in Zutphen en Warnsveld bereikbaar maken.

Lijn 86 rijdt vanaf het station via noordelijk Warnsveld naar het GGNet-terrein (grote zorginstelling) en de nieuwe woonwijk Schouwbroek. Lijn 87 rijdt in lusvorm een route van station via delen van Warnsveld, de Voorsterallee en de wijk Noordveen naar het station. Op deze route worden diverse bestemmingen aangedaan zoals ouderencentra (Den Bouw, De Polbeek), het AZC, het uitvaartcentrum en ook het ISK-onderwijs. Door de nieuwe lijnen hoeven reizigers naar deze bestemmingen minder ver te lopen en zijn zodoende sneller op hun bestemming.

De lijnen 86 en 87 rijden reserveringsvrij. Op termijn zien we mogelijkheden om de ov-ontsluiting met de nieuwe lijnen voor een deel flexibel in te richten; bijvoorbeeld door het opnemen van nieuwe haltes die buiten de huidige route liggen. Lijn 87 rijdt op werkdagen overdag 1x per uur. Lijn 86 rijdt op werkdagen overdag 3x per uur en op zaterdag overdag 2x per uur. De frequentie van 3x per uur heeft als doel om afdoende capaciteit te bieden omdat de lijnen met 8-persoonsbussen rijden.

Naast de introductie van de lijnen 86 en 87 veranderen we de dienstregeling van lijn 81, 83 en 84 voor aantrekkelijke overstaptijden, bedieningsperioden en een eenvoudiger OV-netwerk:

- Reizigers profiteren van **verbeterde aansluitingen** van **lijn 81** op de treinen op zowel station Zutphen als Deventer. Ook profiteren reizigers van **vroegere reismogelijkheden** op werkdagen en op zondag. Zo wordt het OV aantrekkelijk voor reizigers die al vroeg op pad gaan.
- Op de route van lijn 81 spelen diverse wijzigingen in de infrastructuur een rol die de uitvoering van het ov beïnvloeden zoals; N348 Eefde - Gorssel 60 km/h, herinrichting dorpskern Gorssel, nieuwe extra VRI bedrijventerrein Deventer en langdurige werkzaamheden in Deventer met moeizame verkeersdoorstroming. We stellen op dit moment nog geen wijziging in de dienstregeling voor als gevolg hiervan, maar we houden wel nauwlettend in de gaten of de dienstregeling betrouwbaar uit te voeren blijft.
- **Lijn 83 en 84 gaan ook in de late avond elk halfuur rijden**, ter vervanging van de huidige avondlijn 480. Zo bieden we een eenvoudiger netwerk. Ongeveer 15 reizigers per avond profiteren van deze duidelijkere opzet en 5 tot 7 reizigers per avond zijn 6 minuten sneller in de Zuidwijken door de rechtstreekse route van lijn 84.
- Bij de binnenstad worden de haltes Rijkeshage en Berkelsingel gecombineerd tot één halte Rijkeshage, de halte Berkelsingel bevindt zich slechts 140 meter verderop. Het combineren zorgt voor een duidelijke centrumhalte en een betrouwbaarder ov. De wijziging geldt alleen voor de halte richting woonwijken/andere kernen. Richting het station blijven de huidige haltes Berkelsingel en Rijkeshage bestaan omdat deze verder uit elkaar liggen, beide haltes liggen ook niet tegenover de instaphalte aan de overzijde van de straat. Op langere termijn wordt de volledige straat vernieuwd, we zijn met de gemeente in overleg om één centrumhalte te creëren waarbij de haltes aan beide zijden van de weg bij elkaar liggen.

**b. Aansluitingen:** Lijn 86 van/naar GGNet sluit met 4 tot 8 minuten aan op alle treinen, uitgezonderd de intercity van/naar Arnhem en Nijmegen. De 3<sup>e</sup> rit per uur van lijn 86 sluit wel aan deze intercity met een overstap van ruim 10 minuten. Lijn 87 heeft eenzelfde aansluiting van/op de intercity Arnhem, Nijmegen en Noord-Brabant. Van/naar het ziekenhuis bieden lijn 28 (nu lijn 82) en 193 aansluiting op de trein. De dienstregeling van lijn 87 en 193 is afgestemd zodat er 2 reismogelijkheden per uur ontstaan tussen station Zutphen en noordelijk Warnsveld.

Wij vereenvoudigen de dienstregeling van lijn 81 om op meer momenten aansluiting te bieden op treinen in Deventer en Zutphen. In Deventer sluit lijn 81 aan op de intercity naar Zwolle. In Zutphen sluiten we aan op alle regionale treinen en de intercity richting Arnhem. In de spitsuren is de rijtijd iets langer en lukt in beide richtingen aansluiten niet, dan **garanderen** wij dat lijn 81 in de drukste richting aansluit. De overstaptijd in de drukste richting tussen de lijnen 83 en 84 en de treinen verruimen wij met 1 minuut naar 5 minuten. Zo bieden we reizigers een betrouwbaardere overstap.

**c. Loopafstanden:** Met de nieuwe lijnen 86 en 87 verkleinen wij de loopafstanden fors naar de eerder genoemde bestemmingen. Op lijn 83 en 84 blijven de loopafstanden gelijk.

**d. Verslechtingen en mobiliteitsalternatieven:** Met het verdwijnen van lijn 480 vervallen in de late avond twee rechtstreekse reismogelijkheden tussen Warnsveld en Zutphen Zuidwijken, echter wordt deze verbinding niet gebruikt en is ook overdag niet mogelijk. Reizen tussen de Zuidwijken en Warnsveld kan wel via station Zutphen. Het samenvoegen van halte Berkelsingel en Rijkshagen (in 1 richting) zorgt ervoor dat 9 reizigers per dag 140 meter verderop instappen, dit nadeel zorgt er wel voor dat de bussen betrouwbaarder zijn in aankomst bij het station en dat dus de aansluiting op de trein betrouwbaarder wordt.

**e. Vraagafhankelijk vervoer:** We zetten geen vraagafhankelijk vervoer in op de lijnen 28, 81, 83, 84, 86 en 87.

**f. Materieelinzet:** De lijnen 86 en 87 voeren we uit met een 8-persoonsbus. De overige lijnen met 12 meterbussen, zie ook paragraaf 2.12.

## Realiseerbaarheid en effecten

**Realiseerbaarheid:** De introductie van de nieuwe lijnen 86 en 87 vereist diverse **nieuwe haltes**. We zijn in overleg met de gemeente Zutphen en zorginstelling GGNet over de realisatie van nieuwe bushaltes. De nieuwe lijnen rijden met een 8-persoonsbus, de bus kan daardoor makkelijker over smallere wegen rijden. Op basis van het groeimodel verwachten wij voldoende capaciteit te bieden. Op het moment dat wij door reizigersgroei niet meer kunnen voldoen aan de zitplaatsgarantie zetten wij extra materieel in.

