

Vervoerplan Achterhoek dienstregeling 2018



Inhoudsopgave

1	Uitgangspunten	38
2	Achterhoek Oost	38
3	Montferland	39
4	Doesburg	40
5	De Graafschap	41
6	Doetinchem	44
7	Zutphen	47
8	Achterhoek Noordwest	53
9	Spitsbussen	55
10	Buurtbus & flexibel OV	56



1. Uitgangspunten / 2. Achterhoek Oost

1. Uitgangspunten

De dienstregeling van 2018 kenmerkt zich doordat er maar een beperkt aantal grote wijzigingen wordt ingevoerd. Verder zullen er veel kleine mutaties plaatsvinden, die naar onze mening juist een grote verbetering betekenen voor de reizigers die daarmee te maken krijgen.

Gegeven de inwonersaantallen van het gebied en de samenstelling van de kernen ontbreekt het in de Achterhoek aan kernen met een Stadsdienst. Alleen het stedelijk gebied Zutphen/Warnsveld heeft, als gevolg van de ligging van het station, een kleine Stadsdienst. Doetinchem heeft geen echt stadsnet doordat de vele streeklijnen hier tevens het lokale openbaar vervoer verzorgen, daarnaast zorgen de twee stations voor een goede ontsluiting per trein. Doetinchem kent wel een lokale voorziening, de Servicelijnen 1 en 2, maar deze horen meer tot de kleinschalige vervoerproducten gericht op ouderen.

De vervoersstromen in de Achterhoek kenmerken zich door een relatief groot aandeel spitsreizigers en weinig reizigers in de avonduren en het weekend. Als gevolg hiervan komen de voordelen van een vaste dienstregeling het best tot zijn recht op werkdagen overdag, terwijl kleinschalig OV het best tot zijn recht komt in de avonduren en het weekend. Kleinschalig OV is niet altijd vraagafhankelijk of flexibel. Dit komt doordat de middelen voor flexibel OV relatief duur zijn als de vervoervraag niet efficiënt georganiseerd kan worden. Op het snijvlak van OV en flexibel OV biedt een sterk vereenvoudigd en efficiënt kleinschalig OV een betere oplossing.

Een deel van de kleine vervoersstromen in de avonduren kenmerkt zich door een uniform overstappunt met diffuse bestemmingen. In deze situaties biedt het flexibel OV in de vorm van de Nachtvinder de beste productvorm; deze sluit goed aan bij de wensen van de klant en is tevens efficiënt uitvoerbaar.

De OV-Visie streeft naar een optimale samenhang tussen bus en trein. In dit vervoerplan worden voorstellen gedaan om de samenhang tussen bus en trein goed op elkaar af te stemmen, zo ontstaat er samenwerking in plaats van paralleliteit.

In de volgende hoofdstukken worden de wijzigingsvoorstellen per lijn of per vervoergebied (met meerdere lijnen) de wijzigingsvoorstellen behandeld. De reizigersaantallen zijn gebaseerd op de vervoerde reizigers op een gemiddelde werkdag in januari 2017, tenzij anders aangegeven.

2. Achterhoek Oost

In de oostelijke Achterhoek wijzigt het lijnennet en de dienstregeling ingrijpend door de aanleg van de A18. Om die reden is er een apart Vervoerplan bijgevoegd, volledig gewijd aan de lijnen 72, 73 en 74. In dit plan wordt daarom niet verder ingegaan op de wijzigingen in Achterhoek Oost.

3. Montferland

3. Montferland

Het oostelijke Montferland wordt ontsloten door lijn 24. De basisdienstregeling is een halfuurdienst, in spitsperioden aangevuld tot een kwartierdienst. De route en het dienstregelingsmodel zijn al een ruim aantal jaren ongewijzigd. De dienstregeling is, in hoofdzaak, gebaseerd op de aansluiting in Doetinchem met de trein van/naar Arnhem.

De route en dienstregeling zijn ongewijzigd, de weginfrastructuur en de benutting daarvan zijn wel gewijzigd. Door de ingebruikname van de Ingenieur B. Kersjesweg is de Kilderseweg in Zeddam aanzienlijk versmald, de snelheid is verlaagd naar 30 km/h en de weg kent nu gelijkwaardige kruisingen. Ook ten noorden van Zeddam, op de Zeddamseweg, heeft een wegreconstructie plaatsgevonden waarbij veel versmallingen zijn aangebracht en de snelheid is gereduceerd tot 60 km/h. De praktijk leert dat de lijnbus hier de 60 km/h niet haalt, omdat steeds gekruist moet worden met verkeer in tegenstelde richting. In 's-Heerenberg zijn de straten nabij het centrum aan de smalle kant waardoor de bus hier met gepaste snelheid dient te rijden; tevens zorgen geparkeerde auto's voor hinder ondanks dat er een parkeerverbod van toepassing is. Op het industrieterrein Verheulswede in Doetinchem zijn een aantal kruisingen op dagdelen behoorlijk druk waardoor vertraging ontstaat.

In de regel worden, ondanks het bovenstaande, de aankomsttijden volgens de dienstregeling in Doetinchem en 's-Heerenberg gehaald. Problematisch wordt het indien in Doetinchem op een vertraagde trein gewacht moet worden. Onder andere door capaciteitsproblemen op het spoor rond Arnhem wil dit in de middagspits nog wel eens voorkomen. De bus vertrekt dan bijvoorbeeld drie minuten later richting 's-Heerenberg om de overstap van trein op bus te bieden. Door drukte op de weg en de aangepaste weginfrastructuur biedt de dienstregeling te weinig ruimte om de vertraging weer in te lopen. Hierdoor bereikt de bus Doetinchem te laat en komt de overstap op de trein te vervallen.

Om de dienstuitvoering van lijn 24 bestendiger te maken zal het dienstregelingsmodel op werkdagen overdag wijzigen. Er worden twee minuten extra rijtijd ingepland en de overstaptijd tussen bus en trein wordt verruimd naar acht minuten.

Naast de wijziging van de dienstregeling zijn ook de mogelijkheden van een andere ontsluiting van 's-Heerenberg onderzocht. In de huidige situatie wordt een achtvormige lus gereden vanuit de gedachte om zo snel mogelijk door de plaats heen te rijden. Reizigers van de haltes Hangaarts en Maria van Nassaulaan dienen hierdoor een stukje extra om te reizen; men stapt eerst in de bus richting het busstation van 's-Heerenberg en na het busstation rijdt deze bus weer terug richting Doetinchem. Arriva heeft onderzocht of lijn 24 in 's-Heerenberg in beide richtingen langs de haltes Hangaarts en Maria van Nassaulaan kan rijden, zodat het omreizen komt te vervallen. Beperkende factor hierbij is het ontbreken van een goede keermogelijkheid bij het busstation van 's-Heerenberg. De smalle wegstructuur en de clandestien geparkeerde (vracht)auto's zorgen ervoor dat de bus in bepaalde gevallen geen keerlus kan maken. Om die reden is besloten om de route in Lengel en 's-Heerenberg ongewijzigd te laten.

4. Doesburg

4. Doesburg

Een geruim aantal jaren verzorgen de lijnen 26, 27 en 29 het vervoer in en rond Doesburg. In Doesburg ligt bij de halte Kraakselaan de grens tussen de concessie Arnhem Nijmegen en de concessie Achterhoek Rivierenland. De lijnen 27 en 29 worden gezamenlijk geëxploiteerd door Arriva en Breng zodat onnodig overstappen bij de Kraakselaan wordt voorkomen. Door het samenspel van de drie lijnen wordt een halfuurdienst gerealiseerd op de verbindingen van Doesburg naar Arnhem, Dieren en Doetinchem.

Het huidige dienstregelingsmodel is nog gebaseerd op de periode waarin de lijnen 27 en 29 van Arnhem via Doesburg en Doetinchem naar Gendringen reden. De bus van Arnhem naar Gendringen reed in die periode, na een stilstand van één minuut in Doetinchem direct verder. Het lijngedeelte Doetinchem - Gendringen rijdt al een groot aantal jaren zoals lijn 28 volgens een ander dienstregelingsmodel waardoor er geen korte overstap tussen de beide lijnen zijn.

Lijn 27 en 29 komen allebei kort na het vertrek van de treinen aan in Doetinchem en vertrekken kort voor aankomst van de treinen. Goede overstappen tussen trein en bus zijn hierdoor niet mogelijk. Verder sluiten de bussen van lijn 27 en 29 ook niet goed aan op andere bussen. Er kan dan ook gerust gesteld worden dat de dienstregeling onlogisch is.

In de nieuwe dienstregeling verschuiven de vertrek en aankomsttijden van de lijnen 26, 27 en 29 met ongeveer een kwartier. De dienstregelingstijden worden herijkt aan de in de praktijk gerealiseerde snelheden. Door de congestie op wegen van/naar Arnhem is dit noodzakelijk. Door de gewijzigde dienstregelingsopzet ontstaat in Doetinchem een kortere overstapmogelijkheid op de trein naar Winterswijk. De beide buslijnen kunnen zodoende ook een grotere rol spelen in het lokale vervoer tussen het station en de onderwijsinstellingen in Doetinchem.



5. De Graafschap

5. De Graafschap

De lijnen 51 en 82 ontsluiten het gebied tussen Doetinchem en Zutphen. De hoofdverbinding tussen beide plaatsen wordt gevormd door lijn 51 en de trein Vorden - Zutphen. Tussen Vorden en Zutphen speelt lijn 80 een beperkt aanvullende rol omdat de meeste reizigers in Vorden overstappen op de trein naar Zutphen. Lijn 51 is een verbindende lijn terwijl lijn 82 een meer lokaal ontsluitend karakter heeft. Lijn 82 ontsluit bijvoorbeeld Steenderen en delen van Warnsveld/Zutphen.

5.1 Doetinchem - Vorden - Zutphen

De provincie Gelderland, de samenwerkende Achterhoekse gemeenten en Arriva willen graag de snelheid en robuustheid van de verbinding Doetinchem - Zutphen via Vorden (bus plus trein) verder verbeteren. Op het treingedeelte is recentelijk de snelheid verhoogd naar 140 km/h, daarnaast is ook de spooropstelling op station Vorden gewijzigd. Deze wijziging heeft als voordeel dat, na binnenkomst van de treinen, de overweg (het overpad) weer geopend wordt. Eventueel vertraagde overstappers uit de bus kunnen zodoende op het laatste moment nog wél de overstap halen, in plaats het mogelijk missen van de overstap omdat de toegang tot het perron al bijna een minuut voor vertrek van de trein is afgesloten.

De drie betrokken partijen streven naar een verbetering in snelheid en robuustheid op het busgedeelte door weinig benutte haltes te saneren en de route tussen Velswijk en Hengelo te wijzigen. Door routewijzigingen in het verleden volgt de bus al de kortste route tussen de stations van Doetinchem en Vorden. Alleen ter hoogte van Keijenborg wordt van de kortste route afgeweken om de halte Kerkstraat aan te doen.

De route door Keijenborg is langzamer dan de route via de provinciale weg. Belangrijke bijkomende zaken zijn het kruisen van de beide bussen op de smalle Hengelosestraat als ook congestie in spitsperioden bij het oprijden van de N316 in zuidelijk Hengelo komende vanuit Keijenborg. De bus dient hier voorrang te verlenen aan al het verkeer op de provinciale weg als ook aan verkeer komende van het tegenoverliggende bedrijventerrein. In spitsperioden komt het regelmatig voor dat de bus hier twee minuten stil staat alvorens weer verder gereden kan worden.

Door het realiseren van een nieuwe bushalte aan de provinciale weg, ter hoogte van de Kroezerijweg, kan de huidige route door Keijenborg vervallen. De hiervoor genoemde problemen zijn dan opgelost. De nieuwe halte dient voorzien te worden van fietsvoorzieningen en ook dienen reizigers veilig de N316 over moeten kunnen steken om bij de bushalte te komen. Na de realisatie van deze nieuwe halte zal lijn 51 hier gaan halteren en komt de huidige halte Kerkstraat te vervallen. Het is zeer wenselijk deze verbetering zo snel mogelijk te realiseren.

