



RRreis vervoerplan 2022

Versie 1.0 - 30 april 2021

Inhoudsopgave

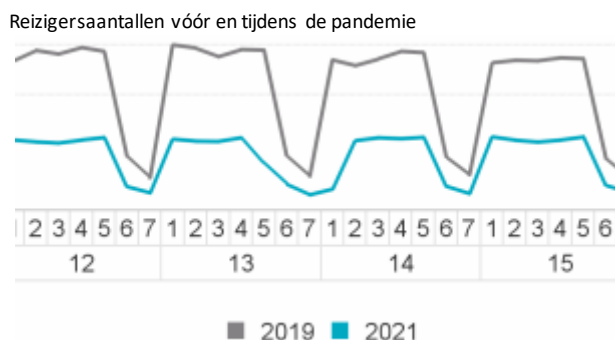
| | |
|---|----|
| 1. Inleiding..... | 3 |
| 2. Kalender..... | 5 |
| 3. Maatregelen transitieplan minimum-scenario..... | 6 |
| 3.1. Scholierenversterking..... | 6 |
| 3.2. Nieuwe lijnen..... | 6 |
| 3.3. Frequenties..... | 7 |
| 3.4. Avonduren..... | 9 |
| 3.5. Parallele verbindingen..... | 9 |
| 4. Maatregelen transitieplan worst-case scenario..... | 10 |
| 4.1. ReserveerRRReis..... | 10 |
| 4.2. Nieuwe lijnen..... | 11 |
| 4.3. Parallele verbindingen..... | 11 |
| 4.4. Frequenties..... | 12 |
| 4.4. Zondag..... | 12 |
| 5. Maatregelen overig..... | 13 |
| 5.1. Bediening Holtenbroek en Aa-landen..... | 13 |
| 5.2. Bediening Zuidbroek..... | 13 |
| 5.3. Ijsbaanweg Twello..... | 14 |
| 5.4. Aansluiting Hoogeveen..... | 14 |
| 5.5. De bus in en rondom Zwolle..... | 15 |
| 6. Opschalen..... | 16 |
| 7. Bijlage..... | 17 |

1. Inleiding

Het jaar 2020 is een veelbewogen jaar geweest. Waar het vervoerplan 2021 nog geschreven werd met een feestelijke insteek voor zowel reizigers, opdrachtgevers als de vervoerder, zal de rode lijn uit het vervoerplan 2022 helaas een minder positieve klank voortbrengen. Hoofdoorzaak hiervan is uiteraard de Covid19-pandemie. Ook voor de OV-sector zijn de gevolgen hiervan enorm ingrijpend. Reizigersaantallen zijn gedaald tot een historisch dieptepunt en maatregelen zijn noodzakelijk om het OV overeind te houden.

Wat lovenswaardig is en zeker ook het benoemen waard, is de samenwerking tussen overheden, vervoerders, reizigersorganisaties, ondernemingsraden en overige stakeholders om gezamenlijk tot (tijdelijke) maatregelen te komen waarbij er nog steeds een zo goed mogelijk OV-product geboden wordt tijdens deze pandemie.

Dat de pandemie langer aanhoudt dan vooraf gedacht en gehoopt resulteert erin dat het moeilijk te voorspellen is wat de toekomst zal brengen. Keren reizigers massaal terug of zijn de reizigersaantallen van voorheen voorgoed verleden tijd? Er zijn inmiddels wel verwachtingsmodellen opgesteld maar niemand die het met zekerheid zal kunnen zeggen. Duidelijk is in ieder geval dat de wereld zoals we die voor Corona kenden niet dezelfde zal zijn als erna. De uitdagingen die hieruit voortkomen spelen landelijk en dus zullen we er ook in IJssel-Vecht niet onderuit kunnen dat we moeten inspelen op de situatie. Een groot deel van dit vervoerplan zal dan ook ingevuld worden door afschalingsmaatregelen om de kostendeckingsgraad van het OV gezond te houden. Deze maatregelen zijn onderdeel van het transitieplan OV.



Dat de ingrepen in het aanbod van dienstregelinguren vooralsnog beperkt is gebleven, is voor het overgrote deel te danken aan de extra bijdrage voor het OV vanuit de overheid; de Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer (BVOV). Op dit moment is het nog onduidelijk óf deze vergoeding gecontinueerd zal worden in 2022 en zo ja, in welke mate dat dan zal gebeuren. Naar verwachting zal op 1 juli 2021 hier meer duidelijkheid over zijn. Dat is echter te laat om een vervoerplan op te stellen, aan te bieden aan stakeholders en deze te accorderen. Dat er een afschaling zal moeten plaatsvinden is iets dat vaststaat, in welke mate dit zal zijn hangt af van de BVOV. Dit vervoerplan zal daarom opgedeeld worden in een “minimum” scenario dat sowieso zal plaatsvinden waarbij er ongeveer 8% minder dienstregelinguren gereden wordt in 2022 en een aanvullend “worst-case” scenario waarbij er rond de 17% minder dienstregelinguren zal worden aangeboden. Of dit laatste scenario ingezet wordt zal, zoals de verwachting nu is, begin juli duidelijk worden. Het worst-case scenario komt bovenop het minimum-scenario als aanvullend maatregelenpakket en telt door vanaf de 8% afschaling uit het minimum-scenario, de afschaling van 17% bestaat dus uit het minimum-scenario plus worst-case.

Toch zijn er redenen om niet te verzanden in een negatieve stemming. Zoals beschreven in het vervoerplan 2021 heeft Keolis maar liefst 15% meer dienstregelinguren aangeboden bij de

aanbesteding IJssel-Vecht. Daarnaast zijn de provincies Overijssel en Gelderland niet voornemens om het gezonder maken van het OV volledig te halen uit het schrappen van dienstregelingen. Dat betekent dat ook in 2022 er een volwaardig OV-aanbod zal zijn in de concessie IJssel-Vecht en er nog steeds meer dienstregelingen gereden worden dan vóór de start van deze concessie (minimum-scenario) of bijna net zo veel (worst-case scenario). Maar het is helaas niet zo dat niemand hinder zal ondervinden van de afschalingsmaatregelen. Het uitgangspunt is in ieder geval wel dat zo min mogelijk reizigers gedupeerd worden en dat er geen kernen of wijken zonder OV komen te zitten.