**Effecten:** Met de extra lijnen in Zutphen, een duidelijker netwerk en verbeterde aansluitingen verwachten wij meer reizigers in het stedelijk gebied Zutphen/Warnsveld. Wij zetten met deze maatregelen bewust in op het verbeteren van fijnmazige bereikbaarheid, maar kiezen in het kader van effectief DRU's inzetten daarom ook voor de inzet van kleinere voertuigen. Onderstaande tabel toont de effecten:

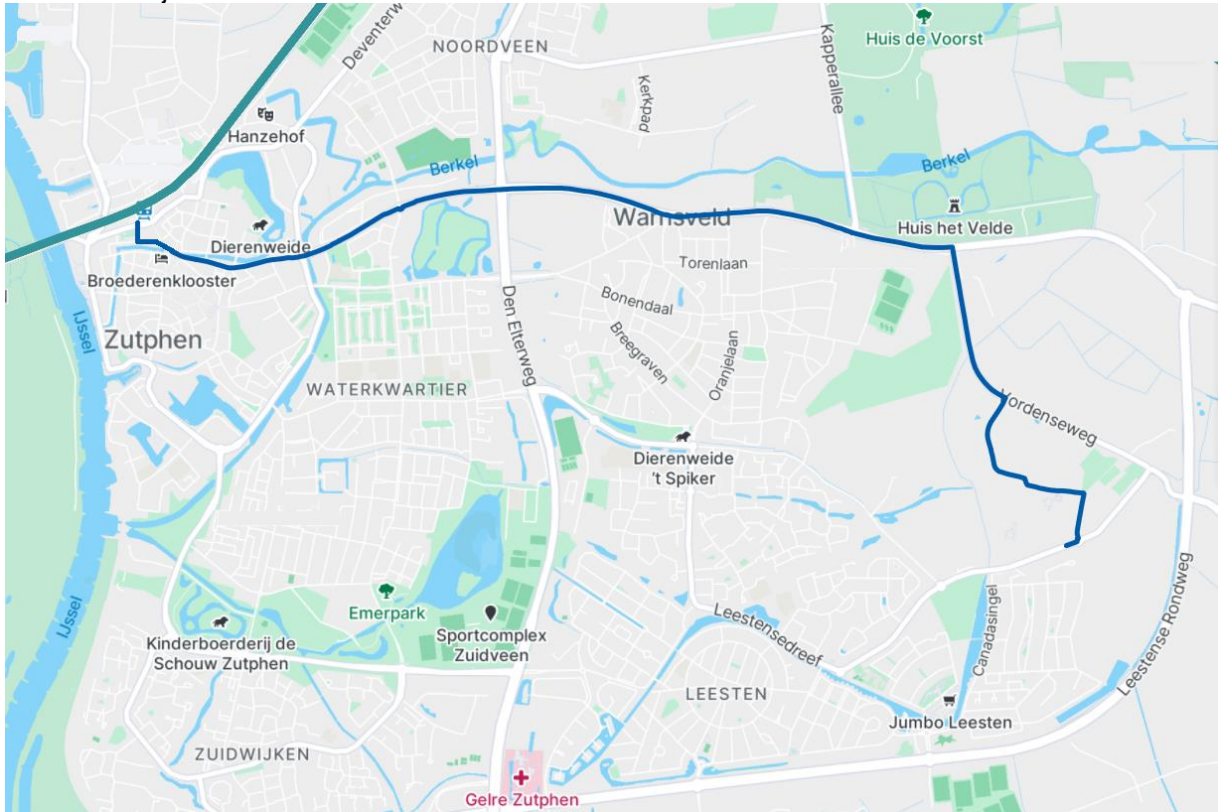
Categorie	Meetwaarde	Huidige situatie	Effect van de maatregel
Volume	Aantal reizigers	778 reiziger per werkdag binnen Zutphen	8% reizigersgroei als effect van de maatregelen
Aansluitingen	Overstaptijd	Op station Zutphen sluit lijn 81 in de daluren en tegenspits niet aan op de Intercity van/naar Arnhem	Op station Zutphen sluit lijn 81 tijdens de daluren ook in 5 minuten aan op de Intercity van/naar Arnhem
Reis-mogelijkheden	Vertrek-mogelijkheden	Per werkdag 33 ritten van lijn 28 en 193 tussen Zutphen station en Gelre ziekenhuis in Zutphen	Op werkdagen in spitsperiodes meer ritten tussen Zutphen station en Gelre ziekenhuis
Bereikbaarheid	Woonwijken, zorg, onderwijs	Geen vaste OV-ontsluiting van diverse delen van Zutphen en Warnsveld	Een vaste OV-ontsluiting van het GGNet-terrein, nieuwbouwwijk Schouwbroek en bestemmingen aan de Voorsterallee (ISK, AZC, uitvaartcentrum)

## Samenhang en doorontwikkeling

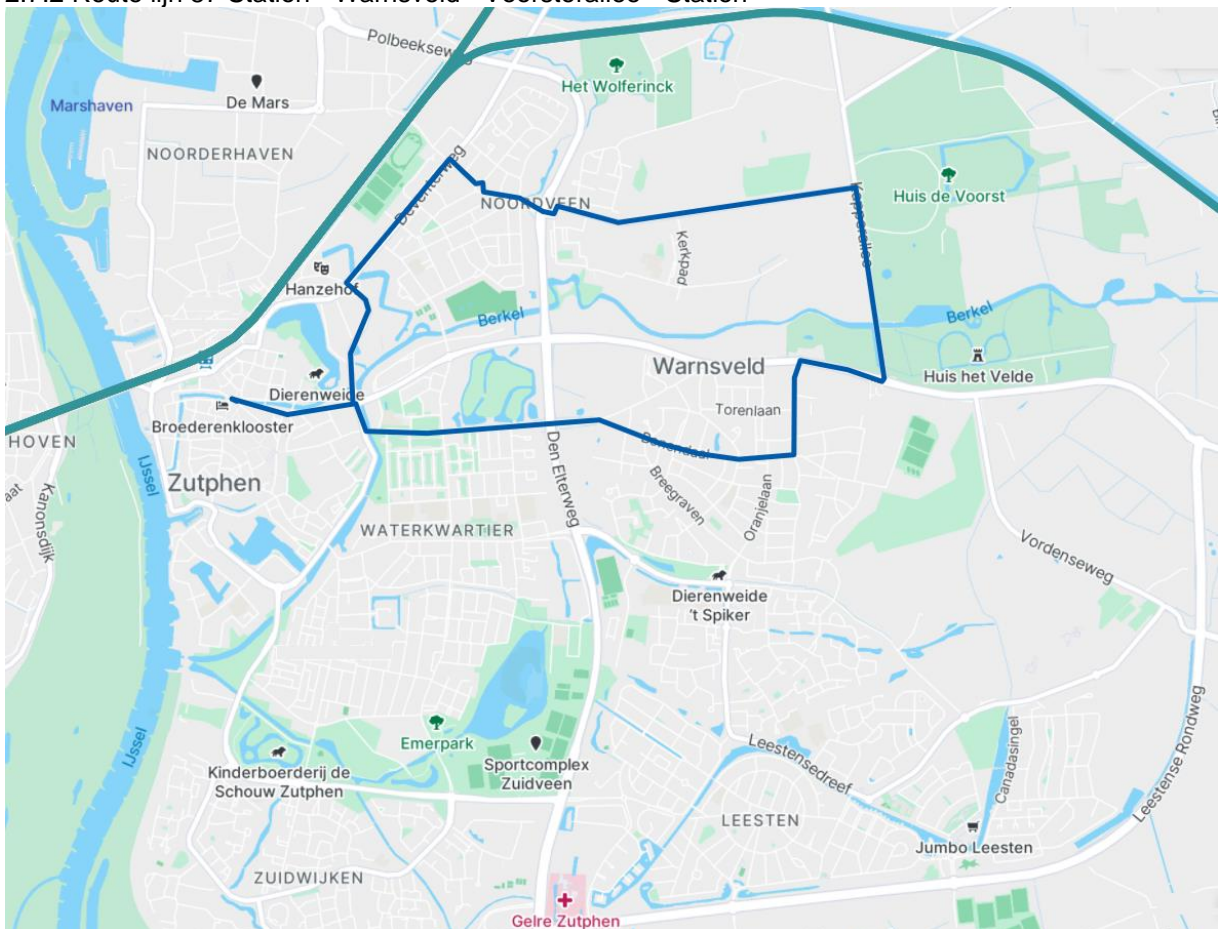
De introductie van de lijnen 86 en 87 versterkt de bereikbaarheid van het stedelijk gebied. We zien mogelijkheden om toekomstig lijn 86 en 87 uit te breiden met deels vraagafhankelijke haltes en eventueel te combineren in de uitvoering.