In de nieuwe situatie bedraagt de gemiddelde afstand van een woning in de bebouwde kom van Keijenborg naar de bushalte 750 meter. De afstand van de verst weggelegen huizen in de bebouwde kom naar de nieuwe bushalte bedraagt 1000 meter. Op een werkdag ondervinden gemiddeld 35 Keijenborgse reizigers een ongeveer 400 meter langere reisafstand van/naar de bushalte.

5. De Graafschap

In de nieuwe situatie sluit de gemiddelde halteafstand beter aan bij de gemiddelde halteafstand van lijn 51 zoals bijvoorbeeld in de grotere plaats Hengelo. De huidige route van lijn 51 in de Keijenburg valt niet goed te verantwoorden in relatie tot de route in Hengelo; terwijl in de Keijenburg wordt omgereden ten gunste van drie procent van de reizigers van lijn 51 worden dertien procent van de reizigers (Hengelo) niet lokaal dicht bij huis bediend met een bushalte. Door de routewijziging gaan, op een gemiddelde werkdag, meer dan zeshonderd reizigers erop vooruit qua reissnelheid en comfort. Ruim vierhonderd reizigers krijgen een robuustere overstap van bus op trein op de stations van Vorden en Doetinchem.

Afbeelding: Huidige en nieuwe route lijn 51 Keijenburg



Op lijn 51 bevinden zich drie bushaltes met een laag gebruik (minder dan tien instappers per werkdag):

- Hengelo, De Tol
- Hengelo, Van Neck
- Velswijk, Waarlo

Met invoering van dienstregeling 2018 komt de halte De Tol, met minder dan één instapper per dag, te vervallen. De andere twee haltes dienen, voor de lange termijn, goed overwogen te worden. De halte Van Neck wordt bijvoorbeeld gebruikt door Wichmondse studenten die per fiets naar deze halte komen om vervolgens verder te reizen naar Doetinchem. Indien de halte verdwijnt neemt de fietsafstand tot de bushalte toe van circa vijf naar circa zes kilometer. De bushalte Waarlo is gelegen bij een rotonde, het niet halteren biedt nauwelijks tijdswinst. Deze halte zal daarom gehandhaafd blijven.

In 2018 gaan we samen met de partijen kijken hoe er voor het traject Vorden Warnsveld van lijn 80 een aantrekkelijker en duurzaam aanbod kan worden gemaakt. Tot die tijd blijft het huidige aanbod van kracht.

5. De Graafschap

5.2 Doetinchem - Steenderen - Zutphen

Naast de verbinding met lijn 51 via Vorden, met twee reismogelijkheden per uur, rijdt lijn 82 van Doetinchem via Steenderen naar Zutphen. De twee grootste vervoerstromen zijn de verplaatsingen tussen de stedelijke gebieden van Doetinchem en Zutphen en lokale verplaatsingen in Doetinchem. De onderstaande tabel verschaft een overzicht van het vervoer op de lijn op een gemiddelde werkdag.

Vervoerrelatie	Percentage
Doetinchem - Zutphen	28%
Doetinchem - Westelijke Graafschap	10%
Zutphen - Westelijke Graafschap	20%
Doetinchem lokaal	28%
Westelijke Graafschap lokaal	1%
Zutphen lokaal	13%

Bij de concessiewisseling in 2010 is het aantal ritten uitgebreid naar een vaste uurdienst in plaats van een dienstregeling met een onregelmatig patroon waarbij soms tot tweeënhalf geen bus reed. Het aantal reizigers is hierdoor aanzienlijk toegenomen. Meer recent speelt de toename van het aantal Zutphense en Warnsveldse studenten die een opleiding volgen in Doetinchem bij het Graafschap College een rol. Deze groep is beduidend groter dan tien jaar geleden en weet de weg naar de overstapvrije verbinding met lijn 82 goed te vinden.

In de huidige dienstregeling zijn de overstapmogelijkheden op de stations van Doetinchem en Zutphen niet optimaal. In Doetinchem zit weinig verschil tussen de aankomsttijden van de treinen en het vertrek van lijn 82 waardoor in de praktijk de overstap bij een paar minuten vertraging niet gehaald wordt. Van lijn 82 bestaan op werkdagen overdag geen goede overstapmogelijkheden op de treinen; de bus komt één minuut voor vertrek van de beide treinen aan. In 2016 was hier nog sprake van een korte en niet robuuste overstap van twee minuten. De treindienstregeling is echter met een minuut verschoven als gevolg van de nieuwe treindiensten Arnhem - Düsseldorf en Arnhem - 's-Hertogenbosch.

In Zutphen zijn de overstaptijden ruim te noemen. De overstaptijd tussen lijn 82 en de treinen naar Apeldoorn en Zwolle bedraagt circa twintig minuten. Om op de stations van Doetinchem en Zutphen betere overstapmogelijkheden te creëren zal de dienstregeling van lijn 82 op werkdagen anders worden ingericht. In Doetinchem wordt de nieuwe overstaptijd acht minuten, in Zutphen zal de gemiddelde overstaptijd circa tien minuten zijn.

6. Doetinchem

6. Doetinchem

Een groot deel van de Achterhoekse buslijnen komt bij station Doetinchem bij elkaar. Vanaf het station kunnen reizigers richting acht eindbestemmingen reizen. Momenteel is het niet mogelijk om zonder overstap "over" het station heen reizen. Door de ligging van het station kunnen reizigers uit het Montferland en de Oude IJsselstreek niet verder reizen zonder over te stappen als ze bijvoorbeeld andere bestemmingen in Doetinchem (onderwijs, centrum, etc.) willen bezoeken. Om deze groep reizigers een beter vervoer te bieden, is het overstapmodel Doetinchem bedacht en ontworpen.

6.1 Overstapmodel Doetinchem

Het overstapmodel Doetinchem geeft korte en goede overstapmogelijkheden tussen de verschillende lijnen op station Doetinchem op werkdagen overdag. Momenteel is het, in veel gevallen, niet mogelijk om kort over te stappen van de ene op de andere bus op station Doetinchem. Dit wordt voor een deel veroorzaakt doordat de meeste buslijnen puur ingericht zijn op een overstap tussen bus en trein en niet tussen bus en bus. Daarbij speelt ook de opzet van de huidige dienstregeling een rol; een deel van de lijnen sluit namelijk direct aan op de treinen, terwijl een ander deel ruimere overstaptijden heeft. Een ander verschil wordt veroorzaakt door buslijnen met een symmetrische dienstregeling (bijvoorbeeld lijn 23) versus buslijnen met een asymmetrische dienstregeling (bijvoorbeeld lijn 28). Dit heeft tot gevolg dat als de reiziger in de ene richting een goede overstap kan maken dat niet lukt dit in de andere richting. Dit ongemak valt alleen weg als de lijnen een hoge frequentie hebben over het hele traject.

Het overstapmodel Doetinchem maakt het reizen met een overstap op het station logischer en eenvoudiger. Bijkomend voordeel is dat de reisduur van A naar B afneemt. Het model gaat uit van de volgende filosofie voor buslijnen die van/naar station Doetinchem rijden:

- De dienstregeling is in beginsel symmetrisch;
- Lijnen met een asymmetrische dienstregeling rijden in de spitsperiode een kwartierdienst waarbij de vertrektijd van de halfuurdienst rit symmetrisch gemaakt wordt aan de aankomsttijd van de kwartierdienst rit;
- Vier keer per uur arriveren en vertrekken de treinen van/naar Arnhem;
 - Aankomst .06 / .21 / .36 / .51
 - Vertrek .07 / .22 / .37 / .52
- Vier keer per uur arriveren en vertrekken de bussen;
 - Aankomst .59 / .14 / .29 / .44
 - Vertrek .01 / .16 / .31 / .46
- De volgende ontwerpoverstaptijden worden gehanteerd;:
 - Bus → bus 2 minuten
 - Bus → trein 8 minuten
 - Trein → bus 10 minuten

6. Doetinchem

Er is geprobeerd alle buslijnen die station Doetinchem aandoen in te richten volgens het overstapmodel. De lijnen 27, 29 en 74 wijken heel beperkt af van het overstapmodel ten gunste van overstapmogelijkheden op andere knooppunten op de lijn. Lijn 51 moet in zijn geheel afwijken van het overstapmodel vanwege de goede overstapmogelijkheden op de trein in Vorden. Invoering van het overstapmodel op deze lijn zou namelijk tot gevolg hebben dat overstappen in Vorden langer dan tien minuten gaan duren.

Het overstapmodel wordt alleen toegepast op werkdagen overdag. In de avonden en weekenden wordt het model niet toegepast, dit is dan niet mogelijk en tevens niet zinvol. Dit komt omdat de treinen dan maar twee keer per uur van/naar Arnhem rijden. Tevens zijn de vervoerstromen dan fors kleiner en anders van aard; vervoersstromen van het Montferland en Oude IJsselstreek naar onderwijsinstellingen in Doetinchem komen dan bijvoorbeeld niet voor. Door invoering van het model wijzigen veel aankomst en vertrektijden.

6.2 Doetinchem - Gaanderen - Terborg

De verbinding tussen Doetinchem, Gaanderen en Terborg wordt zowel door de trein (Arnhem - Winterswijk) als de bus (lijn 40) verzorgd. Beredeneerd vanuit de OV-Visie van de provincie Gelderland zou de busverbinding beëindigd kunnen worden ten gunste van het treintraject. De praktijk op dit traject is echter weerbarstiger dan de theorie. De reistijd tussen Terborg en Doetinchem is bijvoorbeeld gering voor zowel bus als trein; voor reizigers van bijvoorbeeld Dinxperlo naar Doetinchem wordt de verbinding niet sneller omdat het overstappen in Terborg tijd kost. Ook spelen de vertrekmomenten van de trein in Terborg en de aansluit (on) mogelijkheden voor de bus Terborg - Dinxperlo een rol; deze zijn niet efficiënt op elkaar af te stemmen voor goede overstappen in beide richtingen.

In 2018 wordt de uurdienst van lijn 40 tussen Dinxperlo en Doetinchem voortgezet waarbij de dienstregeling in de spitsperiode verdicht wordt tot een halfuurdienst. In de huidige dienstregeling wordt in het weekend alleen tussen Dinxperlo en Terborg gereden. De bus rijdt dan niet tussen Terborg en Doetinchem omdat deze anders zo goed als tegelijkertijd met de trein op dit traject zou rijden.

In het weekend rijdt de trein slechts één keer per uur tussen Terborg en Doetinchem terwijl tussen Doetinchem en Arnhem altijd ieder half uur een trein rijdt. Het aantal reismogelijkheden is daardoor beperkt tot één keer per uur richting Gaanderen en Terborg. Door lijn 40 in het weekend een andere dienstregeling te laten rijden, waarbij de bus ook tussen Doetinchem en Terborg rijdt, kan het aantal reismogelijkheden worden verdubbeld naar twee keer per uur. Trein en bus rijden dan niet op hetzelfde moment maar een half uur van elkaar verschoven. Dit is aantrekkelijk voor reizigers die bijvoorbeeld van Utrecht, Nijmegen of Arnhem naar Gaanderen of Terborg reizen. Het ene half uur kan de hele reis per trein worden afgelegd, het andere halve uur per trein tot Doetinchem en dan het laatste gedeelte met de bus.