Wat wellicht opvalt is dat de normaliter drukste corridors / verbindingen zoveel mogelijk op het huidige niveau gehouden zullen worden. Dit zijn de lijnen die rijden met een hogere frequentie dan gemiddeld en met ruimere raamtijden. Het lijkt misschien voor de hand liggend om eerst op deze verbindingen te gaan bezuinigen om zo de zwakkere lijnen te sparen en meerdere reizigers OV te blijven bieden. Deze drukke verbindingen worden echter gezien als de levensaders voor het busvervoer in de toekomst. Het afwaarderen van deze verbindingen zal ook hier ten kostte gaan van reizigersaantallen en daarmee de opbrengst waarmee de beoogde verbetering van de financiële situatie niet behaald zal worden en er verdere afschaling nodig zal blijken. Dit is iets wat landelijk speelt en ook in andere concessies zal zoveel mogelijk geprobeerd worden om deze verbindingen te sparen.

Graag hadden we in dit vervoerplan ook een eerste inzicht gegeven op de impact van de in december 2020 doorgevoerde aanpassingen in lijnennet en dienstregeling. De huidige situatie maakt het echter onmogelijk om dit op een realistische manier te doen. Iedere vergelijking zal immers plaatsvinden tussen een pré-Corona tijd en de huidige tijd wat bijvoorbeeld het vergelijken van reizigersaantallen onmogelijk maakt. Vanwege deze reden zult u in dit vervoerplan dan ook minder onderbouwing op basis van reizigersaantallen aantreffen dan gebruikelijk.

Ook anders dan gebruikelijk is het proces waarbij gekomen wordt tot de nieuwe dienstregeling. Normaliter worden stakeholders vroegtijdig benaderd om gezamenlijk te inventariseren waar veranderingen wenselijk zijn en worden de stakeholders geïnformeerd over voorgenomen aanpassingen in het lijnennet en de bijbehorende dienstregeling. Hierna volgt een eerste concept vervoerplan en uiteindelijk een definitief vervoerplan. Die luxe hebben we dit jaar helaas niet. De onzekerheden en de enorme druk op medewerkers maakt dat het nu voorliggende vervoerplan versie 1.0 tevens de versie is waarop een advies zal worden gevraagd. Diverse stakeholders hebben al aangegeven hiervoor begrip te hebben, waarvoor namens de provincies Gelderland, Overijssel en Keolis hartelijk dank.

Het RRReis vervoerplan 2022 zal niet slechts bestaan uit afschalingsmaatregelen. Zoals altijd kijken we ook naar verbeterpunten. Zo wordt een veelgehoorde klacht vanuit Zwolle over de bediening van de wijken Holtenbroek en Aa-landen opgelost en de bediening van de wijk Zuidbroek in Apeldoorn verbeterd. Ook spelen we zoals altijd in op wijzigingen in de dienstregeling op het spoor. Aanpassingen in rijtijden houden we vooralsnog zoveel mogelijk buiten schot. Het is momenteel zoveel rustiger in de bus en op de weg dat er geen realistische rijtijd bepaald kan worden aan de hand van de beschikbare data. Nu de dienstregeling aanpassen met behulp van deze data zou voor problemen zorgen op het moment dat de drukte weer gaat toenemen, iets waarvan we nog steeds van uitgaan.

2. Kalender

De basis van iedere dienstregeling is de kalender voor het dienstregelingjaar. Hierin kunt u zien welke dienstregeling geboden wordt op welke dag.

Een volledige kalender wordt als bijlage bij dit vervoerplan geleverd. Onderstaand ziet u de feest- en vakantiedagen.

| Feestdagen | datum | bijzonderheden |
|----------------------------|---------------------------|--|
| 1 ^e Kerstdag | zaterdag 25 december 2021 | zondagdienstregeling |
| 2 ^e Kerstdag | zondag 26 december 2021 | zondagdienstregeling |
| Oudejaarsdag | vrijdag 31 december 2021 | dienstregeling stopt om 20:00 |
| Nieuwjaarsdag | zaterdag 1 januari 2022 | zondagdienstregeling |
| 1 ^e Paasdag | zondag 17 april 2022 | zondagdienstregeling |
| 2 ^e Paasdag | maandag 18 april 2022 | zondagdienstregeling |
| Koningsdag | woensdag 27 april 2022 | zaterdagdienstregeling |
| Hemelvaartsdag | donderdag 26 mei 2022 | zondagdienstregeling |
| 1 ^e Pinksterdag | zondag 5 juni 2022 | zondagdienstregeling |
| 2 ^e Pinksterdag | maandag 6 juni 2022 | zondagdienstregeling |
| Vakantieperioden | datum | bijzonderheden |
| Kerstvakantie | 26-12-2021 t/m 08-01-2022 | |
| Voorjaarsvakantie | 20-02-2022 t/m 26-02-2022 | Alleen scholierenlijnen/ritten vervallen |
| Goede vrijdag | 15-04-2022 | Alleen scholierenlijnen/ritten vervallen |
| Meivakantie | 01-05-2022 t/m 07-05-2022 | Alleen scholierenlijnen/ritten vervallen |
| Zomervakantie | 24-07-2022 t/m 20-08-2022 | |
| Zomervakantie midden | 10-07-2022 t/m 20-08-2022 | Alleen scholierenlijnen/ritten vervallen |
| Zomervakantie noord | 17-07-2022 t/m 29-08-2022 | Alleen scholierenlijnen/ritten vervallen |
| Herfstvakantie noord | 16-10-2022 t/m 22-10-2022 | Alleen scholierenlijnen/ritten vervallen |
| Herfstvakantie midden | 23-10-2022 t/m 29-10-2022 | Alleen scholierenlijnen/ritten vervallen |

2022

| | | | |
|--|--|---|--|
| Januari 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 | Februari 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 | Maart 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 | April 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 |
| Mei 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 | Juni 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 | Juli 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 | Augustus 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 |
| September 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 | Oktober 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 | November 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 | December 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 |

3. Maatregelen transitieplan minimum-scenario

Zoals in de inleiding reeds vermeld is wordt dit vervoerplan opgebouwd middels twee mogelijke scenario's. Dit hoofdstuk bevat de maatregelen die sowieso zullen moeten plaatsvinden om een financieel gezonde situatie te benaderen.

In het concessiedeel dat behoort tot de provincie Overijssel zullen in het minimum-scenario alle reismogelijkheden in stand worden gehouden met uitzondering van lijn 649 (alternatief beschikbaar) en enkele stadslijnen na 22:00 's avonds. Pas in het worst-case scenario worden hier ingrijpende maatregelen getroffen. In het concessiedeel dat behoort tot de provincie Gelderland zullen ook in het minimum-scenario al enkele reismogelijkheden komen te vervallen. Dit verschil komt voort uit het feit dat er in de provincie Gelderland gebruik gemaakt kan worden van het OV-vangnet/haltetaxiRRReis.