### Lijnennetkaarten lijnen 86 en 87

#### 2.7.1 Route lijn 86 Station - GGNet/Schouwbroek



#### 2.7.2 Route lijn 87 Station - Warnsveld - Voorsterallee - Station



## 2.8 Omgeving Lochem: meer en snellere reismogelijkheden

Meer en snellere reismogelijkheden met een eenvoudig en een attractief OV-netwerk.

### Beschrijving van het concrete OV-aanbod

**a. Verandering:** De spoorlijn Zutphen - Twente en lijn 57 vormen samen het hoofdnetwerk van Lochem en omstreken. De trein is de sterke verbinding naar Zutphen en Hengelo/Enschede, lijn 57 de overstapvrije verbinding naar Deventer. Het huidige OV-aanbod is op momenten met weinig vraag naar OV, met name in de avonduren en het weekend, niet eenvoudig voor reizigers vanwege de verschillende routes en lijnvoeringen. Wij bieden een **begrijpelijk eenvoudig netwerk** dat dagelijks de gehele dag gelijk is en bieden daarnaast ook **meer reismogelijkheden**:

- **Lijn 52** gaat de **gehele dag** rijden tussen station Lochem, het centrum en Lochem West (het eindpunt Ploegdijk/Dwarsweg). Lijn 52 verbindt westelijk Lochem met het excentrisch gelegen station Lochem. De lijn rijdt 2x per uur op werkdagen tot 19 uur in plaats van alleen in de ochtendspits en vervangt daarmee de huidige Vlinder 852. Reserveren is voor 21 reizigers per dag niet meer nodig, zo nemen we een drempel weg voor bijvoorbeeld ouderen die het reserveren vaak als drempel ervaren. Lijn 52 rijdt niet meer van/naar Laren. Reizigers uit Laren richting Lochem west en centrum kunnen elk halfuur gebruik maken van lijn 57. Reizigers tussen Laren en station Lochem (drie per werkdag) kunnen gebruik maken van *reserveerRRReis* lijn 805, zie paragraaf 2.10. In de avonduren tussen 19 en 21 uur en in het weekend de gehele dag rijdt lijn 52 1x per uur als *reserveerRRReis* en biedt zo meer reismogelijkheden dan de huidige Vlinder 852 die nu alleen op werkdagen overdag rijdt.
- **Lijn 57** gaat op werkdagen overdag **2x per uur** rijden, een verdubbeling ten opzichte van nu. Voor forenzen richting Deventer en verder wordt lijn 57 zo weer een aantrekkelijk alternatief. In de avonduren en het weekend gaat lijn 57 elk uur rijden, nu rijdt lijn 57 op die momenten niet. Lijn 57 vervangt hiermee deeltrajecten van de huidige avond- en weekendlijnen 450, 458 en de Vlinderlijnen 850 en 858. Om van lijn 57 een sterkere verbinding te maken, hebben we naast uitbreiding van bedieningsperioden en frequentieverhogingen ook een compleet nieuwe dienstregeling ontworpen met **nieuwe en betrouwbare aansluitingen**, zie het kopje aansluitingen.
- Op de route van lijn 57 blijven we echter uitdagingen ondervinden om deze snel en betrouwbaar uit te kunnen voeren. Naast de al bestaande wegafwaarderingen spelen toekomstig de volgende nieuwe infrastructuurwijzigingen; extra verkeerslichten bij bedrijventerrein A1 Deventer, uitbreiding bebouwde kom met versmalling weg in noordelijk Laren, afwaardering kern Barchem en Barchem - Borculo verlaging snelheid naar 60 km/h.
- **Lijn 58** blijft rijden tussen Zutphen, Almen en Lochem en rijdt vanaf daar verder naar station Lochem in plaats van naar Borculo. Lijn 57 rijdt immers al vaker tussen Borculo en Lochem en nog meer ritten zou geen nuttige inzet van middelen zijn. Vanuit Almen en Lochem ontstaan **zo nieuwe en meer reismogelijkheden naar station Lochem**, waarmee we de visgraat uitbreiden met nieuwe aansluitingen voor reizigers richting Twente. Reizigers die nu met lijn 58 van Borculo naar Zutphen reizen, hebben een sneller alternatief via Ruurlo. Reizigers uit Barchem naar Zutphen kunnen in Lochem overstappen van lijn 57 op lijn 58 of kunnen reizen met de nieuwe *reserveerRRReis* 805 via station Lochem. In het weekend rijdt lijn 58 tussen Almen en Zutphen en vervangt hiermee deeltrajecten van de huidige lijn 450 en Vlinderlijn 850.
- De reisrelaties die de avond en weekendlijnen 450, 458, 850 en 858 bieden, zijn met bovenstaande aanpassingen geïntegreerd in een eenduidig netwerk. Daarom vervallen deze lijnen.

**b. Aansluitingen:** We investeren in het **versterken van de visgraat** op de stations Deventer, Lochem, Zutphen en busstation Borculo:

- In Deventer biedt lijn 57 op werkdagen overdag **verbeterde aansluitingen** op de intercity van/naar de Randstad. In de daluren (tussen de spitsperioden) sluit lijn 57 hierdoor niet meer op de intercity's van/naar Zwolle en Arnhem. Reizigers kunnen op dit momenten wel met een gelijkwaardige reistijd naar Zwolle/Arnhem reizen met de trein van station Lochem via Zutphen in plaats van station Deventer. In de avonduren en weekend blijft lijn 57 wel aansluiten op de intercity's van/naar Zwolle en Arnhem, omdat een aansluiting op de intercity van/naar de Randstad anders ten koste gaat van de aansluitingen in Borculo. De Randstad is zo op werkdagen sneller vanuit de omgeving Lochem bereikbaar. De aansluitingen zijn robuuster en betrouwbaarder dan huidig door het hanteren van ruimere overstaptijden.
- In Borculo handhaven wij de aansluitingen op lijn 23 naar Ruurlo/Doetinchem/Dinxperlo en lijn 63 naar Neede/Enschede. Op werkdagen overdag zijn ze langer ten gunste van de verbeterde aansluitingen in Deventer en de betrouwbaarheid. De overstaptijden bedragen 11 - 14 minuten in de spitsuren en 19 minuten in de daluren. In de ochtendspits van lijn 57 op lijn 23 en lijn 63 blijft de overstaptijd 2 minuten zodat scholieren en studenten die rond 8:30 uur in Doetinchem of Enschede

moeten zijn geen langere reistijd krijgen. Reizigers naar Neede behouden gelijkblijvende overstaptijden op werkdagen. De verlengde lijn 72 van/naar Groenlo sluit namelijk in beide richtingen direct op lijn 57 aan, zie paragraaf 2.9.