6. Doetinchem

Als reizigers in Arnhem de overstap van de NS-trein op de Arriva-trein richting Winterswijk niet halen ondervindt men, door de wijziging van lijn 40, niet direct een uur vertraging. Als gevolg van internationale ICE-treinen vertrekken in het weekend bijna de helft van de treinen richting Winterswijk drie minuten eerder uit Arnhem. Hierdoor is de overstap van NS op Arriva, met slechts twee minuten overstaptijd, niet robuust. Met de wijziging van lijn 40 wordt geprobeerd de negatieve effecten van het missen van een overstap in Arnhem voor reizigers richting Gaanderen en Terborg te beperken, daarnaast kan juist de frequentieverhoging van één naar twee reismogelijkheden per uur tot vervoergroei leiden

Reismogelijkheden Doetinchem - Terborg

Werkdagen overdag

2x per uur trein

1x per uur bus / in spits 2x per uur bus

Werkdagen avond

2x per uur trein

De bus rijdt niet

Weekend

1x per uur trein

1x per uur bus



7. Zutphen

7. Zutphen (stadsnet)

Zutphen heeft een kleine stadsdienst (lijnen 80 en 83) die de woonwijken verbindt met het noordwestelijk, niet centraal gelegen, station. Naast de bediening van het station verzorgt lijn 80 bovenal voor een fijnmazige ontsluiting van de agglomeratie Zutphen/Warnsveld. Door het ontsluitende karakter van deze lijn ligt de gemiddelde verplaatsingssnelheid voor de reiziger erg laag. Van bijvoorbeeld het station naar de meest oostelijk gelegen halte in Warnsveld is de hemelsbrede verplaatsingssnelheid minder dan tien kilometer per uur. Voor veel treinreizigers biedt lijn 80 daardoor geen aantrekkelijk voor- en natransport; de bus kan niet concurreren met de (elektrische) fiets.

Vanuit Warnsveld en oostelijk Zutphen (woonwijk Leesten) kunnen reizigers, naast lijn 80, ook gebruikmaken van de lijnen 82 en 83 die een snellere route naar het station rijden. Deze beide lijnen rijden voor een groot deel echter niet langs dezelfde haltes in Warnsveld/Leesten waardoor veel reizigers maar één keer per uur snel naar het station kunnen reizen. Op het station is de overstaptijd tussen bus en trein bij lijn 82, en in het bijzonder bij lijn 83, aan de ruime kant. Het merendeel van de reizigers heeft een overbodige wachttijd op het station die zelfs langer is dan de reisduur in de stadsbus. Een extreem voorbeeld is de overstap van lijn 83 op de sprinter naar Arnhem met een overstaptijd van 27 minuten op het station van Zutphen.

7.1 Vervoerrelaties

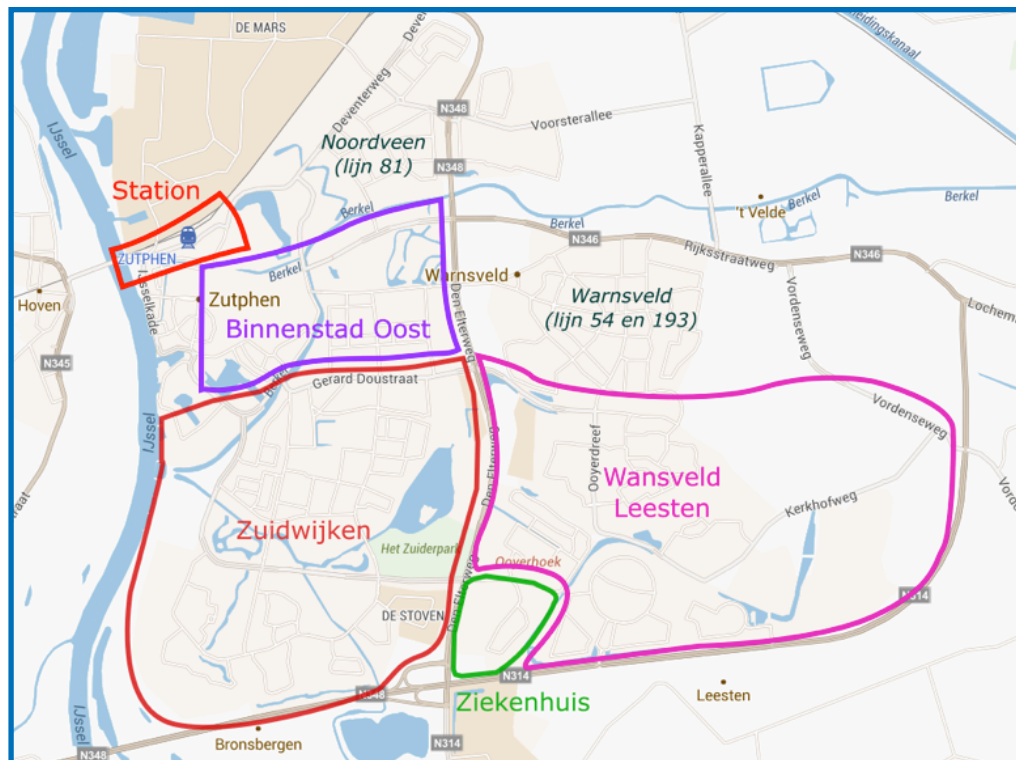
Om een beter vervoeraanbod te maken zijn verschillende scenario's voor het stadsnet van Zutphen ontworpen. Om deze goed met elkaar te vergelijken is een berekening gemaakt van de huidige verplaatsingen met het openbaar vervoer binnen de agglomeratie van Zutphen/Warnsveld. Om een en ander overzichtelijk te houden is het stedelijk gebied verdeeld in vijf gebieden. Het geanalyseerde gebied omvat alleen de haltes die worden aangedaan door de huidige lijnen 80 en 83.

- S = Station
- BO = Binnenstad Oost
- Z = Zuidwijken
- G = Gelre ziekenhuizen
- WL = Warnsveld en Leesten



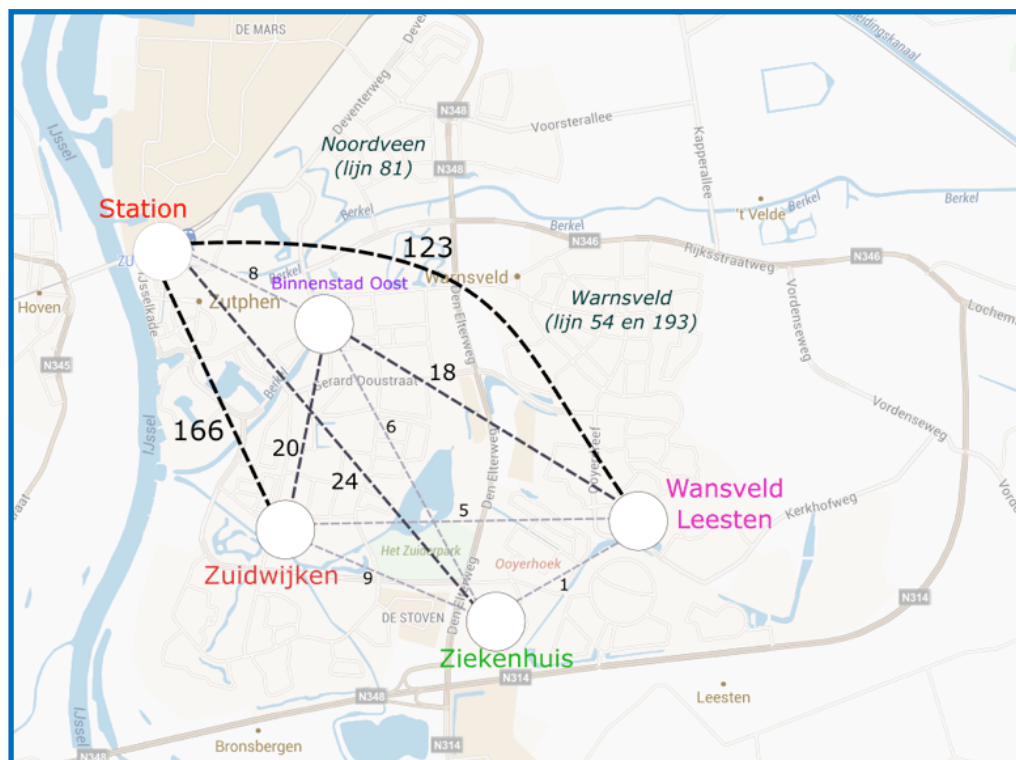
7. Zutphen

Overzichtskaart Zutphen met gebiedsindeling



Op de kaart is de omvang te zien van de verplaatsingen tussen de vijf vastgelegde gebieden. Als er bijvoorbeeld 123 reizigers staat van S naar WL betekent dit dat er gemiddeld 123 reizigers van S naar WL en 123 reizigers van WL naar S reizen op een gemiddelde werkdag tussen 06:00 tot 21:00 uur.

Overzicht van vervoerrelaties



7. Zutphen

Tabel; vervoerrelaties naar grootte

	Aantal	Aantal %
1. Station - Zuidwijken	166	44%
2. Station - Warnsveld+Leesten	123	32%
3. Station - Ziekenhuis	24	6%
4. Binnenstad Oost - Zuidwijken	20	5%
5. Binnenstad Oost - Warnsveld+Leesten	18	5%
6. Zuidwijken - Ziekenhuis	9	2%
7. Station - Binnenstad Oost	8	2%
8. Binnenstad Oost - Ziekenhuis	6	2%
9. Zuidwijken - Warnsveld+Leesten	5	1%
10. Ziekenhuis - Warnsveld+Leesten	1	0%

Uit de vervoerrelaties blijkt dat het lokale OV in Zutphen vooral wordt gebruikt om van/naar het station te reizen. De Zuidwijken en Warnsveld/Leesten zijn de belangrijkste herkomst en bestemmingsgebieden. Het lokale vervoer in Zutphen is kleinschalig van aard; het ontbreekt namelijk aan grote reisbewegingen die niet van/naar het station verlopen. Ook het lokale vervoer van/naar het ziekenhuis is zeer beperkt in omvang.



7. Zutphen

7.2 Herontwerp werkdagen

Om beter in te spelen op de wensen van het merendeel van de reizigers wordt het stadsnet herzien. Hierbij zijn de onderstaande randvoorwaarden gehanteerd.

- De reistijden van de stadsbus moeten concurrerend zijn met reistijden van de (elektrische) fiets
- De overstaptijden tussen stadsbus en treinen op station Zutphen moeten aantrekkelijk zijn
- Van de belangrijkste herkomst/bestemmingsgebieden moet twee keer per uur overstap vrij van/naar het station gereisd kunnen worden. Deze gebieden zijn:
 - Zuidwijken
 - Warnsveld/Leesten
- Een zekere saldobenadering is van toepassing. Een voordeel van een grote groep reizigers kan tot gevolg hebben dat een kleine groep reizigers erop achteruit gaat. Om gekeerd geldt dat een voordeel voor een kleine groep reizigers er niet toe mag leiden dat een grotere groep reizigers er op achteruit gaat. De saldobenadering mag echter niet leiden tot het uit het oog verliezen van reizigersbelangen in het algemeen en het belang van een samenhangend aanbod van OV.

De nieuwe stadsdienst bestaat uit de volgende lijnen::

- Lijn 80: Station - Zuidwijken - Gelre ziekenhuizen - Warnsveld/Leesten - Vorden
- Lijn 83: Station - Warnsveld/Leesten
- Lijn 84: Station - Zuidwijken

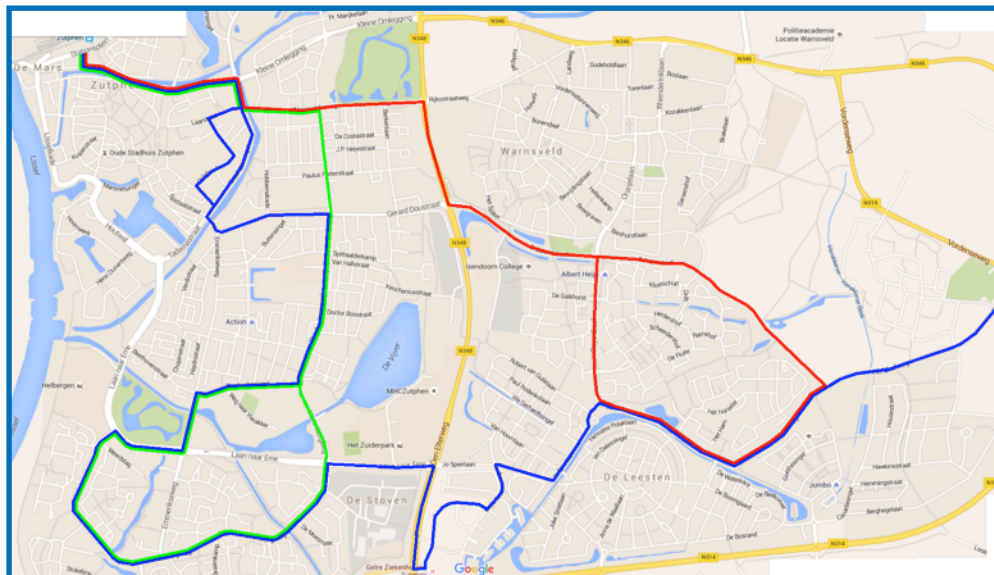
Op werkdagen rijden de drie stadslijnen met de volgende frequenties:

- Lijn 80: 1x per uur
- Lijn 83: 2x per uur
- Lijn 84: 1x per uur

Tussen het Station en de Zuidwijken rijden de lijnen 80 en 84 in aanvulling op elkaar. Hierbij rijdt het ene moment lijn 80 en een half uur later lijn 84 zodat er twee reismogelijkheden per uur zijn tussen het Station en de Zuidwijken.