3.1. Scholierenversterking

In de concessie IJssel-Vecht rijden enkele scholierenlijnen richting Zwolle die parallel rijden aan een reguliere verbinding maar met een ander eindpunt. Voordeel van deze lijnen is dat ze de reguliere verbindingen ontlasten en daarmee overbezetting helpen voorkomen. Bovendien hebben de scholieren/studenten een rechtstreekse verbinding met de onderwijsinstelling.

De fors afgenomen reizigersaantallen maakt dat het belangrijkste argument voor deze scholierenlijnen niet langer relevant is. Ze zijn niet langer nodig om de reguliere lijnen te versterken. Uiteraard is een rechtstreekse verbinding prettiger voor studenten, maar de in de inleiding beschreven situatie maakt dat er keuzes gemaakt moeten worden in wat er kan blijven rijden. Deze lijnen waar een goed alternatief voor beschikbaar is zullen in 2022 dan ook niet langer aangeboden worden. Het gaat om de volgende lijnen:

- **600 Nunspeet – Zwolle Deltion**
 - Alternatief: C1 met overstap op lijn 9, of lijn 200
 - Bijzonderheden: M.i.v. december 2020 is de frequentie op lijn C1 (voorheen 100) verhoogd
- **601 Apeldoorn – Zwolle Deltion**
 - Alternatief: 201 met overstap op lijn 9
 - Bijzonderheden: M.i.v. december 2020 is de frequentie op lijn 201 verhoogd
- **602 Epe – Zwolle Deltion**
 - Alternatief: 202 met overstap op lijn 9
 - Bijzonderheden: M.i.v. december 2020 is de frequentie op lijn 202 verhoogd
- **609 Zwolle – Heerde**
 - Alternatief: 202 of 203 met overstap op lijn 9
 - Bijzonderheden: M.i.v. december 2020 is de frequentie op lijn 202 en 203 verhoogd
- **649 Dedemsvaart – Zwolle**
 - Alternatief: C1 of lijn 83 en overstappen op lijn 2 of 4
 - Bijzonderheden: M.i.v. december 2020 is de frequentie op lijn C1 (voorheen 29) verhoogd

3.2. Nieuwe lijnen

Met de start van de huidige concessie zijn er enkele nieuwe verbindingen geïntroduceerd. Dit is gedaan om in te spelen op wensen van onder andere gemeentes of omdat er potentie werd gezien voor

bepaalde reizigersstromen. Uiteraard zijn deze lijnen aangeboden in een tijd voor de pandemie. Normaliter vergt het enige tijd om te bepalen of een nieuwe lijn daadwerkelijk een succes is, twee jaar na start van zo'n lijn kan er een goed beeld gevormd worden.

De volgende maatregel uit het transitieplan is dan ook een vervelende om te moeten nemen. Twee van de nieuwe verbindingen zullen namelijk al komen te vervallen in het nieuwe dienstregelingjaar. Hiertoe is besloten omdat er momenteel nog vrijwel geen reizigers gebruik van de nieuwe lijnen maken. De eerdere uitgangspunten en potentie blijft weliswaar bestaan, echter omdat er nog vrijwel geen gebruik van gemaakt wordt duperen we er nauwelijks reizigers mee. Dat is een belangrijk uitgangspunt geweest voor de maatregelen uit het transitieplan.

➤ **Lijn 110 Scherpenzeel – Barneveld**

Momenteel maken slechts 10 reizigers per dag gebruik van lijn 110. Na het wegvallen van de lijn kan men met buurtRRReis 511 blijven reizen tussen beide plaatsen.

➤ **Lijn 89 Veenendaal De Klomp – WUR**

Van de mogelijkheid om rechtstreeks vanaf station De Klomp naar de WUR te reizen maken inmiddels gemiddeld 58 reizigers per dag gebruik. Dit staat niet in verhouding tot de 10.000 dienstregelingen die er voor deze lijn nodig zijn. Reizen richting de WUR zal net als voorheen mogelijk blijven via station Ede-Wageningen vanwaar lijn C3 voor een goede verbinding met onder andere de WUR zorgt.

3.3. Frequenties

➤ **Stadsdienst Apeldoorn**

In Apeldoorn is er met de start van de noodconcessie IJssel-Vecht een nieuwe stadsdienst aangeboden. Hierbij zijn lijnen samengevoegd, gestrekt en rijden deze met hoge frequenties. Het gaat dan om de lijnen 1, 2, 3 en 4. De lijnen 1 en 2 rijden beide om de 10 minuten tijdens de spits en een kwartierdienst op de overige momenten. De lijnen 3 en 4 kunnen als een geheel gezien worden maar rijden beide een 20-minuten dienst tijdens de spits en een halfuurdienst daarbuiten. Deze frequenties kunnen teruggebracht worden zonder dat het product hiermee als kwalitatief slecht beoordeeld zal worden.

Het benoemen van reizigersaantallen geeft hier geen juist beeld omdat onderstaande lijnen pas in december 2020 zijn geïntroduceerd.

Met ingang van dienstregelingjaar 2022 zullen de lijnen 1 en 2 tijdens de spits een kwartierdienst krijgen, net als daarbuiten. De lijnen 3 en 4 worden tijdens de spits teruggebracht tot een halfuurdienst, doordat de lijnen aan elkaar gekoppeld zijn blijft er ieder kwartier een reismogelijkheid bestaan richting De Maten met een stadslijn.

➤ **C3 Ede – Wageningen**

Tussen Ede en Wageningen zijn de voormalige lijnen 84 en 88 samengevoegd tot één nieuwe hoogfrequente lijn: C3. Deze lijn rijdt tijdens een normale werkdag overdag maar liefst 12 keer per uur. Maar ook tijdens de avonduren blijft deze lijn met een bovengemiddelde frequentie rijden. Dat is nodig om de grote reizigersaantallen tussen Ede en Wageningen op een prettige manier te vervoeren.

Onderwijsinstellingen verwelkomen momenteel een stuk minder studenten dan normaal het geval zou zijn. Dit zal naar verwachting niet snel veranderen. De WUR (Wageningen University &

Research) heeft een grote impact op de reizigersaantallen op lijn C3. Maar ook de overige reizigers zullen niet van de één op de andere dag terugkeren. Een vijf-minutendienst is daarom voorlopig niet nodig. Ondanks een landelijke insteek om in deze tijden van afschaling niet te gaan snijden in de drukste verbindingen rijden we in 2022 op lijn C3 de vakantiedienstregeling. Er rijdt dan overdag nog steeds iedere 7,5 minuut een rit tussen Ede en Wageningen. Het aanbod blijft dus zeer goed maar er wordt beter afgestemd op de te verwachten aantallen reizigers wat zorgt voor een betere besteding van de beschikbare middelen.