- Op station Lochem sluit lijn 52 in beide richtingen aan op de trein van/naar Zutphen. Lijn 58 biedt nieuwe aansluitingen op de trein van/naar Twente. Aansluiten op de trein van/naar Zutphen heeft geen toegevoegde waarde voor lijn 58, omdat lijn 52 deze aansluiting al biedt en lijn 58 zelf ook naar Zutphen rijdt. Door bij station Lochem op de treinen in beide richtingen aan te sluiten versterken wij het visgraatmodel bij Lochem station. Lijn 57 van/naar Borculo en lijn 58 van/naar Zutphen sluiten in Lochem op elkaar aan met 5 tot 10 minuten. Lijn 58 gaat in Zutphen ook aansluiten op de intercity naar Arnhem/Nijmegen, in de huidige situatie ontbreekt deze aansluiting.

**c. Loopafstanden:** Met het ontsluiten van de vakantieparken door lijn 52 krijgen werknemers en bezoekers een halte binnen loopafstand. Het centrum van Lochem krijgt met lijn 58 een vaste ontsluiting door bediening van de halte Centrum Zuid. Enkele haltes in Lochem die nu enkel bediend worden met Vlinderlijn 852 blijven bereikbaar met de nieuwe *reserveerRRReis* lijn 805. In Exel en Zwiép nemen de loopafstanden af doordat hier nieuwe haltes komen voor de nieuwe lijn 805, in de huidige situatie is hier geen ov.

**d. Verslechtingen en mobiliteitsalternatieven:** De rechtstreekse busverbinding Borculo/Barchem met Zutphen vervalt door het inkorten van lijn 58. Voor de 21 reizigers per werkdag uit Borculo is geen sprake van een verslechting; zij kunnen elk halfuur en 8 minuten sneller reizen via Ruurlo met lijn 23 en de trein richting Zutphen. 4 reizigers per werkdag uit Barchem naar Zutphen kunnen in Lochem overstappen tussen lijn 57 en 58 en zijn daardoor 5 minuten langer onderweg of kunnen reizen via station Lochem met de nieuwe *reserveerRRReis* lijn 805 met gelijkblijvende reistijd. In de ochtendspits kan 1x in plaats van 2x per uur worden gereisd van Laren naar station Lochem en moeten een drietal reizigers vooraf reserveren. De huidige vaste lijnen 450 en 458 in het weekend bedienen nu enkele kleinschalige reisrelaties die met lijn 57 niet mogelijk zijn. Alle kernen in het landelijk gebied blijven met lijn 23, 57 en 58 bediend en daarentegen wel in beide richtingen rechtstreeks naar de grotere kernen.

**e. Vraagafhankelijk vervoer:** De vaste verbinding tussen Laren en Lochem station vervalt met de wijziging van lijn 52. Om deze specifieke relatie te blijven bieden, introduceren wij *reserveerRRReis* lijn 805 tussen Laren, Exel, station Lochem, Zwiép en Barchem. Inwoners uit Zwiép en Exel krijgen zo ook toegang tot het OV. Zie ook paragraaf 2.10. Zo blijven we de visgraat op station Lochem versterken en maken wij het landelijk gebied beter bereikbaar.

**f. Materieelinzet:** De lijnen 57 en 58 rijden we met 12 meterbussen als *RRReis*. Op lijn 52, lijn 58 in de avond en het weekend en op *reserveerRRReis* 805 zetten we 8-persoonsvoertuigen in. Zie ook paragraaf 2.12.

## Realiseerbaarheid en effecten

**Realiseerbaarheid:** De nieuwe opzet van lijn 57 houdt rekening met gerealiseerde wegafwaarderingen, ook is getracht om rekening te houden met toekomstige wegafwaarderingen op de route zodat aansluitingen niet direct verloren gaan. De rijtijden van lijn 52 en 58 tussen het centrum en station van Lochem zijn gebaseerd op de route via de toekomstige Nettelhorsterbrug. Daarmee is de lijn toekomstbestendig.

**Effecten:** De verbeteringen qua bedieningsperioden, frequenties, aansluitingen en betrouwbaarheid betekenen een forse impuls voor dit overwegend landelijk gebied met de grotere kernen Borculo en Lochem. Met het omvormen van lijn 58 naar station Lochem in plaats van Borculo borgen we het nuttig en effectief inzetten van DRU's.

Categorie	Meetwaarde	Huidige situatie	Effect van de maatregel
Volume	Aantal reizigers	1.032 instappers per werkdag op lijnen (8)52, 57 en 58	29% reizigersgroei als effect van de maatregelen
Reistijd	Gemiddelde reistijd	Reistijd van Lochem Greutink via Deventer naar Amersfoort is 1:39 uur	Reistijd van Lochem Greutink via Deventer naar Amersfoort wordt 1:21 uur
		Reistijd van Lochem Greutink naar Hengelo is 42 minuten	Reistijd van Lochem Greutink naar Hengelo wordt 36 minuten met lijn 58
Reis-mogelijkheden	Vertrek-mogelijkheden	Per werkdag 14 ritten op lijn 57 per richting	Op werkdagen 114% meer ritten op lijn 57 van Borculo tot Deventer

## Samenhang en doorontwikkeling

In Borculo, Lochem, Deventer versterken wij de visgraat met verbeterde aansluitingen. Met de verhoogde frequentie en uitbreiding van de bedieningsperiode van lijn 57 bieden we aantrekkelijk OV en versterken daarmee tevens het hoofdnetwerk.

### 2.8.1 Routes lijnen in Lochem



## 2.9 Oostelijke Achterhoek: versterking hoofdnetwerk

Meer en snellere reismogelijkheden in de Oostelijke Achterhoek! We versterken het hoofdnetwerk met nieuwe rechtstreekse verbindingen vanaf Aalten en Borculo naar Groenlo en een verbeterde visgraat op busstation Groenlo en station Lichtenvoorde-Groenlo.