7. Zutphen

Overzichtskaart stadslijnen



In de nieuwe situatie wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de ontsluitende functie versus de snelle en verbindende functie van het stedelijk openbaar vervoer.

De ontsluitende functie wordt vervuld door lijn 80. Hierbij wordt gedoeld op de bediening van de haltes aan de oostkant van de binnenstad, de verbinding tussen de Zuidwijken en het ziekenhuis, het lokale verkeer tussen de Zuidwijken en Warnsveld/Leesten en het kleinschalige vervoer van/naar Vorden met een herkomst in Warnsveld en Zutphen. Al deze vervoerrelaties kenmerken zich door een beperkt aantal reizigers waardoor een uurdienst op werkdagen overdag ruim afdoende is.

De lijnen 83 en 84 vervullen de snelle en verbindende functie. Beide lijnen bedienen het merendeel van de haltes in de belangrijke herkomst/bestemmingsgebieden Zuidwijken en Warnsveld/Leesten.

Resumé: Onderzocht is of de wijziging een positief effect heeft voor het merendeel van de reizigers. In de onderstaande tabel zijn deze effecten gespecificeerd. Hieruit blijkt dat 9 procent van de huidige reizigers erop achteruit gaan maar dat 32 procent erop vooruit zullen gaan. Voor meer dan de helft van de huidige reizigers zijn er kleine wijzigingen welke, per saldo, neutraal zullen zijn. Er wordt verwacht dat in 2018 het aantal instappers op de Stadsbus Zutphen met 6% gaat toenemen.

Effecten voor de reiziger	Percentage
Minder reismogelijkheden	9%
Neutraal	59%
Meer reismogelijkheden	32%

7. Zutphen

7.3 Daluren/avonden/weekend

In de avonduren en het weekend ligt het aantal verplaatsingen per stadsbus aanmerkelijk lager dan op werkdagen overdag aangezien studenten en forenzen dan naar verhouding minder vaak reizen en het autobezit per huishouden in de regio hoog ligt. Bij lijn 80 ligt op zaterdag het vervoervolume bijvoorbeeld 64 procent lager en op zondag bedraagt de afname zelfs 79 procent ten opzichte van een werkdag. Het vervoeraanbod in de dal zal gedeeltelijk worden afgestemd op de kleine vervoervraag. Bij volledige afstemming van het aanbod op de vraag daalt het aantal reismogelijkheden namelijk tot één keer per uur. Dit is niet gewenst omdat van station Zutphen elk half uur treinen vertrekken in alle richtingen.

Om van de meeste haltes toch ieder half uur een snelle reismogelijkheid naar het station, met aantrekkelijke overstaptijden op de treinen, te realiseren zullen in de avonduren en het weekend alleen de lijnen 83 en 84 blijven rijden. De huidige lijn 80 vervalt dan volledig. Onder de avonduren wordt in dit geval de periode van 18:30 tot 21:00 verstaan; na 21:00 rijdt immers de Nachtvinder wat de impact beperkt.

De lijnen 83 en 84 bieden reismogelijkheden naar bijna alle haltes die nu door lijn 80 worden bediend. Haltes die niet bediend worden door deze twee lijnen zijn de haltes Gelre Ziekenhuizen en Ooyerhoekseweg. In de nieuwe situatie blijven deze haltes 's avonds en in het weekend nog steeds bediend; streeklijn 82 rijdt namelijk wel op alle momenten langs deze twee haltes.

Door het gewijzigde dienstregelingsmodel wordt verwacht dat het aantal reizigers in het weekend tussen het station en Warnsveld/Leesten gaat toenemen als gevolg van de afgenomen reistijd van/naar het station.

In de loop van 2018 gaan we de Stadsdienst uitgebreid evalueren. Twee ontwikkelingen bieden mogelijk kansen het Zutphense OV een verdere impuls te geven:

- De succesvolle Nachtvinder ook op zondagochtend in te zetten op een deel van het stadsnet
- De kans om in Zutphen met Zero Emissie voertuigen CO₂-neutraal OV te gaan aanbieden. De aard en omvang van het netwerk bieden hiervoor mogelijkheden.



8. Achterhoek Noordwest

8. Achterhoek Noordwest

De noordwestelijke Achterhoek wordt bediend door de buslijnen 52, 54, 56 en 81. Voor 2018 zijn voorlopig geen grote wijzigingen bij deze lijnen voorzien. Wel zullen bij de lijnen 54 en 81 de dienstregelingstijden wijzigen. In overleg met de gemeente Lochem wordt in 2018 gezien of lijn 52 (stadsbus Lochem) ook een rol kan krijgen in de basismobiliteitsplannen van de gemeente.

8.1 Zutphen - Laren

Lijn 54 heeft, op werkdagen, een sterk eenzijdige vervoersstroom van Laren en Almen gericht op Zutphen; hierbij is Zutphen zowel bestemming als overstappunt om per trein verder te reizen. In de huidige situatie wordt overdag niet aangesloten op de intercity richting Roosendaal.

In de nieuwe dienstregeling wordt in de ochtend wel aangesloten op de intercity naar Roosendaal, in de middag sluit de intercity uit Roosendaal aan op lijn 54 naar Laren. Deze wijziging heeft tot gevolg dat de overstapmogelijkheden in de tegenspitsrichting op station Zutphen beperkt verslechteren. Doordat de reizigersstroom in spitsrichting beduidend groter is levert de wijziging per saldo voor de reizigers een verbetering op (kortere reistijden).

8.2 Zutphen - Deventer

De plaatsen Eefde en Gorssel worden door lijn 81 verbonden met Deventer en Zutphen. Terwijl in Zutphen relatief goede overstapmogelijkheden op de treinen bestaan zijn de overstapmogelijkheden in Deventer wat diffuser. Tot het jaar 2013 bestond er in Deventer een zogenaamde Intercityknoop waarbij twee keer per uur in een tijdsblok van vijf minuten Intercity's vertrokken in alle vier de windrichtingen. Lijn 81 sloot hierbij aan op alle intercity's.

Vanaf 2013 is het landelijke dienstregelingsmodel van NS in noordoostelijk Nederland ingrijpend gewijzigd. De intercity's in Deventer naar Amersfoort en Enschede rijden een kwartier later dan de intercity's naar Zwolle en Nijmegen. Lijn 81 sluit hierdoor alleen nog maar aan op de intercity van/naar Zwolle. Door het vervallen van de intercityknoop zijn, in de loop van de jaren, de aankomst en vertrektijden van/naar Zwolle ook wat verschoven waardoor de overstap tussen deze trein en lijn 81 erg krap is geworden. In de praktijk vertrekt de NS-intercity met regelmaat enkele minuten te laat in Zwolle waardoor de overstap in Deventer op lijn 81 vervalt.

In de dienstregeling van 2018 gaat lijn 81 in Deventer beter aansluiten op de intercity's naar Amersfoort en Enschede; de overstaptijd wordt van twintig minuten beperkt tot circa tien minuten. Lijn 81 heeft steeds meer vervoer afkomstig van deze NS treinen die de lijn gebruiken voor onder andere een bezoek aan Gorssel (Museum More). De krappe overstap tussen de trein Zwolle - Deventer en lijn 81 wordt omgevormd naar een ruime overstap van circa 25 minuten, een wijziging die helaas onvermijdbaar is vanwege de keuze voor de andere aansluitingen.

8. Achterhoek Noordwest

Door de wijzigingen in Deventer worden de overstaptijden in Zutphen circa vijf minuten ruimer. In het kader van de eenduidigheid rijden alle ritten voortaan via de basisroute; de vier ritten die een omweg langs de halte Industrieweg in Zutphen maken komen te vervallen. Per dag maken slechts vier reizigers (totaalsom in en uitstappers) gebruik van deze halte om naar de Delta te reizen. Deze reizigers hebben het alternatief om 700 meter naar de halte Van der Capellenlaan te lopen waar ieder half uur, zowel richting station Zutphen als richting Deventer, een bus vertrekt.

Tussen Deventer en Epse rijdt, naast lijn 81, ook lijn 56. Door het gewijzigde dienstregelingsmodel rijden de beide lijnen op dit trajectdeel niet meer kort achter elkaar maar wordt een kwartierdienst gerealiseerd. Omdat lijn 81 alleen de westelijke halte De Pessink in Epse bedient ligt het voor de hand dat reizigers uit Epse deze halte vaker gaan gebruiken in plaats van de halte Viersprong.



9. Spitsbussen

9. Spitsbussen

De Achterhoek kenmerkt zich door een zware spitsdruk in de ochtendspits. Op een werkdag vinden zestig procent van de reisbewegingen in de spitsperioden plaats, dit percentage is een stuk hoger dan het landelijk gemiddelde. Om zo veel mogelijk reizigers een goed vervoer te bieden liggen de frequenties van diverse buslijnen in de spits hoger. Daarnaast zijn er ook speciale spits en schoollijnen welke een op maat gesneden vervoerproduct bieden. De onderstaande spits/schoollijnen zijn voorzien in de dienstregeling van 2018. Deze lijnen rijden alleen op schooldagen.

- Lijn 591: Dinxperlo - Aalten - Lichtenvoorde
- Lijn 623: Ruurlo - Doetinchem (nieuw)
- Lijn 627: Giesbeek - Doesburg - Doetinchem (nieuw)
- Lijn 628: Dinxperlo - Ulft - Doetinchem (nieuw)
- Lijn 651: Lochem - Doetinchem (nieuw)
- Lijn 656: Doetinchem - Apeldoorn
- Lijn 682: Zutphen - Doetinchem
- Lijn 697: Stokkum - Ulft

Zoals uit het overzicht blijkt komen er een aantal lijnen richting Doetinchem bij. Omdat de schoollijnen in aanvulling rijden op het reguliere OV kan maatwerk gecreëerd worden. De nieuwe lijn 628 zal bijvoorbeeld niet via het station van Doetinchem rijden om tijd te winnen. Studenten uit Lochem kunnen met de nieuwe lijn 651 snel en zonder overstap naar Doetinchem reizen.

Tijdens het dienstregelingsjaar 2018 zullen enkele opleidingen van het Graafschap College verhuizen naar het Sportpark Zuid gelegen nabij de Liemersweg in Doetinchem. Door de ligging is het helaas niet mogelijk om hier met reguliere streekbussen langs te rijden. Het voornemen is dat het Sportpark Zuid in de ochtendspits wel door één of meerdere schoollijnen wordt aangedaan. De bediening door lijn 628 is in elk geval voorzien. Naast de schoollijnen wordt nog onderzocht of servicelijn 1 een rol kan betekenen bij de bediening van Sportpark Zuid tijdens de daluren. In het voorjaar van 2018 zullen alle betrokken partijen geconsulteerd worden over de bediening van Sportpark Zuid na de zomervakantie van 2018.