Als blijkt dat de 7.5 minuten dienst niet toereikend is om alle reizigers tussen Ede en Wageningen op een acceptabele wijze te vervoeren zal deze lijn opgeschaald worden gedurende het dienstregelingjaar. Dit zal in eerste instantie gebeuren door middel van een ondersteunende verbinding die losstaat van de vooraf geplande werkpakketten. Vervolgens wordt bij de eerste mogelijkheid de dienstregeling teruggebracht naar de oorspronkelijk 5-minuten dienst.

➤ **86 Ede - Wageningen**

Net als op lijn C3 heeft ook lijn 86 een frequentieverhoging gekregen. Met ingang van december 2020 is de halfuurdienst van maandag tot en met zaterdag verdubbeld tot een kwartierdienst. Doel hiervan was om de drukste corridor van de concessie IJssel-Vecht waarvan deze lijn onderdeel is verder te verbeteren en optimale reismogelijkheden te bieden. De frequentie zal echter in 2022 teruggaan tot de eerdere halfuurdienst. Dit sluit aan bij de voorgaande maatregel op lijn C3. De bediening op de corridor Ede – Wageningen blijft ook in 2022 van hoge kwaliteit met 10 reismogelijkheden per uur op een werkdag.

Net als bij lijn C3 zal ook deze lijn zorgvuldig gemonitord worden en indien nodig worden er extra ritten ingezet als dit nodig blijkt.

➤ **Zondag**

Op zondag maken vanzelfsprekend een stuk minder reizigers gebruik van het OV. Met name op de dunnere lijnen liggen deze aantallen zeer laag. Het is dan een voor de hand liggende maatregelen om deze dunnere lijnen terug te brengen in frequentie op zondag. Om te voorkomen dat er geen reismogelijkheden meer zijn zal er gereden blijven worden in een uurdienst, dit geldt voor de volgende lijnen:

- 12 Apeldoorn station – Orden / Apenheul
- 13 Apeldoorn station – Kerschoten
- 16 Apeldoorn station – Woudhuis
- 5 Zwolle station – Westenholte
- 14 Zwolle station – Ittersumerbroek
- 2 Deventer station – Platvoet
- 3 Deventer station – Platvoet
- 4 Deventer station – Schalkhaar
- 6 Deventer station – Colmschate Zuid
- 160 Deventer station – Bathmen

Lijn 107 tussen Ede en Putten had voor de Corona-pandemie een gemiddelde bezetting van twee reizigers per rit op de zondag. Dit is een laag aantal, zeker voor een lijn waar veel dienstregelinguren in zit. Per zondag kost lijn 107 namelijk 1.250 dienstregelinguren. Dit staat niet in verhouding tot de lage gemiddelde bezetting in goede tijden. Lijn 107 zal daarom op de zondag komen te vervallen.

➤ **Lijn 43 zaterdag**

Na een gezamenlijke analyse van lijn 43 door Breng en RRReis is er door Breng besloten om op het lijndeel Arnhem-Dieren de frequentie op zaterdag terug te brengen tot een uurdienst. RRReis zal

hier op het lijndeel Apeldoorn-Dieren in mee gaan. De volledige lijn 43 zal daarmee op zaterdag in een uurdienst rijden met ingang van het nieuwe dienstregelingjaar.

➤ **Lijn C1 zaterdag**

ComfortRRReis lijnen zijn uiteraard de pareltjes in de concessie als het komt op frequenties en bedieningstijden. Dit zijn de verbindingen die zoveel mogelijk in stand gehouden moeten worden. Op zaterdag is de huidige kwartierdienst van lijn C1 tussen Elburg en Dedemsvaart (Nunspeet – Elburg is een halfuursdienst) momenteel echter teveel van het goede. Deze zal daarom teruggebracht worden tot een halfuurdienst.

3.4. Avonduren

➤ **Stadsdienst Zwolle en Deventer**

Dat de bezetting van bussen tijdens de avonduren flink terugloopt is algemeen bekend. Maar ook de avonduren tellen mee omdat het deel uitmaakt van het totale product en reizigers het prettig vinden om te weten dat ze ook nog latere reismogelijkheden hebben ondanks dat ze daar wellicht niet direct gebruik van willen maken. Toch zijn deze uren al vaker punt van discussie geweest, bij welke bezetting is het nog reëel om te blijven rijden? Tijdens die discussies wordt er vaak gesproken om vanaf 20:00 's avonds niet meer te rijden.

Het tijdstip van 20:00 gaat voor nu te ver. Zoals in de inleiding vermeldt is het streven van alle partijen om de overlast voor reizigers zo veel mogelijk te beperken. Rond 20:00 komt het nog regelmatig voor dat er 3 á 4 reizigers per lijn reizen. Vanaf circa 22:00 is dit echter in de meeste gevallen tussen de 0 en 2 reizigers per rit (pré-Corona).

Op de stadsdiensten van Deventer (m.u.v. lijn 1 en 5) en Zwolle (m.u.v. lijn 1) zal daarom vanaf 22:00 's avonds niet langer gereden worden.

➤ **102 Apeldoorn - Amersfoort**

Ook op streeklijnen neemt de bezetting tijdens de avonduren enorm af. Met een pré-Corona bezetting tijdens de avonduren van gemiddeld 1,5 deed lijn 102 tussen Apeldoorn en Amersfoort het wat dat betreft niet best. Gezien de lengte van deze lijn betekent het dat er veel dienstregelingen benodigd zijn om deze aan te bieden. In verband met de benodigde afschaling is er daarom besloten om deze verbinding niet meer aan te bieden na 20:00 's avonds.

3.5. Parallele verbindingen

Parallel aan het spoor lopende verbindingen zijn al jaren een punt van discussie als het gaat om busvervoer. Zeker na invoering van BOL18- (waarbij MBO-ers een studenten-OV hebben gekregen) is het gebruik van deze lijnen flink afgenomen. Waar eerder nog door veel MBO-ers gekozen werd voor de bus in verband met de kosten, reist men nu liever met de trein omdat dit nou eenmaal een stuk sneller is. De kostendekkingsgraad van dergelijke verbindingen is sindsdien dermate laag dat het blijven hiervan in deze tijd zwaar onder druk komt te staan. De volgende maatregelen zijn dan ook ingrijpend maar helaas wel noodzakelijk.