### Beschrijving van het concrete OV-aanbod

**a. Verandering:** De spoorverbindingen Zutphen - Lichtenvoorde-Groenlo - Winterswijk en Arnhem - Doetinchem - Varsseveld - Winterswijk vormen, samen met lijn 73 en 74, het hoofdnetwerk van de Oostelijke Achterhoek. Met diverse veranderingen versterken we het hoofdnetwerk en de visgraat:

- We **introduceren snelRRReis** op lijn 73 en 74, rijden met 15 meterbussen geschikt voor 100 km/u en zijn daarmee toekomstbestendig. Zo bieden we iedereen een snelle reismogelijkheid en een zitplaats, nu en in de komende jaren. Op twee drukke ritten van lijn 73 richting Enschede is het nodig om de reguliere inzet te versterken om alle reizigers comfortabel te vervoeren en daarmee aan onze zitplaatsgarantie te voldoen. Het spreekt voor zich dat we ook andere ritten versterken als blijkt dat er nog meer reizigersgroei wordt gerealiseerd dan op dit moment voorzien.
- **We breiden de ontsluitende functie van lijn 72 uit.** Allereerst verlengen we deze lijn van Neede naar Borculo. Reizigers uit bijvoorbeeld Eibergen en Groenlo kunnen zo overstapvrij reizen naar knooppunt Borculo. Het overstappen met lange overstaptijden in Neede behoort hiermee tot het verleden. Ook de korte ritten van lijn 72, de ritten die nu alleen tussen station Lichtenvoorde-Groenlo en Groenlo West rijden, verlengen we naar busstation Groenlo en in de spits naar bedrijventerrein de Laarberg. In de avonduren rijden wij tot 21 uur extra ritten tussen busstation Groenlo, Groenlo West en station Lichtenvoorde-Groenlo. Zo profiteren treinreizigers van meer reismogelijkheden met een kortere overstaptijd op het station.
- Tussen Lichtenvoorde en station Lichtenvoorde-Groenlo rijden in de spitsuren **extra spitsritten** om de visgraat volledig en betrouwbaar te faciliteren, zie hieronder bij b. aansluitingen. Reizigers met bestemming Lichtenvoorde krijgen met deze extra tegenspitsritten van/naar station Lichtenvoorde - Groenlo snellere reismogelijkheden.
- **We introduceren de nieuwe spitslijn 75:** een nieuwe directe verbinding tussen Aalten en Groenlo busstation. Lijn 75 rijdt in de ochtendspits elk halfuur naar Groenlo en in de middagspits elk halfuur vanaf Groenlo. In de vakantieperioden rijdt lijn 75 elk uur. Vanuit Aalten zijn 35 reizigers zo een kwartier sneller in Groenlo, Eibergen en Enschede. Ook reizigers met lijn C11 uit Bocholt profiteren mee van de introductie van lijn 75, door een naadloze overstap tussen beide lijnen.

**b. Aansluitingen:** Lijn 72 sluit in Borculo altijd direct aan op lijn 57 van/naar Lochem/Deventer. De aansluitingen blijven bij busstation Groenlo ongewijzigd. Hetzelfde geldt voor de aansluitingen bij station Lichtenvoorde - Groenlo van/naar Groenlo, de laatste overstapmogelijkheid is rond 21 uur in plaats van 19:30 uur. Van/naar Lichtenvoorde zijn de aansluitingen nu tijdens de spitsuren onbetrouwbaar en in enkele gevallen worden aansluitingen in de tegenspitsrichting momenteel niet meer geboden in verband met de verkeersdrukke. Wij verbeteren, met de inzet van extra spitsritten, de betrouwbaarheid van deze aansluitingen in de spitsuren in beide richtingen. Zo waarborgen wij een volledige visgraat op station Lichtenvoorde-Groenlo. De nieuwe lijn 75 van/naar Aalten sluit bij busstation Groenlo altijd in 2 minuten aan op lijn 74 naar/van Enschede. Lijn C11 vanuit Bocholt sluit in Aalten altijd in enkele minuten op lijn 75 aan. Ook kunnen reizigers op stations Aalten, Lichtenvoorde-Groenlo en op de halte Lichtenvoorde Twenteroute verder reizen met de deelfiets van Gaon.

**c. Loopafstanden:** In 2025 opent het indoor pretpark Bommelwereld haar deuren. Wij zien kansen om Bommelwereld te bedienen via een nieuwe halte nabij de kruising Industrieweg/ Eschweg /Twenteroute ter hoogte van de onderdoorgang van de N18. Met de komst van lijn 75 in Aalten krijgen reizigers een aantal nieuwe opstapmogelijkheden in het dorp waardoor voor reizigers richting Groenlo/Enschede de loopafstand afneemt.

**d. Verslechtingen en mobiliteitsalternatieven:** Er zijn geen verslechtingen van toepassing.

**e. Vraagafhankelijk vervoer:** We zetten geen vraagafhankelijk vervoer in op de lijnen 72, 73, 74 en 75.

**f. Materieelinzet:** Lijn 73 en lijn 74 voeren we uit met 15 meterbussen als *snelRRReis* die geschikt zijn voor 100 km/h. Lijn 72 en 75 rijden we met 12 meterbussen als *RRReis*. Zie ook paragraaf 2.12.

## Realiseerbaarheid en effecten

**Realiseerbaarheid:** Tijdens de implementatie werken we samen met de concessie Twente-ZHO, waar we momenteel concessiehouder zijn, om een gezamenlijk exploitatieplan te ontwikkelen voor de lijnen 53, 73 en 74. Hiermee kunnen we reizigers optimaal laten profiteren van de inzet van 100 km/h bussen. Ook treden wij met de gemeente Oost-Gelre en betrokken partijen in overleg om een **nieuwe halte** voor de ontsluiting van Bommelerwaard te realiseren. Voor lijn 75 is het aanpassen van de situatie bij station Aalten noodzakelijk, we zijn hierover in overleg met de gemeente Aalten.

De alsmaar krappere rijtijd tussen station Lichtenvoorde-Groenlo en Lichtenvoorde op lijn 72 hebben wij verruimd en is daarmee weer haalbaar en betrouwbaar. Voor de 15-meterbussen op lijn 73/74 zijn aanpassingen bij de stations Enschede, Lichtenvoorde-Groenlo, Varsseveld en Winterswijk nodig. In Enschede dient de inrichting van bufferlocaties te wijzigen ten behoeve van het inrijden van het busstation. Bij Lichtenvoorde-Groenlo betreft het de verplaatsing van enkele verkeersborden en een haagje, in Varsseveld is een betere handhaving bij de K+R gewenst omdat hier met regelmaat auto's parkeren (en daarmee de doorgang van de bus versperren). In Winterswijk is een aanpassing van het inrijden van de stationshalte nodig; de bus dient hier 180 graden te draaien wat voor een reguliere 12 meter bus al maar net past. We zijn in overleg met de desbetreffende infrastructuurbeheerders.