10. Buurtbus & flexibel OV

10. Buurtbus & flexibel OV

De buurtbus, nachtvlinder en belbus dragen bij aan het basisvoorzieningsniveau van het openbaar vervoer in de regio. Ondanks het kleine aantal reizigers per rit spelen deze drie vervoerproducten geen ondergeschikte rol. Het afgelopen jaar bijvoorbeeld groeide het aantal Achterhoekse Buurtbusreizigers met vijf procent tot ruim 125.000 reizigers.

Bij een deel van de Buurtbuslijnen zullen kleine wijzigingen in de dienstregeling worden doorgevoerd die samenhangen met wijzigingen bij de reguliere streekbus. Bij lijn 196 zullen kleine routewijzigingen worden doorgevoerd in 's-Heerenberg en Nieuw-Dijk als gevolg van de wegafwaarderingen. In Rekken wordt mogelijk de route van lijn 199 iets verlegd om een verslavingskliniek te ontsluiten voor reizigers uit Enschede.

Voor reizigers tussen Westendorp en Varsseveld komt belbuslijn 174. Lijn 174 verzorgt deze verbinding in de avonduren en het weekend; de momenten waarop lijn 74 niet rijdt.

Bij de Nachtvlinder in Zutphen/Warnsveld worden de haltes Watertoren, Oude Begraafplaats en Bieshorstlaan aan het bedieningsconcept toegevoegd. De Nachtvlinder krijgt zodoende primair de ontsluitende functie van diffuus gelegen haltes in het stedelijk gebied in plaats van dat de Nachtvlinder slechts de vervanging vormt voor één specifieke buslijn.

Zoals eerder aangegeven wordt het jaar 2018 gebruikt om nader onderzoek te doen naar eventuele Dagvlindermogelijkheden. Hierbij worden de volgende uitgangspunten gebaseerd op de OV-Visie gehanteerd (Pijler 4; vraaggericht OV):

- Er moet aantoonbare vraag zijn en kunnen blijven
- Het moet beter zijn voor de reiziger (meer en/of snellere routes)
- Operationele betrouwbaarheid (reiziger moet ervan op aan kunnen)
- Financieel duurzaam
- Eenvoudig te begrijpen

De uitgangspunten “financieel duurzaam” en “eenvoudig te begrijpen” kunnen ook betekenen dat een Vlinder een kleine bus is (of blijft) met een hoofdzakelijk vaste dienstregeling.

N18 - Achterhoek Oost onderdeel van vervoerplan Achterhoek 2018



Inhoudsopgave

1	Aanleiding.....	59
	N18: Grote gevolgen voor aanbod openbaar vervoer	59
	Uitgangspunten.....	59
2	OV-aanbod Oostelijke Achterhoek 2018-2025	61
3	Netwerk in detail	63
	Lijn 74: Hoogwaardige basislijn	63
	Lijn 73: Aanvullend	67
	Lijn 72: Lokale verbindingen	69
	Optioneel: extra bediening op zaterdag.....	72
4	Fasering	74



1. Aanleiding

N18: Grote gevolgen voor aanbod openbaar vervoer

In de Oostelijke Achterhoek wordt momenteel een nieuwe regionale stroomweg (N18) aangelegd van Groenlo tot de aansluiting Enschede-West van de A35. Hier sluit de N18 aan op de Westerval richting Enschede centrum. De nieuwe N18 zal om de kernen Groenlo, Eibergen en Haaksbergen heen lopen, dit in tegenstelling tot het huidige tracé welke de bebouwde kom doorsnijdt. De werkzaamheden zijn volgens planning medio 2018 gereed.

De nieuwe N18 biedt zowel kansen als ook bedreigingen voor de huidige OV-structuur. Het huidige ontsluitende lijnennet is grotendeels gestaafd de 'oude' N18 (Twenteroute). Bij de aanleg van de nieuwe N18 zijn er afspraken gemaakt over de afwaardering van de huidige N18. Deze afwaardering heeft grote consequenties voor de bereikbaarheid van Enschede vanuit de Achterhoek met het openbaar vervoer door invoering van o.a. 60 km maatregelen en rotondes. Arriva verwacht dat de reistijd voor reizigers uit de dorpen in de gemeente Oost Gelre tot 25 procent toeneemt als het huidige ontsluitende lijnennet wordt behouden. Hiermee komt de bereikbaarheid van de Achterhoek en de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer verder in gevaar.



Uitgangspunten

Om de bereikbaarheid van de Achterhoek richting Enschede te verbeteren wil Arriva inzetten op snelle en hoogwaardige verbindingen, waarbij reistijdverlies door de gewijzigde infrastructuur zoveel mogelijk wordt voorkomen. We willen met dit plan:

1 Reizigers beter bedienen:

- Investeren in betere bereikbaarheid Achterhoek;
- Openbaar vervoer dient aantrekkelijk te blijven ten opzichte van auto;
- Reistijden mogen niet toenemen ten gevolge van de afwaardering van het huidige wegennet.

1. Aanleiding

2 Inspelen op uitgangspunten OV-visie:

Bij grootschalige wijzigingen in het netwerk, zoals de aanpassingen door de aanleg van de nieuwe N18, veranderen reispatronen en reismogelijkheden. Arriva speelt hierop in op basis van de saldobenadering:

Onder de saldobenadering wordt verstaan: een combinatie van onderling samenhangende plannen of wijzigingen waarvan één of enkele afzonderlijk een negatief effect kan hebben op een kleine groep reizigers, maar waarvan de gecombineerde uitvoering leidt tot een verbetering van de kwaliteit voor een grote groep reizigers of van het openbaar vervoer als geheel.

Hiermee sluit Arriva aan op de uitgangspunten van de OV-visie Gelderland, samengevat in een viertal aspecten:

- Vraaggericht in plaats van aanbod gestuurd;
- Prioriteit op de treinverbindingen en corridor Doetinchem - Groenlo - Enschede;
- Geen paralleliteit tussen bus en trein maar juist samenwerking en integratie;
- Slimmer en beter vervoer in de stille uren van dag en week.

3 Stapsgewijs vervoerplan

De N18 is nog niet gereed bij de invoering van vervoerplan 2018. Volgens planning zou dit medio 2018 wel het geval zijn. De plannen in dienstregeling 2018 zijn een eerste stap naar het eindbeeld: de dienstregeling bij gereedkomen N18.



2. OV-aanbod Oostelijke Achterhoek 2018-2025

2. OV-aanbod Oostelijke Achterhoek 2018-2025

Arriva heeft voor de Oostelijke Achterhoek een hernieuwd lijnennet ontworpen waarbij rekening wordt gehouden met de oplevering van de nieuwe N18. Voor de jaren 2018 - 2025 is een hernieuwd basisnetwerk ontworpen, weergegeven in onderstaande illustratie. Dit netwerk is gebaseerd op drie lijnen met de volgende opbouw::

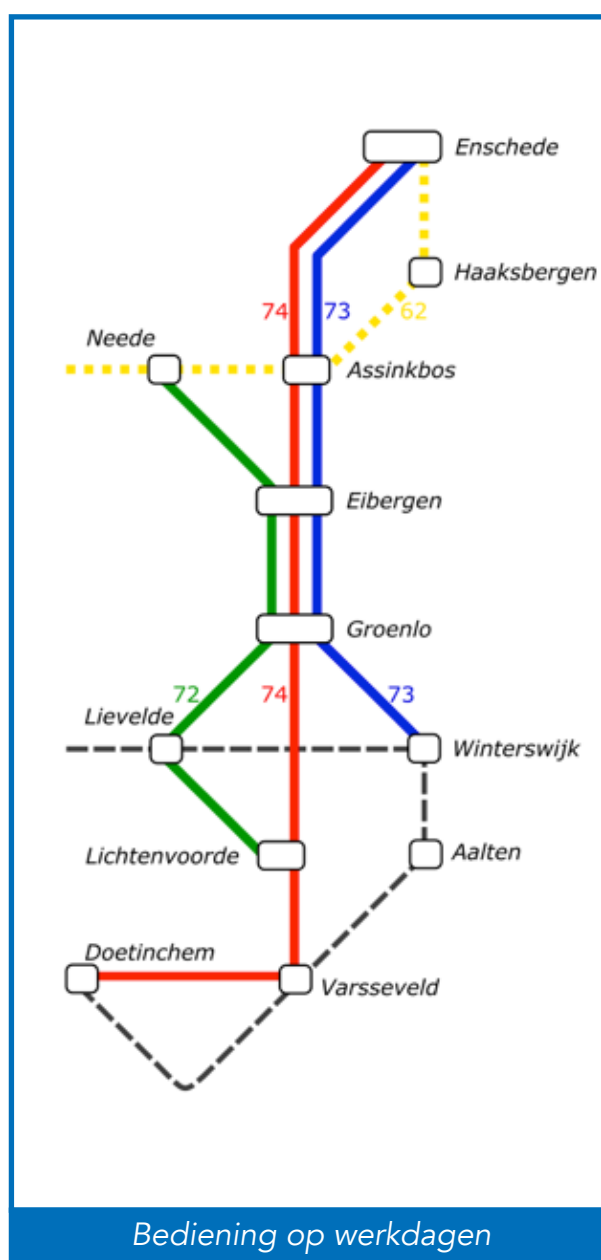
- Lijn 74: Hoogwaardige basislijn
- Lijn 73: Aanvullend aan lijn 74
- Lijn 72: Lokale verbindingen

De drie lijnen in de '70-serie' takken aan op de spoorlijnen in de Achterhoek en sluiten, voor lokale verbindingen, aan op lijn 62 (Twents). De treinen en lijn 62 vallen buiten de scope van dit vervoerplan. De nieuwe N18 is nog niet gereed bij de start van dienstregeling 2018 (10 december 2017). Om dit effect op te vangen worden voorliggende plannen gefaseerd ingevoerd. Hoofdstuk 2 en hoofdstuk 3 gaan uit van de eindsituatie waarbij de nieuwe N18 gereed is. In hoofdstuk 4 wordt de fasering nader toegelicht.

Lijn 74: Hoogwaardige basislijn

Lijn 74 fungeert als basislijn in de Oostelijke Achterhoek en rijdt 7 dagen per week. De lijn verbindt in het algehele netwerk Doetinchem met Enschede. Na knooppunt Assinkbos wordt richting Enschede gereden via de nieuwe N18. Hierdoor kunnen reizigers uit de Oostelijke Achterhoek snel en comfortabel richting Enschede reizen. De basislijn 74 zal met name gebruikt worden door reizigers vanuit dorpen als Varsseveld, Lichtenvoorde, Groenlo en Eibergen richting Doetinchem en Enschede, beide plaatsen met een hoog voorzieningenniveau.

Lijn 74 bedient, gelijk aan de huidige situatie, station Lichtenvoorde-Groenlo niet. Door vertrek- en aankomsttijden van de treinen zou lijn 74 circa 5 minuten moeten stilstaan, naast de extra benodigde reistijd, dit ten koste van het ontsluitende karakter van de lijn.



2. OV-aanbod Oostelijke Achterhoek 2018-2025

Lijn 73: Aanvullend

Ondersteunend aan lijn 74 rijdt lijn 73 op momenten dat er voldoende vraag is naar een verbinding tussen Winterswijk, Groenlo en Enschede. Door lijn 73 en 74 qua tijdsligging te spreiden ontstaan aantrekkelijke frequenties tussen Groenlo en Enschede.

In tegenstelling tot eerdere berichten over de invulling van de OV-visie afkomstig van de Provincie Gelderland wordt lijn 73 niet opgeheven wegens paralleliteit. Op werkdagen reist een groot aantal reizigers tussen Winterswijk en Enschede. Deze groep reizigers wordt geen aantrekkelijke reismogelijkheid aangeboden indien zij eerst met de trein naar Lieveelde dienen te reizen om daarna over te stappen op een bus. Om aan het uitgangspunt '**De reizigers beter bedienen**' te kunnen voldoen is ervoor gekozen Winterswijk een directe overstapvrije verbinding te bieden met Enschede, gedeeltelijk via de nieuwe N18.