➤ **101 Harderwijk – Amersfoort**

- Aantal instappers in november 2019: 910 per gemiddelde werkdag. 31% hiervan stapte in binnen Amersfoort. Met ingang van de concessie IJssel-Vecht mag lijn 101 niet verder rijden dan Amersfoort Vathorst
- Aantal instappers in februari 2021: 169 per gemiddelde werkdag

Op lijn 101 tussen Harderwijk en Amersfoort zijn de afgelopen jaren diverse wijzigingen doorgevoerd. Het gebruik loopt echter steeds verder terug, waarbij BOL18- een belangrijke rol speelt. De laatste wijzigingen zijn doorgevoerd in december 2020;

Lijn 101 stopt tegenwoordig bij station Vathorst (onderdeel van de eisen uit de aanbesteding Utrecht) en komt daardoor ook niet langer door Nijkerkerveen. De meeste reisbewegingen op lijn 101 vonden plaats van en naar Amersfoort. Ook heeft de NS de dienstregeling tussen Harderwijk en Amersfoort in december 2020 uitgebreid. Deze wijzigingen zorgen dus voor een nog verdere afname van het aantal reizigers wat ook geresulteerd heeft in de maatregel om de frequentie van deze lijn terug te brengen tot een uurdienst.

Met stations in alle tussenliggende plaatsen hebben de inwoners op deze corridor een alternatieve vorm van openbaar vervoer op relatief korte afstanden. Dit gecombineerd met de lage reizigersaantallen en een uitbreiding van de treindienst zorgt het ervoor dat lijn 101 zal verdwijnen als verbinding Harderwijk – Amersfoort. Binnen Harderwijk blijft lijn 101 wel rijden om dit deel van de stad niet zonder OV te laten zitten. De route is dan gelijk aan de huidige route in de avonduren waarbij er tot Salentijnerhout gereden wordt.

➤ **111 Harderwijk – Nunspeet**

- Aantal instappers in november 2019: 375 per gemiddelde werkdag
- Aantal instappers in februari 2021: 100 per gemiddelde werkdag

Enkele jaren geleden was lijn 111 nog gekoppeld aan de huidige lijn 101 en reed dit als één verbinding onder lijn 103. De kenmerken van lijn 111 zijn hetzelfde als lijn 101 met als uitzondering dat er twee kleine kernen zonder station aan deze lijn liggen, te weten Hierden en Hulshorst. De gemiddelde reizigersaantallen pré-Corona (1 tot 5 per rit) en de paralleliteit aan het spoor maken dat ook lijn 111 in 2022 niet langer aangeboden zal worden.

4. Maatregelen transitieplan worst-case scenario

Het worst-case scenario zal nodig zijn als blijkt dat de BVOV niet of onvoldoende toegezegd wordt voor 2022. De maatregelen die in dit scenario geschetst worden zijn ingrijpender en dus zullen meer reizigers hierdoor gedupeerd worden. Deze maatregelen worden genomen bovenop de maatregelen uit het minimum-scenario.

4.1. ReserveerRRReis

Met name tijdens de avonduren maar ook op enkele lijnen in het weekend wordt reserveerRRReis aangeboden. Dit is een vraagafhankelijke vorm van openbaar vervoer op lijnen waar de vervoervraag dermate laag is dat regulier OV niet haalbaar is. Ondanks dat het gebruik zeer beperkt is biedt reserveerRRReis in diverse plaatsen en wijken toch nog een (enige) reismogelijkheid met het openbaar vervoer. Dat is dan ook de reden dat deze maatregel niet opgenomen is bij het basis scenario. Als blijkt dat verdere afschaling nodig is dan zal reserveerRRReis helaas wel opgeheven worden. De benodigde middelen om reserveerRRReis aan te bieden staan namelijk niet in verhouding tot het gebruik ervan. Deze maatregel zorgt voor een groot deel van de afschaling in het worst-case scenario en voorkomt dat er nóg meer gesneden moet worden op reguliere verbindingen.

Het gaat om de volgende lijnen en tijden waarop reserveerRRReis niet langer aangeboden wordt in 2022. De vraagafhankelijke ritten op lijn 14, 107 (zondag) en 111 komen in het minimum-scenario al te vervallen.

| Lijn | Traject | Moment |
|------|--|---|
| 3 | Zwolle, Station – Berkum | Ma-vr na 20:00, zaterdagen zondag hele dag |
| 5 | Zwolle, Station – Westenhofte | Ma-zon na 20:00 |
| 9 | Deventer, Station Colmschate – Colmschate Zuid | Ma-vr van 6:30 tot 20:00 |
| 14 | Zwolle, Station – Ittersumerbroek | Ma-zon na 20:00 |
| 104 | Harderwijk – Elspeet | Ma-vr na 20:00, zaterdagen zondag hele dag |
| 111 | Harderwijk – Nunspeet | Ma-zat na 20:00, zondag hele dag |
| 112 | Apeldoorn – Nunspeet | Ma-zat na 20:00, zondag hele dag |
| 170 | Twello – Epe | Ma-vr na 20:00, zaterdagen zondag hele dag |
| 506 | Twello – Apeldoorn | Ma-zat na 18:00, zondag hele dag |
| 507 | Twello – Voorst | Ma-zat na 18:00, zondag hele dag |
| 508 | Twello – Apeldoorn | Ma-zat na 18:00, zondag hele dag |
| 509 | Nijkerk – Barneveld | Zondag |
| 12 | Apeldoorn, Station – Orden Zuid | Ma-zon na 20:00 |
| 13 | Apeldoorn, Station – Kerschoten | Ma-zon na 20:00 |
| 15 | Apeldoorn, Station – Twello | Ma-vr na 20:00, zaterdagen zondag hele dag |
| 16 | Apeldoorn, Station – Ossenveld | Ma-zon na 20:00 |
| 17 | Apeldoorn, J. Fruytier – Stadhoudersmolen | Ma-vr van 6:30 tot 20:00 |
| 6 | Ede, Station Centrum – Station Ede -Wageningen | Ma-zat aanvullend op reguliere ritten en zondag |
| 1 | Harderwijk, Station – Frankrijk | Ma-vr na 20:00, zaterdagen zondag hele dag |

4.2. Nieuwe lijnen

In het minimum-scenario worden reeds twee nieuwe verbindingen opgeheven (lijn 89 en 110). In het worst-case scenario zal ook lijn 170 komen te vervallen. Deze lijn is niet geheel nieuw omdat het deel Epe-Twello voorheen ook al bestond, hier reisden gemiddeld 2 á 3 reizigers per rit mee pré-corona met één drukker ochtendrit. Het lijndeel Epe – 't Harde is wel volledig nieuw.