**Effecten:** Door de verlenging van lijn 72 naar Borculo, extra ritten van/naar bedrijventerrein Laarberg en de introductie van lijn 75 profiteren diverse reizigers van snellere reismogelijkheden en daarmee een verbeterde bereikbaarheid. Wij verwachten daarom reizigersgroei in de Oostelijke Achterhoek:

Categorie	Meetwaarde	Huidige situatie	Effect van de maatregel
Volume	Aantal reizigers	2.850 reizigers per werkdag in de Oostelijke Achterhoek met lijn 72,73 en 74	13% reizigersgroei in de Oostelijke Achterhoek als effect van de maatregelen
Reistijd	Gemiddelde reistijd	Reistijd tussen Aalten en Enschede is 1:23 uur	Reistijd tussen Aalten en Enschede wordt in de spitsrichting 1:08 uur
		Reistijd tussen Borculo en Eibergen is 33 minuten	Reistijd tussen Borculo en Eibergen wordt 16 minuten
	VF-waarde	VF-waarde Aalten - Enschede is 1,6	VF-waarde Aalten - Enschede is 1,3
Aansluitingen	Overstaptijd	Aansluitingen tussen lijn 72 en RS31 op station Lichtenvoorde-Groenlo variëren tussen 2 en 5 minuten	Aansluitingen tussen lijn 72 en RS31 op station Lichtenvoorde-Groenlo zijn altijd 4 tot 6 minuten

## Samenhang en doorontwikkeling

Met de introductie van *snelRRReis* op lijn 73 en 74 en de nieuwe verbindingen die lijn 72 en 75 bieden, vergroten wij de aantrekkelijkheid van OV in het landelijk gebied. Voor de verdere toekomst willen we kijken naar de doorontwikkeling van het netwerk om te kijken of nieuwe reistijdversnellingen mogelijk zijn.

## 2.10 Elke kern bereikbaar met *reserveerRRReis*

Wij bieden elke dag tot 21 uur alle woonkernen OV waaronder 31 kernen die nu geen OV hebben.

### Beschrijving van het concrete OV-aanbod

**a. Verandering:** Wij garanderen OV voor elke woonkern (elke bebouwde kom met inwoners), elke dag tot 21 uur. Om deze garantie in te vullen, bieden we *nieuwe reserveerRRReis lijnen*. Zo bieden we **32 kernen een OV-verbinding**, deze kernen hebben in de huidige situatie geen ov-ontsluiting.

Circa 11.000 inwoners krijgen met de regiobrede introductie van *reserveerRRReis* toegang tot OV met een goede aansluiting op het vaste OV-netwerk. Hiermee bieden we een forse impuls voor de bereikbaarheid van het landelijk gebied. Ook bieden we *reserveerRRReis* op momenten dat de vaste OV-verbinding een woonkern niet bedient. Met ons totale aanbod van *reserveerRRReis* bieden we meerwaarde voor het OV in het landelijk gebied en, in een aantal gevallen, ook in stedelijk gebied:

Lijn	Kernen op trajecten <i>reserveerRRReis</i>	Bedieningsperiode
Legenda:	Nieuwe Kern Bestaande kern Overstappunt (Extra bediening ten opzichte van huidige situatie)	
800	Geldermalsen Buurmalsen Buren Erichem Zoelen Tiel	Elke dag tot 21 uur
801	Hoenzadriel Kerkdriel	
802	Veer Wamel Dreumel Alphen Maasbommel Altforst Appeltern Horssen Molenbeek Druten	
803	Aalst Kesteren Eldik	
804	Bronkhorst Steenderen Rha Olburgen Achter-Drempel Hoog-Keppel	
805	Laren Exel Lochem Zwiep Barchem	
806	Vorden Varsse Hengelo Keijenborg Zelhem IJzevoorde Halle-Nijman Halle-Heide Heelweg-Oost Heelweg-West Varsseveld Westendorp	
807	Netterden Gendringen	
808	IJzerlo Lintelo Aalten Haart Miste	
809	Lieveelde Vragender Meddo Zwolle (Gld) Groenlo	
810	Joppe Gorssel	
811	Kapel-Avezaath Tiel	
812	Tiel Oost Tiel	
<i>buurtRRReis</i>	Alle kernen op buurtbustrajecten	Avond en weekend tot 21 uur
46	Culemborg - Vianen	Weekend
48	Tiel - Medel	Avond en zondag tot 21 uur
49	Zaltbommel - Brakel	Avond en weekend tot 21 uur
52	Lochem station - Lochem West	Avond en weekend tot 21 uur
148	Tiel - Lingemeer	Avond en zondag tot 21 uur
673	Leerdam en/of Spijk - Gorinchem	Elke dag tot 21 uur

De *reserveerRRReis* lijnen nemen de functie van de huidige belbuslijnen over. Zo is Belbus 244 opgenomen in lijn 800, belbus 265 in lijn 802 en belbus 174 in lijn 806. Ook neemt *reserveerRRReis* de vraagafhankelijke ritten van de Vlinder Bommelerwaard (lijn 860) over.

**b. Aansluitingen:** *ReserveerRRReis* sluit op diverse punten aan op het vaste OV. Wij zorgen voor een gegarandeerde overstapmogelijkheid van de *reserveerRRReis* rit op het vaste OV. Op station Zaltbommel kunnen reizigers reserveringsvrij instappen (zie ook 2.1).

**c. Loopafstanden:** De loopafstanden van het OV nemen af doordat we meer kernen bedienen met het OV. Circa 11.000 inwoners krijgen een halte in de nieuw te bedienen kernen.

**d. Verslechtingen en mobiliteitsalternatieven:** Op huidige buurtbustrajecten rijden in de avonden en in het weekend Belbussen. Een aantal verbindingen worden momenteel tot 23 uur geboden. Gezien het zeer beperkte gebruik bieden wij deze ritten niet meer aan na 21 uur. Over de gehele concessie maken circa 2 reizigers per avond gebruik van de Belbus na 21 uur, zij kunnen gebruik maken van een eerdere reismogelijkheid of gebruik maken van *haltetaxiRRReis*.

**e. Vraagafhankelijk vervoer:** Deze maatregel wordt geheel ingevuld als vraagafhankelijk vervoer met *reserveerRRReis*.

**f. materieelinzet:** We zetten 8-persoonsvoertuigen in voor *reserveerRRReis*, zie paragraaf 1.3.

### Realiseerbaarheid en effecten

**Realiseerbaarheid:** Voor bediening van de diverse kernen zijn *nieuwe haltes* nodig. We zijn met de lokale wegbeheerders in overleg over de aanleg van deze haltes.

**Effecten:** Met de introductie van *reserveerRRReis* bieden we een forse impuls van de bereikbaarheid van het landelijk gebied, waar zoals gezegd circa 11.000 inwoners baat bij hebben. Met het bieden van een vraagafhankelijke oplossing borgen we het nuttig en effectief inzetten van DRU's.

### Samenhang en doorontwikkeling

De nieuwe *reserveerRRReis* lijnen passen binnen de transitie naar vraagafhankelijk vervoer. Door goede aansluitingen te bieden op het reguliere OV versterken we de kwaliteit van het gehele OV-netwerk en profiteren reizigers bij deze kleine reizigersstromen van een optimale visgraat.

## 2.11 Detailmutaties & overig

Er zijn een aantal kleine mutaties en overige wijzigingen; deze komen onderstaand aan de orde.

### Lijn 73

In de vakantiedienstregeling gaat op lijn 73 de rit van 7:33 Winterswijk naar Enschede in Groenlo via Fijnder rijden (halte De Batterij) zodat reizigers naar Fijnder hier op tijd en gemakkelijk kunnen komen. In de reguliere dienstregeling kunnen reizigers in Groenlo overstappen op lijn 72, in de vakantie kan dat echter niet.