Daarnaast vervult lijn 73 een lokale functie binnen Winterswijk. Circa 60 procent van de busreizigers op de relatie Groenlo - Winterswijk reist niet vanaf station Winterswijk maar heeft een herkomst/bestemming in Winterswijk.

Lijn 72: Lokale verbindingen

Lijn 72 verbindt de kernen Neede, Eibergen, Groenlo, Lieveelde en Lichtenvoorde met elkaar. Naast het bedienen van lokale reizigersstromen blijft lijn 72 een belangrijke rol spelen in het visgraatmodel in de Achterhoek; lijn 72 sluit op station Lichtenvoorde-Groenlo aan op treinen richting zowel Zutphen als Winterwijk.

In hoofdstuk 3 worden de wijzigingen per lijn in detail uitgewerkt.

3. Netwerk in detail

Lijn 74: Hoogwaardige basislijn

Als hoogwaardige basislijn is 74 gericht op het snel verbinden van plaatsen met een beperkt aantal hoogwaardige haltes. De hoogwaardige verbinding is wat betreft route en aansluitingen als volgt opgebouwd:

Deeltrajecten Lijn 74	Route en aansluitingen
Doetinchem	Route en bedieningsniveau gelijk aan huidig traject.
Doetinchem - Varsseveld	Route en bedieningsniveau gelijk aan huidig traject.
Varsseveld	Route via Den Es en Station Varsseveld. Lijn 74 sluit aan op treinen richting Doetinchem en Winterswijk. Lijn 74 neemt hiermee de bediening van station Varsseveld over van lijn 72.
Varsseveld - Lichtenvoorde	Route gelijk aan huidig traject.
Lichtenvoorde	Nieuwe halte Lichtenvoorde Zuid, aanvullend aan halte Twenteroute. Aansluitingen op lijn 72 richting station Lichtenvoorde-Groenlo
Lichtenvoorde - Groenlo	Route en bedieningsniveau gelijk aan huidig traject.
Groenlo	Eindbeeld: nieuw busstation nabij op/afrit N18. Aansluitingen op lijn 72 en 198.
Groenlo - Eibergen	Route over nieuwe N18 tussen aansluiting Groenlo en aansluiting Eibergen (zuid). Den Sliem en Hupsel worden niet door lijn 74 aangedaan. Ter hoogte van huidige halte De Kieft realiseert de gemeente Eibergen een nieuwe halte.
Eibergen	Route en bedieningsniveau gelijk aan huidig traject.
Eibergen - Assinkbos	Route over huidig tracé N18 richting kruising N315.
Assinkbos	Assinkbos Overstaplocatie/OV-knoop ter hoogte van voormalig Danspaleis. Aansluiting op lijn 62 richting Haaksbergen/Borculo.
Assinkbos - Enschede	Route via nieuwe N18. Lijn 74 doet Haaksbergen niet aan.
Enschede	Route via Westerval.

Bediening op werkdagen overdag

Het bedieningsniveau van Lijn 74 blijft gelijk aan de huidige situatie op werkdagen overdag. Standaard rijdt de lijn twee keer per uur, in de spits als volgt aangevuld tot vier keer per uur:

Ochtendspits (circa 7:30 tot 10:00 uur)

- 4x per uur richting Doetinchem
- 4x per uur richting Enschede, aangevuld met lijn 2x per uur lijn 73

3. Netwerk in detail

Middagspits (circa 14:00 tot 18:00 uur)

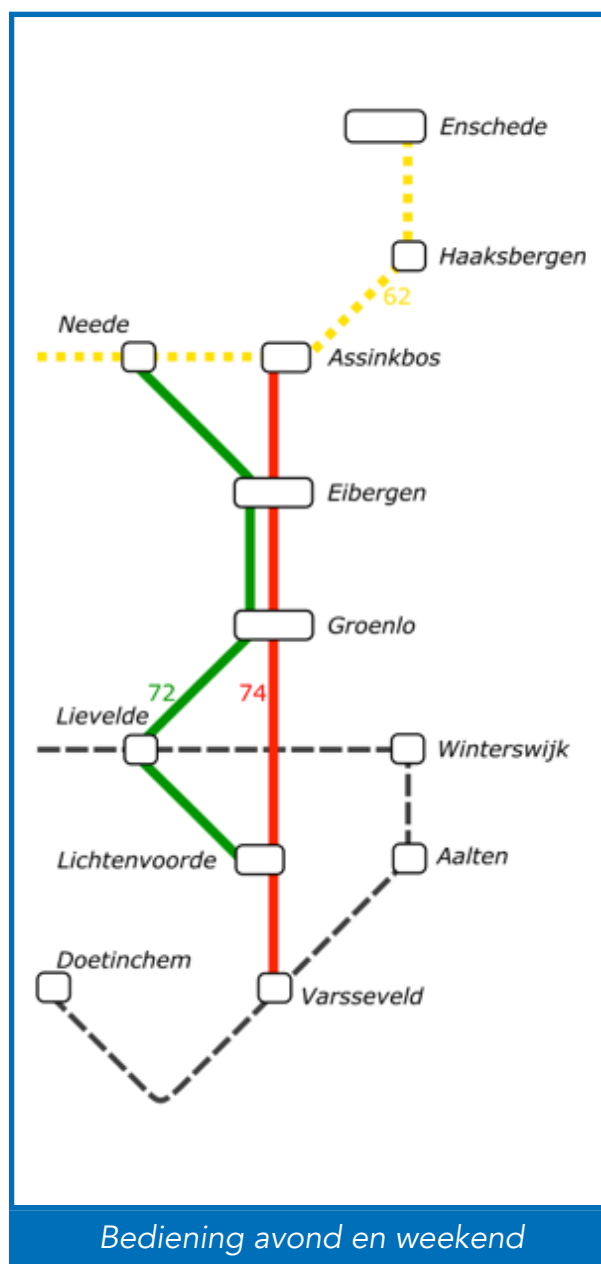
- 4x per uur vanuit Doetinchem
- 2x per uur vanuit Enschede, aangevuld met 2x per uur lijn 73

Bediening Avond/Weekend

Gelijk aan de bediening op werkdagen overdag wordt lijn 74 ook de basislijn in de daluren. Lijn 74 rijdt in de daluren 2x per uur tussen station Varsseveld en Assinkbos. In Varsseveld wordt aangesloten op treinen richting Doetinchem en Winterswijk. In de daluren rijdt lijn 74 niet door naar Doetinchem, gelijk aan het huidige bedieningsniveau. Op de nog aan te leggen OV-knoop Assinkbos sluit lijn 74 aan op lijn 62 richting Enschede. Hiermee neemt lijn 74 de functie over van de huidige lijn 73 in het weekend en vervalt de rol van deze lijn. De OV-knoop Assinkbos wordt nader besproken in de uitwerking infrastructuur.

Door de introductie van lijn 74 als basislijn in de daluren worden reistijden tussen de Oostelijke Achterhoek en Doetinchem aanzienlijk verbeterd. In de huidige dienstregeling is de reistijd in de avonduren tussen Doetinchem en Groenlo 63 minuten via station Varsseveld. Door de introductie van lijn 74 in de daluren wordt dit gereduceerd tot 42 minuten, een reistijdwinst van ruim 30 procent. Op de knooppunten Groenlo Busstation en Lichtenvoorde Twenteroute kan worden overgestapt op lijn 72. Hierdoor blijft in de daluren een snelle verbinding met station Lichtenvoorde-Groenlo gehandhaafd.

Arriva rijdt in de huidige dienstregeling in de avonduren en weekenden tot Haaksbergen waar aansluiting wordt geboden op lijn 62. Arriva heeft de ambitie om de verbinding Achterhoek - Enschede op zaterdag overdag overstapvrij aan te bieden. Dit is nader uitgewerkt in de laatste paragraaf van dit hoofdstuk.



3. Netwerk in detail

Frequenties

Samengevat biedt onderstaande tabel de frequenties per dag(deel). Zoals genoemd komt de voornaamste wijziging door het feit dat lijn 74 de avond- en weekendbediening van lijn 73 overneemt. Daarnaast gaat lijn 74 in de daluren op werkdagen 2x per uur in plaats van 1x per uur rijden. Het gebruik van lijn 74 in de daluren is de afgelopen jaren toegenomen. Door in daluren ook consequent twee keer per uur te rijden wordt, ook buiten de spitsen, aantrekkelijk vervoer geboden

Lijn 74 Frequenties per uur	Werkdagen							
	Ochtendspits		Dal		Middagspits		Avond	
	huidig	2018	huidig	2018	huidig	2018	huidig	2018
Doetinchem - Varsseveld	4	4	1	2	4	4	-	-
Varsseveld - Haaksbergen	4	4	1	2	2	2	-	2
Haaksbergen - Enschede	4	4	1	2	2	2	-	2

Lijn 74 Frequenties per uur	Weekend			
	Zaterdag		Zondag	
	huidig	2018	huidig	2018
Doetinchem - Varsseveld	-	-	-	-
Varsseveld - Haaksbergen	-	2	-	2
Haaksbergen - Enschede	-	2 ^b	-	-

Infrastructuur

Om het kwaliteit- en comfortniveau van lijn 74 te verbeteren zijn een aantal zaken nodig wat betreft infrastructuur. Veelal gaat het om verbetering van bestaande situaties. Een uitzondering hierop vormt Assinkbos; een geheel nieuw OV-knooppunt.

Verschillende partijen, waaronder provincie Gelderland, gemeenten en Arriva, zijn momenteel in gesprek over benodigde infrastructuur. Provincie Gelderland heeft hiervoor onder andere een 'Onderbouwing op corridorniveau; Préverkenning van infrastructuur' voor de Achterhoek opgesteld. Onderstaande infrastructuurprojecten zijn een samengevatte weergave van enkele projecten in deze préverkenning die van invloed zijn op lijn 74.

^a Tot realisatie N18 én ov-knoop Assinkbos rijdt lijn 74 tot Haaksbergen, deze constructie is vergelijkbaar met de huidige situatie van lijn 73. Zie hoofdstuk 4 Fasering.

^b Optioneel, zie paragraaf 'Optioneel: extra bediening op zaterdag'

3. Netwerk in detail

Infrastructurele projecten	Noodzaak	Omschrijving vanuit vervoerkundig perspectief
Route Varsseveld	Vereist	De route van lijn 74 wordt aangepast in Varsseveld. In de huidige situatie bedient lijn 74 Varsseveld één centrale halte in het dorp: Den Es. Echter neemt lijn 74 in dienstregeling 2018 de bediening van station Varsseveld over van lijn 74. Om station Varsseveld te kunnen bedienen is een routewijziging noodzakelijk. Lijn 74 rijdt in de nieuwe situatie vanaf Varsseveld via de Oostelijke Rondweg en de Aaltenseweg naar station Varsseveld. De lijn rijdt vervolgens via de Prins Hendrinklaan, Oranjestraat en de Doetinchemseweg richting Doetinchem.
Station Varsseveld	Vereist	De bushalte station Varsseveld is momenteel gesitueerd in een keerlus. Deze lus wordt echter ook gebruikt als locatie voor (kort) parkeren. Hierdoor is het in de huidige situatie niet mogelijk om volgens de normen van toegankelijke haltes te kunnen halteren. Om deze situatie te verbeteren is Arriva gezamenlijk met het Uitvoeringsteam Achterhoek een verkenning gestart naar mogelijke oplossingen.
Lichtenvoorde Zuid	Gewenst	Op korte termijn wordt de halte Lichtenvoorde Zuid gerealiseerd. De halte is specifiek bedoeld voor de doorgaande lijn 74 en biedt inwoners uit Lichtenvoorde Zuid een snelle verbinding richting Doetinchem en Enschede
Lichtenvoorde Twenteroute	Gewenst	Opwaarderen haltekwaliteit.
Groenlo Busstation	Gewenst	Nieuw centraal busstation nabij N18.
Knooppunt Assinkbos	Vereist	Knooppunt Assinkbos fungeert als overstaplocatie tussen lijn 62 en lijn 74. In het avonduren/weekend is Assinkbos tevens eindpunt van lijn 74. Doordat lijn 74 Haaksbergen niet meer aandoet maken ook reizigers tussen de bijvoorbeeld Eibergen en Haaksbergen gebruik van overstaplocatie Assinkbos.
Route Enschede	Gewenst	Investeren in haltelocaties nabij Brouwerij Grolsch en Saxion.