In 2022 komt lijn 170 in het geheel te vervallen als dit scenario ingezet zal worden.

4.3. Parallele verbindingen

➤ 161 Deventer – Zwolle

- Aantal instappers in november 2019: 502 per gemiddelde werkdag
- Aantal instappers in februari 2021: 97 per gemiddelde werkdag

Het voortbestaan van lijn 161 tussen Deventer en Zwolle is net als de overige lijnen in de 160-serie jarenlang onzeker geweest. Het betreft een parallel aan het spoor lopende verbinding met lage reizigersaantallen. De lengte van de lijn maakt dat het wel een kostbare is omdat zelfs bij de geldende uurdienst veel dienstregelingen ingezet worden.

Indien dit deel van het vervoerplan in werking zal treden komt lijn 161 per december 2021 te vervallen. Hierbij zal aandacht besteed moeten worden aan een alternatieve bediening van Diepenveen. Een reguliere busverbinding is hier niet haalbaar. Met een pré-Corona aantal instappers van 10 tot 20 per dag in het gehele dorp zal er gekeken moeten worden naar een alternatieve vorm van vervoer. Het opheffen van lijn 161 kan niet plaatsvinden voordat dit alternatief beschikbaar is.

De verbinding Zwolle-Zuid richting Isala is er een die voor dienstregelingjaar 2021 niet voorkwam. Tot nu toe hebben weinig reizigers hier gebruik van gemaakt en er bestaat een goed

alternatief door via het station gereisd kan worden. Hiervoor zal dus geen alternatief gezocht worden.

➤ **166 Raalte – Zwolle**

- Aantal instappers in november 2019: 433 per gemiddelde werkdag
- Aantal instappers in februari 2021: 48 per gemiddelde werkdag

Net als over de andere parallel aan het spoor lopende verbindingen is er ook over lijn 166 tussen Raalte en Zwolle meermaals gesproken. Lage reizigersaantallen spelen hierbij de grootste rol. Tot nu toe is steeds besloten om lijn 166 te laten rijden omdat het merendeel van de reizigers Oosterenk als eindbestemming hebben. Deze lijn biedt voor deze groep dus een makkelijke rechtstreekse verbinding. Het alternatief is er echter ook; met de trein naar Zwolle en vanaf daar zijn er meerdere reismogelijkheden richting Oosterenk waarbij het verschil in reistijd minimaal is (afhankelijk van de herkomst). De noodzaak tot afschaling gecombineerd met lage reizigersaantallen en goede alternatieven maakt dat ook lijn 166 niet langer zal rijden in het komende dienstregelingjaar.

4.4. Frequenties

Verscheidende stadslijnen in de concessie IJssel-Vecht rijden in een kwartierdienst, hetzij tijdens de spits, hetzij de gehele dag. Dit is een aantrekkelijk aanbod voor reizigers in de stad en dus te adviseren als minimale frequentie op de (drukke) stadslijn. In de huidige situatie kunnen we er echter in de zoektocht naar dienstregelingen niet omheen dat ook deze lijnen terug zullen moeten in frequentie. Daarom wordt op de volgende lijnen de frequentie verlaagd tot een halfuursdienst op de momenten dat er nu een kwartierdienst geldt:

- 10 Apeldoorn Station – Malkenschoten
- 11 Apeldoorn Station – Ziekenhuis
- 1 Zwolle Station – Stadshagen **Eventueel op zaterdag in minimum-scenario**
- 1 Deventer Station – Vijfhoek
- 5 Deventer Station - Vijfhoek

4.4. Zondag

Streeklijnen in dit concessiegebied rijden veelal op doordeweekse dagen en zaterdag. Op zondag is de inzet een stuk beperkter. Dit heeft natuurlijk de voor de hand liggende reden dat er nou eenmaal minder reizigers gebruik maken van de bus op zondag. Deze maatregel betekent dat er in enkele plaatsen geen OV wordt aangeboden op zondag. Dit is niet wenselijk maar het aantal reizigers dat hier hinder van ondervindt is beperkt. Op de volgende lijnen zal de zondagdienstregeling komen te vervallen:

- 102 Apeldoorn – Amersfoort
- 105 Barneveld – Arnhem
- 160 Deventer – Bathmen
- 205 Harderwijk – Barneveld

5. Maatregelen overig

5.1. Bediening Holtenbroek en Aa-landen

Met de start van de concessie IJssel-Vecht is het lijnennet in de voormalige concessies Veluwe en Midden-Overijssel flink veranderd. Basis hiervoor was het Programma van Eisen en de gezamenlijke visie op het openbaar vervoer van de betrokken provincies. Een belangrijke conclusie uit deze visie is dat veranderingen in het openbaar vervoer noodzakelijk zijn om dit levensvatbaar te houden in de toekomst. Keolis onderschrijft deze visie en heeft dan ook het huidige lijnennet ontwikkeld met als doel het busvervoer een betere kostendekkingsgraad te geven en zo in stand te houden voor de toekomst. Daarbij is gezocht naar een balans tussen enerzijds de kostendekkingsgraad en anderzijds gebieden bereikbaar te houden met het OV.

Op diverse plaatsen is hier positief op gereageerd. Toch zijn er ook plekken waar men minder tevreden is over de aanpassingen. De wijken Holtenbroek en Aa-landen in Zwolle zijn hier een voorbeeld van. De nieuwe lijnen 2 en 4 rijden een gestrekte route ten opzichte van dienstregeling 2020 waardoor sommige reizigers tot 400 meter verder moeten lopen om bij een halte te komen. Dit heeft tot de nodige onrust geleid en de duidelijke roep om aanpassingen.

Onderstaande voorstel is vervolgens aangeboden aan de gemeente waar zeer positief op gereageerd is. Dit zal dan ook de nieuwe situatie worden voor de genoemde wijken. Mogelijk dat deze aanpassing zelfs plaatsvindt vóór ingang van dienstregelingjaar 2022. Dit is wellicht mogelijk doordat de rijtijd van de nieuwe lijnen gemeten is en exact gelijk is aan de huidige rijtijd van lijn 2 en 4. Dit maakt een tussentijdse wijziging het onderzoeken waard.



De huidige lijnen 2 en 4 rijden overdag in een kwartierdienst (halfuurdienst op zondag) en tijdens de avonden in een halfuurdienst. Dit zal worden gehalveerd en de vrijgekomen dienstregelinguren worden ingezet op twee nieuwe lijnen: 10 en 13. Deze nieuwe lijnen gaan rijden via de delen van de wijk die sinds december niet meer bediend worden.