### Lijn 74

In de vakantiedienstregeling gaan tussen 6u en 8u de ritten, die alleen tussen Varsseveld en Groenlo rijden, 3 minuten eerder rijden zodat de bus uit Varsseveld in Groenlo gaat aansluiten op lijn 73 naar Enschede. In de huidige situatie sluiten deze bussen precies niet aan op elkaar, in de nieuwe situatie kunnen reizigers hierdoor 2x per uur in de vroege ochtend naar Enschede in plaats van 1x per uur.

### Lijn 84

In zuidelijk Zutphen vinden langdurige bouwwerkzaamheden plaats waardoor lijn 84 niet meer via de halte Thorbeckesingel kan rijden. Reizigers naar Station Zutphen stappen hierdoor in bij de halte Dr. Bosstraat welke ook centraler ligt in de woonwijk. Van het station richting de woonwijk is de Dr. Bosstraat zelfs 5 minuten sneller omdat de bus, na de Bosstraat, een lus rijdt door zuidelijk Zutphen om pas daarna bij de halte Thorbeckesingel te komen.

### Lijn 191

In Zieuwent en Mariënveld gaat de eerste rit van *buurtRRReis* 191 een uur eerder rijden naar station Ruurlo en sluit daar op de trein van 7:05 uur naar Zutphen. De laatste rit van *buurtRRReis* 191 van Aalten rijdt voortaan door naar alle haltes in Lichtenvoorde.

### Lijn 193

In Vorden ontsluit *buurtRRReis* 193 in de huidige situatie het bedrijventerrein Werkveld. De buurtbusvereniging heeft aangegeven dat de continuering van deze ontsluiting in 2026 voorwaardelijk is. Indien de komst van het nieuwe AZC leidt tot structurele overbezetting zal lijn 193 het bedrijventerrein niet meer ontsluiten.

Bij lijn 193 merken we verder veel oneigenlijk gebruik van deze *buurtRRReis* door reizigers die tussen de stations van Vorden en Zutphen reizen waardoor het voertuig met regelmaat vol zit; hierdoor kunnen reizigers die op tussengelegen haltes willen instappen niet mee terwijl de reizigers tussen de stations gewoon met de trein kunnen reizen. Als de problemen zich structureel blijven voordoen is een aanpassing van de dienstregeling (mogelijk) noodzakelijk.

### Lijn 248

Tussen Zaltbommel en Tiel zijn er mogelijk wijzigingen nodig in de route van *buurtRRReis* 248. Door de grootschalige dijkwerkzaamheden bij de Waal zijn er langdurig tijdrovende omleidingen. Daarnaast neemt de verkeersdruk steeds verder toe op de A2 en het onderliggende wegennet rond Zaltbommel en Waardenburg wat, vooral in spitsperioden, voor vertraging zorgt. Op moment van schrijven van dit vervoerplan zijn mogelijke voorstellen van de buurtbusvereniging (nog) niet inzichtelijk.

### Lijn 260

In de ochtendspits van Deil en Enspijk naar Geldermalsen is *buurtRRReis* 260 rond 7:15 uur vaak goed bezet, incidenteel is het voertuig vol. Als deze situatie structureel gaat voorkomen is er het voornemen om een tweede spitsrit toe te voegen zodat de vervoercapaciteit verdubbeld.

### Lijn 656

De dienstregeling wordt op iedere schooldag hetzelfde. De bus komt alle dagen om 8:20 uur aan in Apeldoorn en vertrekt in de middag alle dagen om 15:20 in Apeldoorn richting Doetinchem.

## 2.12 Materieelinzet passend bij de vraag

Wij stemmen onze voertuiginzet af op de **verwachte reizigersaantallen** en het bij de reistijden passende **comfortniveau**. In paragraaf 1.3 hebben we allereerst de verschillende productformules geïntroduceerd in combinatie met de voertuigen die we daar inzetten. Vervolgens hebben we in hoofdstuk 2 per regio/lijn aangegeven welk materieel we inzetten en noemen we eventuele mogelijkheden en beperkingen in de infrastructuur. Met deze slotparagraaf maken we aanvullend inzichtelijk hoe we de verwachte reizigersaantallen hebben afgestemd op de materieelinzet. We hebben de verwachte reizigersaantallen gebaseerd op basis van uitgebreide analyses. Aan de hand van het vervoerkundig groeimodel tonen we in de tabel de verwachte bezetting per lijn. Dit doen we als volgt:

- Conform de KPI Zitplaatsgarantie **bieden we elke busreiziger een zitplaats**. Om de realiseerbaarheid aan te tonen geven we in de tabel per lijn inzicht in de **maximale bezetting** op de drukste rit in de spits en de **gemiddelde bezetting** in de daluren overdag in 2028. In de avonduren en het weekend ligt de maximale bezetting lager. Met de tabel (op de volgende pagina) tonen we aan dat we in de eerste drie jaar voldoende capaciteit bieden en reizigers daarmee een comfortabele reis bieden.
- Wij hanteren bij het berekenen van de verwachte maximale bezetting een **90-percentiel waarde per rit**, wat kort gezegd betekent dat op 9 van de 10 dagen de bezetting van de rit lager is en op 1 van de 10 dagen de bezetting iets hoger is. Dat is de dag-tot-dag fluctuatie in het aantal reizigers. We hanteren de 90-percentielwaarde om te voorkomen dat we structureel onze capaciteit bepalen op basis van uitzonderingssituaties. Voor uitzonderingssituaties zetten wij specifieke maatregelen in. Omdat de maximale bezettingsgraad onder de 100 procent in het drukste uur ligt, kunnen we ook op drukkere dagen iedereen een zitplaats bieden en creëren we meerwaarde ten opzichte van de vereisten voor wat betreft zit- en staanplaatsen. Als op termijn blijkt dat op een bepaalde lijn de reizigersgroei toch groter is dan voorzien, dan zetten wij uiteraard op die lijn aanvullende capaciteit in zodat we blijven voldoen aan onze zitplaatsgarantie.