3. Netwerk in detail

Lijn 73: Aanvullend

Zoals in hoofdstuk 2 aangegeven wordt lijn 73 ingezet als aanvullende lijn. De route van lijn 73 blijft ongewijzigd tussen Winterswijk en Groenlo. Tussen Groenlo en Enschede volgt lijn 73 dezelfde route als lijn 74, vanaf knooppunt Assinkbos via de nieuwe N18. Hiermee behoudt Winterswijk een, wat betreft reistijd, aantrekkelijke én overstapvrije verbinding met Enschede.

Op werkdagen overdag is er sprake van afdoende vraag om het gehele traject Winterswijk - Enschede in stand te houden met gelijkblijvende frequenties. Echter wordt door de introductie van lijn 74 als basislijn in de avonduren en weekenden het bedieningsniveau van lijn 73 wel grondig aangepast. Lijn 74 neemt in de daluren de bediening van lijn 73 over op het traject Groenlo - Enschede. Het resterende traject Winterswijk - Groenlo wordt als volgt bediend in de daluren:

Bedieningsperioden lijn 73:

- Ochtend- en middagspits: 2x per uur
- Daluren overdag (tot circa 21:00): 1x per uur
- Avond (vanaf circa 21:00): Geen bediening; reismogelijkheden via trein
- Zaterdag: Optionele verbinding Winterswijk - Groenlo^d
- Zondag: Geen bediening; reismogelijkheden via trein



^c Tot 21 uur, nadien geen bediening

^d Optioneel, zie paragraaf 'Optioneel: extra bediening op zaterdag'

^e De bediening van lijn 73 wordt in betreffend dagdeel op het traject Groenlo - Haaksbergen vervangen door lijn 74

3. Netwerk in detail

Samengevat worden in onderstaande tabel de huidige frequenties met de frequenties in 2018 vergeleken.

Lijn 74 Frequenties per uur	Werkdagen							
	Ochtendspits		Dal		Middagspits		Avond	
	huidig	2018	huidig	2018	huidig	2018	huidig	2018
Winterswijk - Groenlo	2	2	1	1	2	2	1	1 ^c
Groenlo - Haaksbergen	2	2	1	1	2	2	1	- ^e
Haaksbergen - Enschede	2	2	1	1	2	2	-	-

Lijn 74 Frequenties per uur	Weekend			
	Zaterdag		Zondag	
	huidig	2018	huidig	2018
Winterswijk - Groenlo	1	1 ^d	1	-
Groenlo - Haaksbergen	1	- ^e	1	- ^e
Haaksbergen - Enschede	-	-	-	-

In dienstregeling 2018 rijdt lijn 73 op zondag niet meer. Reizigers richting Groenlo kunnen reizen via station Lichtenvoorde - Groenlo. In de huidige situatie maken, per rit, gemiddeld drie reizigers gebruik van de bus tussen Groenlo en Winterswijk.

Infrastructuur

De genoemde infrastructurele projecten bij lijn 74 zijn, voor het traject Groenlo - Enschede, ook van toepassing op lijn 73. Op het traject Winterswijk - Groenlo zijn geen wijzigingen in de infrastructuur vereist.

^c Tot 21 uur, nadien geen bediening

^d Optioneel, zie paragraaf 'Optioneel: extra bediening op zaterdag'

^e De bediening van lijn 73 wordt in betreffend dagdeel op het traject Groenlo - Haaksbergen vervangen door lijn 74

3. Netwerk in detail

Lijn 72: Lokale verbindingen

Lijn 72 fungeert voornamelijk als 'feeder' van de dorpen Eibergen, Groenlo en Lichtenvoorde naar station Lichtenvoorde-Groenlo. Daarnaast wordt lijn 72 voor korte afstanden veelvuldig gebruikt door scholieren.

Traject Lichtenvoorde - Varsseveld

In de huidige dienstregeling rijdt lijn 72 ook het traject Lichtenvoorde - Varsseveld. In Varsseveld wordt aangesloten op de treinen richting Doetinchem en Winterswijk. Ondanks de aansluitingen is de bezetting op het traject Lichtenvoorde - Varsseveld zeer laag met een gemiddelde bezetting van twee of minder reizigers.

Doordat lijn 74 op werkdagen overdag ook op het traject Varsseveld - Lichtenvoorde rijdt, is er sprake van een overaanbod. Tot dienstregeling 2015 reed lijn 72 tot Lichtenvoorde. In dienstregeling 2015 is de route verlengd naar Varsseveld om station Varsseveld te bedienen. Uit onderstaande herkomst/bestemming-matrix blijkt echter dat reizigers uit Varsseveld weinig gebruik maken van lijn 72. Lijn 72 wordt nauwelijks gebruikt om van Varsseveld naar station Lichtenvoorde-Groenlo te reizen.

	Neede	Eibergen	Hupsel	Groenlo	Lievelede	Lichtenvoorde	Harreveld	Heelweg	Varsseveld
Neede	0%	9%	0%	10%	2%	2%	0%	0%	0%
Eibergen		0%	0%	4%	6%	1%	0%	0%	0%
Hupsel			0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Groenlo				1%	19%	9%	1%	0%	1%
Lievelede					0%	24%	1%	0%	1%
Lichtenvoorde						0%	0%	0%	6%
Harreveld							0%	0%	1%
Heelweg								0%	0%
Varsseveld									0%

In hoofdstuk 3.1 is reeds genoemd dat lijn 74 aan gaat sluiten op de treinen in Varsseveld. Om deze reden en het zeer geringe gebruik van lijn 72 tussen Varsseveld en Lichtenvoorde vervalt hier lijn 72 in dienstregeling 2018.

3. Netwerk in detail

Route en aansluitingen

Door het gewijzigde eindpunt in Lichtenvoorde en door de nieuwe N18 zijn kleinschalige aanpassingen in de route noodzakelijk.

Deeltrajecten Lijn 72	Route en aansluitingen
Lichtenvoorde	Lijn 72 rijdt een lus door Lichtenvoorde en bedient de haltes Meidoornstraat, Wentholtpark, Driehoek, Richterslaan en Twenteroute. Op halte Twenteroute wordt aangesloten op lijn 74.
Lichtenvoorde - Lieveelde	Route en bedieningsniveau gelijk aan huidig traject.
Lieveelde	Op station Lichtenvoorde - Groenlo wordt volgens een gelijk-blijvende constructie aangesloten op de trein Zutphen - Winterswijk.
Lieveelde - Groenlo	Route en bedieningsniveau gelijk aan huidig traject.
Groenlo	Lijn 72 sluit op busstation Groenlo aan op lijn 73/74 en buurtbus 198.
Groenlo - Eibergen	Route over nieuwe N18 tussen aansluiting Groenlo en aansluiting Eibergen (zuid). Hupsel worden niet door lijn 72 aangedaan. Ter hoogte van huidige halte De Kieft realiseert de gemeente Eibergen een nieuwe halte.
Eibergen	Route en bedieningsniveau gelijk aan huidig traject.
Eibergen - Neede	Route en bedieningsniveau gelijk aan huidig traject.
Neede	Lijn 72 sluit op busstation Neede aan op lijn 62 richting Borculo.

3. Netwerk in detail

Frequenties

Onderstaande tabel toont de huidige en toekomstige frequenties per deeltraject. Naast het feit dat lijn 72 het traject Varsseveld - Lichtenvoorde niet meer bedient, is te zien dat de dalfrequentie tussen Groenlo en Neede teruggebracht wordt naar 1 keer per uur. Dit wordt gedaan in verband met de zeer lage vraag naar deze verbinding tussen de ochtend- en middagspits. Vanuit Neede is het door OV-knoop Assinkbos ook mogelijk om via een overstap te reizen met lijn 62 om vervolgens over te stappen op lijn 74/73.

Lijn 74 Frequenties per uur	Werkdagen							
	Ochtendspits		Dal		Middagspits		Avond	
	huidig	2018	huidig	2018	huidig	2018	huidig	2018
Varsseveld - Lichtenvoorde	2	-f	2	-f	2	-f	2	-f
Lichtenvoorde - Groenlo	2	2	2	2	2	2	2	2
Groenlo - Neede	2	2	2	1	2	2	1	1

Lijn 74 Frequenties per uur	Weekend			
	Zaterdag		Zondag	
	huidig	2018	huidig	2018
Varsseveld - Lichtenvoorde	2	-f	2	-f
Lichtenvoorde - Groenlo	2	2	2	2
Groenlo - Neede	1	1	1	1

Infrastructuur

De genoemde infrastructurele projecten bij lijn 74 zijn, voor het traject Groenlo - Enschede, ook van toepassing op lijn 72, er zijn geen andere wijzigingen in de infrastructuur vereist.

f Bediening wordt overgenomen door lijn 74.

3. Netwerk in detail

Optioneel: extra bediening op zaterdag

In de voorgaande paragrafen is het lijnennet in de Oostelijke Achterhoek nader toegelicht. Het lijnennet is op zaterdag gelijk aan het lijnennet in de avonduren en op zondag. Op zaterdag is dit bedieningsniveau niet erg aantrekkelijk, dit terwijl er door reizigers wel vraag is naar bijvoorbeeld een overstapvrije verbinding de Oostelijke Achterhoek en Enschede.

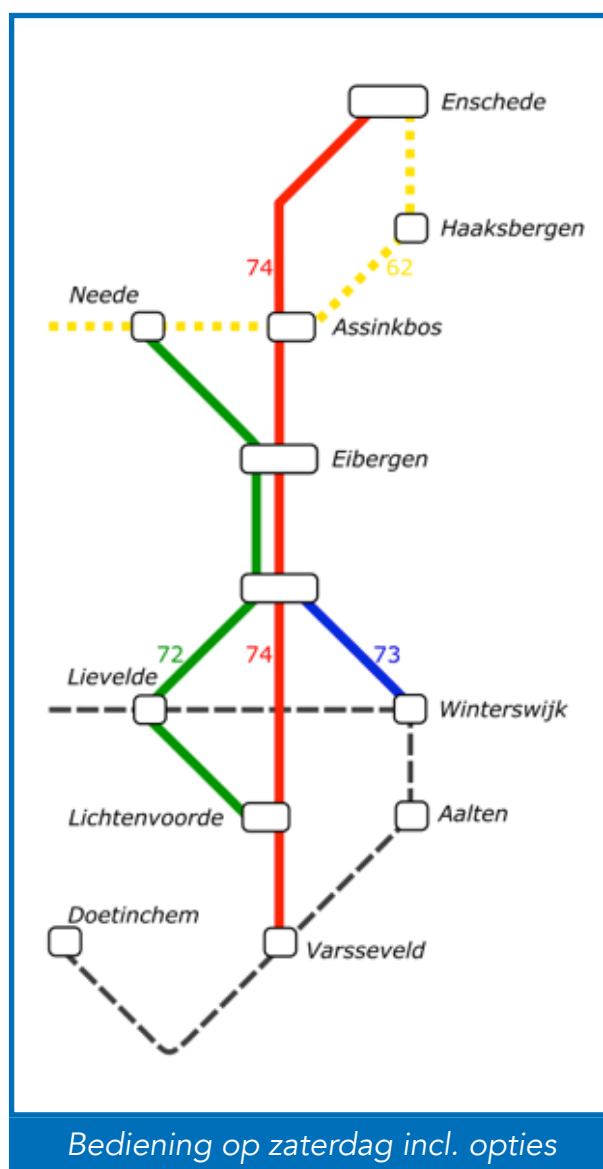
Zoals genoemd heeft Arriva de ambitie om de verbinding Achterhoek - Enschede op zaterdagen overstapvrij aan te bieden. Daarnaast zijn er kansen om Winterswijk beter te bedienen met de Achterhoek. Arriva wil met een tweetal opties investeren in het aanbod van openbaar vervoer in de Achterhoek.