De nieuwe lijn 10 zal gekoppeld worden aan de nieuwe lijn 13 en lijn 4 blijft gekoppeld aan lijn 2 v.v. Alle lijnen rijden van maandag tot en met zaterdag in een halfuurdienst en tijdens de avonden en op zondag in een uurdienst. Uiteraard worden de vertrektijden op elkaar afgestemd zodat de lijnen 2 en 10 om en om rijden evenals de lijnen 4 en 13.

5.2. Bediening Zuidbroek

Ook in Apeldoorn heeft de nieuwe concessie geleid tot een aangepast lijnennet. De wijk Zuidbroek wordt vandaag de dag bediend door lijn 2 die in hoge frequenties rijdt, namelijk een 10-minutendienst tijdens de spits en een kwartierdienst op alle overige momenten.

De gemeente Apeldoorn heeft aangegeven dit deel van de stad graag op een andere manier in te richten qua OV. Belangrijk aandachtspunt is daarbij de bediening van het winkelcentrum Anklaar vanuit Zuidbroek. Daarnaast hebben inwoners van onder andere De Mheen geklaagd over de grote hoeveelheid bussen in de wijk en zien dit graag minderen.

Om dit mogelijk te maken wordt de frequentie van lijn 2 teruggebracht tot een halfuurdienst op alle momenten. Daarnaast wordt de oude lijn 8 weer hersteld, met ook een halfuurdienst op alle momenten. Bijkomend voordeel hiervan is dat de wijk Sluisoord weer een volwaardige bediening krijgt, ook tijdens de avonduren en het weekend. De vraagafhankelijke ritten van lijn 14 zijn daarmee overbodig geworden en zullen in 2022 niet terugkeren in de dienstregeling.

5.3. IJsbaanweg Twello

Met het verdwijnen van lijn 171 heeft lijn 170 een ander eindpunt gekregen in Twello, namelijk de IJsbaanweg. Hier is destijds voor gekozen omdat het wegvallen van lijn 171 een gat liet vallen in Twello, met name het AOC was een reden om de huidige route te gaan rijden. De IJsbaanweg is echter geen ideale straat om met de bus te rijden. Ondanks de kleinere voertuigen die op lijn 170 rijden heeft dit inmiddels meerdere klachten van buurtbewoners opgeleverd. Daarom zal de route van deze lijn ingekort worden tot Twello Station, gelijk aan de oude route. Voor leerlingen van het AOC betekent dit een wandeling van circa 850 meter vanaf het station.

Uiteraard komt deze maatregel te vervallen indien besloten wordt om uitvoering te geven aan de maatregel in het worst-case scenario.

5.4. Aansluiting Hogeveen

De NS voert komende dienstregelingjaar ook enkele aanpassingen door. Een ingrijpende voor de dienstregeling van IJssel-Vecht is het verschuiven van de 8100-serie in Hogeveen. Dit is de verbinding Zwolle – Groningen en de treinserie waar lijn 30 al jarenlang op aansluit omdat dit een belangrijke verbinding is tussen o.a. Twente en Groningen.

Het verschuiven van de trein betekent dus ook dat lijn 30 moeten meebewegen. Richting Zwolle zal de 8100 vertrekken om '10 en '40, richting Groningen is dit '19 en '49. Een aankomst van lijn 30 om '13 en '43 en een vertrek om '16 en '46 betekent perfecte aansluitingen van en naar Groningen. Dat zal dan ook zo ingevoerd worden in de dienstregeling. De sinds jaar en dag gebruikelijke pauze in Hogeveen voor de chauffeur wordt daarmee verschoven naar Hardenberg.

Lijn 30 sluit niet alleen aan op de trein, ook in Lutten is er de belangrijke aansluiting op lijn 129. Laatstgenoemde lijn zal dus mee moeten schuiven met lijn 30 om de goede aansluiting Dedemsvaart – Hardenberg in stand te houden. Dit heeft echter wel gevolgen voor de aansluiting van lijn 129 op de trein in Coevorden. Deze zal komen te vervallen. Het is niet mogelijk om alle aansluitingen in stand te houden na de wijziging van de 8100 serie. De keuze om de aansluiting van lijn 129 in Coevorden dan te laten vervallen is er één die snel gemaakt is. Het betreft immers maar enkele ritten met een zeer beperkt aantal reizigers, desalniettemin blijft het een vervelende bijkomstigheid.

5.5. De bus in en rondom Zwolle

Keolis mag zich gelukkig prijzen met vele betrokken collega's die graag meedenken over het aanbod voor de reiziger. Zo is er een bijzonder betrokken collega-chauffeur in Zwolle die een plan heeft geschreven over de buslijnen in deze regio, dit plan heet "De bus in en rondom Zwolle". Een groot deel van dit plan kan (vooralsnog) niet uitgevoerd worden vanwege het ontbreken aan middelen en/of tijd. Wel zijn er een viertal "Quick Fixes" omschreven in dit plan waarbij met een relatief kleine wijziging een verbetering doorgevoerd wordt in de directe beleving van de reiziger. Eén van de vier punten is de bediening van de wijken Holtenbroek en Aa-landen. Voor dit punt was al een voorstel besproken zoals beschreven in hoofdstuk 5.1, dit voorstel is in lijn met het idee uit het plan en voorgelegd aan de betreffende collega. Hieronder worden de overige drie Quick Fixes beschreven.

➤ **Bediening WKC Zuid**

De lijnen 6 en 8 hebben met de start van de concessie IJssel-Vecht andere routes gekregen om de bewoners van Ittersumerbroek een snellere verbinding met het station te bieden. Bij dergelijke aanpassingen van routes worden rijtijdmetingen gehouden om de benodigde rijtijd te bepalen. Daarbij is destijds vastgesteld dat het niet past om langs de halte WKC Zuid/ Democratenlaan te rijden waarna de huidige route is aangeboden. Dit heeft geleid tot teleurstelling bij gebruikers van deze verbinding. Ondanks dat er momenteel geen betrouwbare rijtidanalyses uitgevoerd kunnen worden zal de route van lijn 6 met ingang van 12 december alsnog via WKC Zuid voeren. Daarbij moet de kanttekening geplaatst worden dat wanneer bij een toenemende drukte de rijtijd niet haalbaar blijkt de huidige route weer terugkomt. Rijtijd toevoegen leidt hier namelijk tot de inzet van een extra voertuig wat niet wenselijk is.