Product-formule	Lijn	Route	Zitplaats-capaciteit	Maximale bezetting in drukste rit in 2028	Maximale bezetting daluren in 2028
snelRRReis	(6)23	Borculo - Doetinchem - Dinxperlo	49	86%	76%
	165 (665)	Druten - 's-Hertogenbosch		87%	90%
	73	Enschede - Winterswijk	51	86%	57%
	74	Enschede - Doetinchem		86%	72%
RRReis	24	's-Heerenberg - Doetinchem	39/44	93%	74%
	27	Arnhem - Giesbeek - Doetinchem	44	82%	45%
	28	Gendringen - Doetinchem - Zutphen	39/44	83%	70%
	29	Arnhem - Rheden - Doetinchem	44	91%	80%
	42	Tiel - Druten	44	84%	48%
	44	Tiel - Maurik - Rheden	44	43%	27%
	45	Tiel - Ochten - Wageningen	44	55%	46%
	46	Tiel - Culemborg - Vianen	44	66%	49%
	47	Geldermalsen - Gorinchem	44	85%	43%
	(6)51	Vorden - Doetinchem	44	97%	97%
	53	Hengelo - Eibergen	44	80%	59%
	57	Deventer - Borculo	44	73%	45%
	58	Zutphen - Lochem	44	58%	41%
	72	Borculo - Lichtenvoorde	44	66%	49%
	81	Zutphen - Deventer	44	95%	74%
	166	Zaltbommel - Well - 's-Hertogenbosch	44	82%	65%
543	Tiel - Geldermalsen	44	32%	rijdt niet	
RRReis (C-lijnen)	49	Zaltbommel - Brakel	8/17	82%	75%
	52	Lochem West - Station	8	79%	39%
	67	Kerkdriel - Zaltbommel	17	59%	35%
	83	Zutphen - Warnsveld - Zutphen	44	56%	31%
	84	Zutphen - Zuidwijken - Zutphen	44	72%	45%
	428	Dinxperlo - Gendringen - Doetinchem	44	rijdt niet	51%
	612	Doetinchem Station - Tweede Loolaan	44	66%	rijdt niet
	626	Hedel - Gorinchem	44	23%	rijdt niet
	627	Giesbeek - Doetinchem	44	85%	rijdt niet
	628	Dinxperlo - Ulft - Doetinchem	44	90%	rijdt niet
	641	Kesteren - Culemborg	44	83%	rijdt niet
	647	Enspijk - Geldermalsen - Gorinchem	44	94%	rijdt niet
	648	Zaltbommel - Tiel	17	40%	rijdt niet
	649	Brakel - Zaltbommel	17	82%	rijdt niet
	650	Leerdam - Culemborg	44	40%	rijdt niet
	656	Doetinchem - Apeldoorn	49	91%	rijdt niet
	660	Asperen - Leerdam	44	12%	rijdt niet
	664	Zaltbommel - Heerwaarden	8	13%	rijdt niet
	667	Kerkdriel - Zaltbommel	8	76%	rijdt niet
	668	Velddriel - Andel	44	73%	rijdt niet
669	Zaltbommel - Wijk en Aalburg	44	39%	rijdt niet	
673	Leerdam - Gorinchem	44	43%	27%	
682	Zutphen - Doetinchem	44	53%	rijdt niet	
697	Stokkum - Silvolde	8	25%	rijdt niet	
buurtRRReis (C-lijnen)	191	Ruurlo - Aalten	8	58%	58%
	193	Zutphen - Wichmond - Kranenburg		75%	75%
	194	Zelhem - Dinxperlo - Aalten		75%	88%
	195	Megchelen - Terborg		39%	29%
	196	Nieuw-Dijk - Wehl - 's-Heerenberg		74%	59%
	197	's-Heerenberg - Terborg		70%	39%
	198	Neede - Borculo - Groenlo		75%	58%
	199	Haaksbergen - Rekken - Eibergen		36%	29%
	237	Heteren - Kesteren		42%	30%
	248	Tiel - Zaltbommel		76%	76%
	260	Geldermalsen - Leerdam		45%	45%
	261	Geldermalsen - Est - Geldermalsen		43%	33%
	262	Geldermalsen - Tricht		32%	18%
	263	Maurik - Beusichem		37%	37%
266	Zaltbommel - Wijk en Aalburg	92%	77%		
267	Hedel - Zaltbommel	75%	60%		
268	Zaltbommel - Giessen	75%	84%		

### 3 OV-aanbod spoorverbindingen

---

Op de spoorverbindingen continueren we in 2026 in de huidige dienstregeling zoals verplicht gesteld in het programma van eisen voor de nieuwe concessie. Wel hebben we enkele verbetervoorstellen om onze reizigers nog beter van dienst te zijn.

#### 3.1 Zondagdienstregeling Arnhem - Winterswijk

Het programma van eisen stelt het rijden van de treindienstregeling van 2024 als verplichting voor het jaar 2026. Enige uitzondering vormt de verbinding Arnhem - Winterswijk op zondagochtend. De huidige treinritten die tussen Arnhem en Terborg rijden dienen te worden verlengd van/naar Winterswijk. Hierdoor kunnen reizigers ook vanuit de oostelijke Achterhoek 2x per uur met de trein reizen op zondagochtend.

#### 3.2 Uniforme dienstregeling Arnhem - Zevenaar: betrouwbaardere aansluitingen

In huidige situatie rijden 25% van de treinritten van Arnhem naar Winterswijk met een afwijkende dienstregeling tussen Arnhem en Zevenaar als gevolg van internationaal treinverkeer. Deze treinritten vertrekken 4 minuten eerder in Arnhem Centraal, het gevolg is dat reizigers uit Utrecht en Nijmegen in Arnhem een onbetrouwbare overstap op de trein naar Winterswijk hebben.

In de capaciteitsaanvraag voor de dienstregeling van 2026 hebben we voor het traject Arnhem - Zevenaar op hetzelfde moment ruimte op het spoor aangevraagd bij ProRail als de internationale trein naar Frankfurt. Het doel hiervan is een uniform vertrekmoment te creëren om :05/:35 voor de trein van Arnhem Centraal richting Winterswijk zodat de vertrektijden logisch zijn en de aansluiting betrouwbaar wordt voor overstappers uit Utrecht en Nijmegen.

#### 3.3 Aanpassingen dienstregelingstijden en aansluitingen

Tussen Lichtenvoorde-Groenlo en Winterswijk wijzigt de rijtijd naar 10 minuten, dit betekent dat de aankomsttijd in Winterswijk wijzigt naar minuut :10/:40 en de vertrektijd wijzigt naar minuut :20/:50. De dienstregeling wordt hierdoor betrouwbaarder wat positief is voor de aansluiting in Lichtenvoorde-Groenlo op de bus naar Lichtenvoorde als ook voor de aansluiting in Zutphen op de intercity richting Arnhem/Nijmegen.

Van Zevenaar naar Arnhem dienen mogelijk een deel van de treinen 1 minuut eerder te vertrekken in verband met internationaal treinverkeer. We zijn het hier niet mee eens en verlenen geen medewerking, maar mogelijk wordt het ons wel opdragen door ProRail.

In Zutphen is er het voornemen om op zaterdag (7u-19u) en zondag (15u-19u) de aansluiting tussen de sneltrein RE30 Apeldoorn en de RS24 Oldenzaal te wijzigen. In de huidige dienstregeling is er in de genoemde tijdsperiodes een aansluiting uit Apeldoorn richting Oldenzaal, voorzien is om dit te wijzigen in een aansluiting uit Oldenzaal richting Apeldoorn. Als gevolg hiervan vertrekken alle RE30 sneltreinen in het weekend overdag (tot 19:00) 1 minuut later in Zutphen, dit heeft geen consequenties voor aansluitingen in Apeldoorn. De wijziging van de weekendaansluiting RE30/RS24 is onderdeel van het Vervoerplan Twente 2026 en maakt dus geen onderdeel uit van dit Vervoerplan. We vragen hiervoor advies aan bij het ROCOV Overijssel.

#### 3.4 Verbetervoorstellen vanuit het Ontwikkelplan

In het Vervoerplan van de bieding is de treindienstregeling niet opgenomen omdat deze verplicht voorgeschreven is vanuit het programma van eisen (PvE). In het Ontwikkelplan hebben we wel enkele verbetervoorstellen voor de spoorverbindingen opgenomen. Er dient nog afstemming plaats te vinden tussen de provincie Gelderland en Arriva over de in het Ontwikkelplan benoemde verbetervoorstellen.