➤ **Bediening Berkum reserveerRRReis**

's Avonds en in het weekend wordt de Zwolse wijk Berkum bediend door middel van vraagafhankelijk vervoer. Daarbij wordt de route van lijn 3 zoals deze overdag aangehouden met als uitzondering dat reserveerRRReis niet verder rijdt dan Berkum. Het plan "De bus in en rondom Zwolle" beschrijft een bediening van dit gebied door middel van diverse lijnen. Dat plan is in ieder geval voorlopig niet haalbaar, maar de bediening tijdens de avonduren en het weekend wordt ook benoemd als Quick Fixe. Het voorstel is om met reserveerRRReis ook de voormalige haltes van het gebied te bedienen op de momenten dat vraagafhankelijk vervoer geboden wordt. Passagiers kunnen zodoende dicht bij de eindbestemming uitstappen.

Omdat het om zeer beperkte reizigersaantallen gaat die veelal vanaf het station richting de wijk reizen (avonduren) gecombineerd met de onzekerheid omtrent het in te zetten scenario qua afschaling, worden de oude haltes vooralsnog niet opgenomen in de dienstregeling van reserveerRRReis. Wel is afgesproken dat de vraagafhankelijke lijn 3 mag "uitventen" in de wijk. Reizigers mogen dus bij de chauffeur aangeven dat ze bij een andere halte willen uitstappen in de wijk. Hiermee wordt niet volledig invulling gegeven aan de Quick Fixe maar komen we toch tegemoet aan de reizigers die richting Berkum willen reizen op de momenten dat de wijk vraagafhankelijk wordt bediend.

➤ **Voorstel bediening Stadshagen**

Stadshagen is er met de start van de concessie IJssel-Vecht flink op vooruit gegaan. Er is een tweede lijn geïntroduceerd en vanuit de wijk worden er goede aansluitingen geboden op de beide stations in Zwolle. De route van de oude lijn 1 is ook veranderd wat positieve gevolgen heeft voor de reiziger. Er is echter ook een nadeel te benoemen. De linksaf-beweging van lijn 1 vanuit de Nijenhuislaan de Havezathenallee blijkt nauwelijks haalbaar vanwege de infrastructuur. Het vierde voorstel van de Quick Fixes beschrijft daarom een alternatieve route voor de lijnen 1 en 11. Dit voorstel blijkt een te grote impact te hebben op de routevoering, haltes en dienstregeling van de beide lijnen. Daarom wordt dit voorstel niet doorgevoerd in dienstregelingjaar 2022. Wel zal de gemeente Zwolle gevraagd worden om aandacht te besteden aan de infrastructuur zodat de linksaf beweging voortaan beter haalbaar wordt.

6. Opschalen

Nadat het minimum-scenario en het worstcasescenario is uitgewerkt als vervoerplan zodat we twee opties hebben, zullen provincie en Keolis samengaan werken aan het ontwikkelen van het scenario als reizigers sneller terugkeren in het Openbaar Vervoer dan verwacht. In deze plannen zit de aanname, waarbij provincie en Keolis samen in de glazen bol hebben gekeken over de reizigers die we in IJssel-Vecht denken te gaan missen in 2022. Het percentage is in overleg bepaald op -39%.

Indien we bijvoorbeeld in november van dit jaar constateren dat door vaccinatie etc. reizigers toch eerder terugkeren in het Openbaar Vervoer, dan gaan we naar mogelijkheden proberen daar zo snel mogelijk op in te spelen. Dat kan alleen door er nu reeds over na te denken als reizigers eerder terugkeren wat we dan moeten doen. Hoe kunnen we dan bijstellen als in november zoals in dit voorbeeld we voor 2002 niet op -39% zitten, maar op -20%. De vraag is dan waar de reizigers dan terugkeren en wat het vervoersaanbod dan moet zijn. Die analyse moet op lijnniveau plaatsvinden. Het is te algemeen bij voorbaat vast te stellen dat we bij -20% reizigers in 2022 er een x aantal dienstregelingen terug worden gestopt in de dienstregeling en dat dan volstaat.

De maatregelen die we treffen in het transitieplan / RRReis vervoerplan 2022 zijn gekozen met als doel zo min mogelijk reizigers te duperen. Veelal betreft het dus lijnen met een lage vervoervraag of op momenten waarop er minder reizigers met het OV gaan. Een terugkeer van reizigers zal hier dus niet direct een noodzaak tot opschalen opleveren. De (parallelle) verbindingen die wellicht volledig komen te vervallen zullen uiteraard ook geen invloed hebben op een eventuele opschaling. Als er immers geen verbinding meer is valt er niets op te schalen.

De lijnen waar in ieder geval wel middelen voor gereserveerd worden zijn de lijnen C3 en 86. Vooralsnog is het veilig om minder te rijden op deze hoogfrequente lijnen maar indien reizigersaantallen zullen toenemen zijn dit de lijnen waar mogelijke capaciteitsproblemen kunnen optreden. Vanaf het moment dat deze capaciteitsproblemen gaan optreden zal er een versterkende pendeldienst worden ingezet tot het eerstvolgende moment waarop er een wijziging in dienstregeling kan worden doorgevoerd. In 2021 is dit ook met succes op de lijnen 7 en 9 in Zwolle gedaan.

Ook de stadsdiensten worden nauwlettend in de gaten gehouden als deze in aanmerking komen voor afschalingsmaatregelen. De halvering van kwartierdienst naar halfuursdienst kan mogelijk ook hier voor capaciteitsproblemen zorgen. Dit zal dan naar verwachting voornamelijk veroorzaakt worden door scholieren/studenten in Zwolle. Ook hier is een versterkende pendeldienst op drukke momenten

een eerste oplossing waarna het eerstvolgende moment waarop er een dienstregelingwijziging kan plaatsvinden structureel opgeschaald zal worden.

Keolis momenteel zoekt naar meer flexibiliteit in het dienstregelingproces. Dit is een moeilijke puzzel (vanwege CAO's/ personeelsopgave + materieel etc.). Een deel van die slagkracht zit hem ook in de medezeggenschapsorganen als ROCOV en OR. Als we direct met OG afspraken kunnen maken zijn we veel flexibeler. Dit hoort ook bij het deel CAO, de energie die Keolis momenteel steekt in het interne bedrijfsproces en ruimte om daar meer flexibiliteit te genereren.

7. Bijlage

1. Kalender dienstregelingjaar 2022
2. Modulaire opbouw maatregelen transitieplan (alleen t.b.v. bestuurders)