Optie 1: Overstapvrije verbinding Varsseveld - Groenlo - Enschede op zaterdag

In de avond- en weekenddienstregeling rijdt lijn 74 tot Assinkbos waarbij aansluiting wordt geboden op lijn 62 richting Enschede. Arriva stelt voor lijn 74 op zaterdag overdag te verlengen via de N18. Hiermee wordt op zaterdag een aanmerkelijk snellere én overstapvrije verbinding geboden in vergelijking met de huidige situatie. De illustratie toont de verlenging van Assinkbos naar Enschede op Zaterdag.

Een reis vanaf Lichtenvoorde, Twenteroute naar station Enschede duurt in de huidige dienstregeling 85 minuten. Met de invoering van optie 1 wordt de reis aanmerkelijk sneller, circa 60 minuten, een reistijdversnelling van circa 30 procent.

De verbinding onder optie 1 wordt optioneel aangeboden in verband met het binnenrijden van de concessie Twents. Wat betreft vergoedingen gaat Arriva met de provincie Gelderland en Overijssel in gesprek om deze verbinding te kunnen bewerkstelligen. Uitgangspunt bij deze optie is de klant een aantrekkelijk product bieden en aansluiten bij diens behoefte.



3. Netwerk in detail

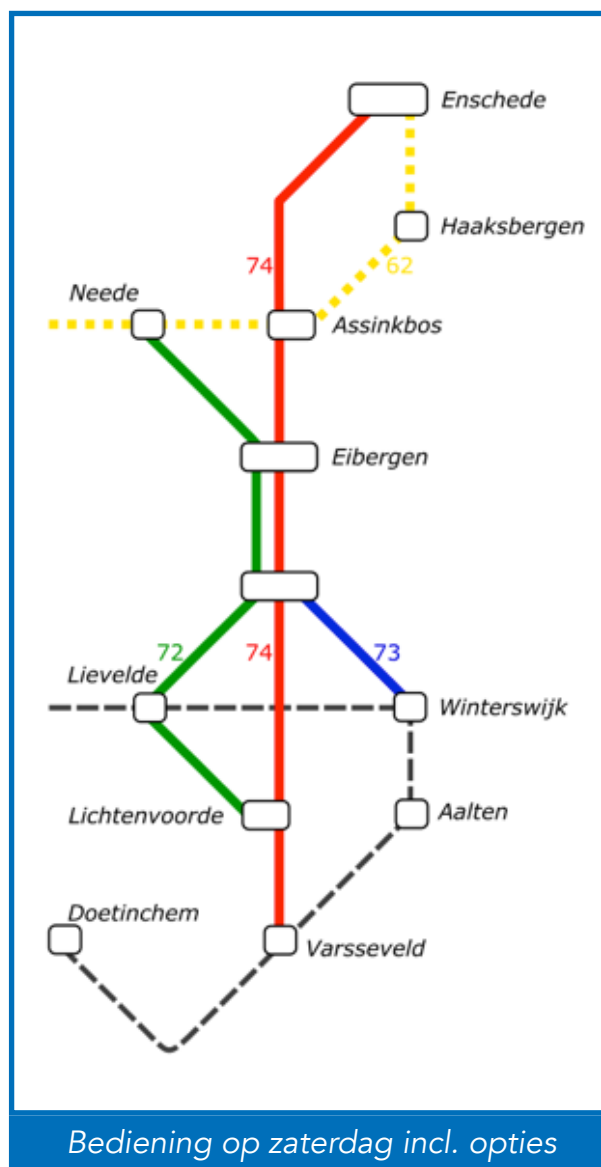
Optie 2: Verbinding Winterswijk - Groenlo

Op zaterdag is er overdag sprake van lokaal verkeer tussen Groenlo en Winterswijk. Daarnaast wordt er door een kleine groep (circa 30 reizigers per zaterdag) verder gereisd richting Eibergen/Enschede. Arriva focust zich in deze optie op zowel de groep reizigers die een bestemming in Groenlo hebben als de groep reizigers die verder reist.

Lijn 73 rijdt in optie 2 één keer per uur tussen Winterswijk en Groenlo en vice versa. In Groenlo sluit lijn 73 aan op lijn 74 richting Enschede. De illustratie toont ook deze optie door middel van de blauwe lijn.

Indien naast optie 2 ook optie 1 gerealiseerd kan worden, kunnen reizigers uit Winterswijk op zaterdag door middel van één korte overstap naar Enschede reizen. Daarnaast blijft de stadsdienstfunctie, die lijn 73 in Winterswijk vervult, ook op zaterdag behouden.

Arriva gaat over beide opties in gesprek met de provincie Gelderland.



4. Fasering

Fasering

De nieuwe N18 is nog niet gereed op 10 december 2017, volgens de meest recente fasering wordt de N18 medio 2018 opgeleverd. Arriva speelt in op deze planning door het vervoerplan gefaseerd in te voeren. Voor een volledige uitvoering van voorliggend plan is de oplevering van onderstaande projecten vereist:

- OV-knooppunt Assinkbos gereed
- Nieuwe N18 volledig opgeleverd
- Halte station Varsseveld aangepast

Alvorens de drie bovengenoemde zaken zijn gerealiseerd, zet Arriva een eerste stap om een volledige uitvoering te bewerkstelligen. Op 10 december 2017 wordt met de invoering van lijn 74 als basislijn een belangrijke wijziging ingevoerd. Dit brengt concreet de volgende wijzigingen met zich mee:

- Lijn 74 gaat 7 dagen per week rijden;
- Lijn 74 neemt de bediening over van lijn 72 op het traject Varsseveld - Lichtenvoorde;
- Lijn 74 neemt 's avonds en in het weekend de bediening over van lijn 73 op het traject Groenlo - Haaksbergen;
- Lijn 73 rijdt niet na 21 uur en op zondag.

4. Fasering

In onderstaande tabellen wordt per traject de fasering weergegeven. Daarnaast is de fasering visueel gemaakt door middel van weergave van het lijnennet per dagtype.

Lijn 74	Dienstregeling 2018	Medio 2018: bij ingebruikname N18
	- = gelijk aan huidige dienstregeling	- = gelijk aan dienstregeling 2018
Doetinchem	-	-
Doetinchem - Varsseveld	-	-
Varsseveld	Route via station Varsseveld	Halte station Varsseveld aangepast
Varsseveld - Lichtenvoorde	In daluren en weekend 2x per uur tussen Varsseveld en Haaksbergen	Ingebruikname halte Lichtenvoorde Zuid
Lichtenvoorde	-	Opwaarderen halte Lichtenvoorde Twenteroute
Lichtenvoorde - Groenlo	-	-
Groenlo	-	O.v.b.: Nieuwe locatie Groenlo Busstation
Groenlo - Eibergen	-	Via nieuwe N18
Eibergen	-	-
Eibergen - Assinkbos	-	Ingebruikname OV-knoop Assinkbos
Assinkbos - Enschede	Via Haaksbergen	Via nieuwe N18, niet via Haaksbergen

4. Fasering

Lijn 73	Dienstregeling 2018	Medio 2018: bij ingebruikname N18
	- = gelijk aan huidige dienstregeling	- = gelijk aan dienstregeling 2018
Winterswijk	Geen bediening na 21 uur en op zondag	-
Winterswijk - Groenlo	Geen bediening na 21 uur en op zondag	-
Groenlo	Lijn 74 neemt bediening over in daluren en weekend	O.v.b.: Nieuwe locatie Groenlo Busstation
Groenlo - Eibergen	-	Via nieuwe N18
Eibergen	-	-
Eibergen - Assinkbos	-	Ingebruikname OV-knoop Assinkbos
Assinkbos - Enschede	Via Haaksbergen	Via nieuwe N18, niet via Haaksbergen
Enschede	-	Route via Westerval

Lijn 72	Dienstregeling 2018	Medio 2018: bij ingebruikname N18
	- = gelijk aan huidige dienstregeling	- = gelijk aan dienstregeling 2018
Varsseveld	Bediening is overgenomen door lijn 74	Bediening is overgenomen door lijn 74
Varsseveld - Lichtenvoorde	Bediening is overgenomen door lijn 74	Bediening is overgenomen door lijn 74
Lichtenvoorde	Lus in Lichtenvoorde, eindpunt Wentholtpark	-
Lichtenvoorde - Groenlo	-	-
Groenlo	-	-
Groenlo - Eibergen	-	Via nieuwe N18
Eibergen	In dal 1x per uur tussen Groenlo en Eibergen	-
Eibergen - Neede	-	-

4. Fasering





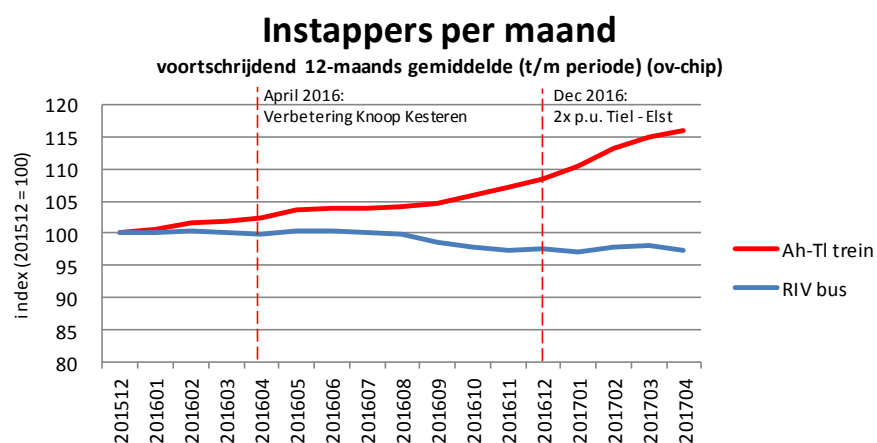
Inhoudsopgave

1	Aanleiding.....	80
2	Treindienstregeling Rivierenland 2018.....	81
3	Betuwe	86
	Lijn 44 - 45	86
	Lijn 46.....	87
	Lijn 146	88
	Lijn 47 - 647	89
4	Bommelerwaard.....	90
	Lijn 49.....	90
5	Land van Maas en Waal	91
	Lijn 42	91
	Lijn 165 - 665.....	91
6	Buurtbussen	92
7	Schoollijnen.....	92

1. Aanleiding

Afgelopen jaren is door Arriva in Rivierenland geïnvesteerd in meer vraag gestuurd OV, hierbij is gefocust op het bundelen van reizigersstromen. Een voorbeeld hiervan is het versnellen van de reis Tiel - Wageningen in dienstregeling 2016; de reis van bus via een overstap trein - bus in Kesteren qua reistijd aantrekkelijker te maken. Een jaar later is in dienstregeling 2017 de focus gelegd op de verbinding van Tiel naar Arnhem en Nijmegen. Door een halfuursfrequentie aan te bieden tussen Tiel en Elst en de overstap te verbeteren richting Nijmegen zijn tevens reizigersstromen gebundeld waardoor een frequentieverhoging mogelijk was.

De transformatie van een aanbodgericht netwerk naar een vraag gestuurd concept werpt in Rivierenland zijn vruchten af. Onderstaande grafiek illustreert dit effect. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de trein Arnhem - Tiel en Rivierenland bus. De trein Arnhem - Tiel stijgt wat betreft het aantal reizigers met meer dan 15 procent. Door verschuivingen van reizigers van bus naar trein (o.a. lijn 42, 43 en 45) neemt het aantal reizigers in de bus licht af. Deze afname staat echter niet in verhouding tot de groei van het aantal reizigers in de trein. In absolute cijfers is stijging van het aantal reizigers in de trein ruim twee keer zo hoog als de daling in het busnetwerk. Oftewel: door de gedane investeringen in Rivierenland maken meer reizigers gebruik van het openbaar vervoer.



Ontwikkelingen in 2018

Arriva zou graag door willen blijven gaan met het verbeteren van het ov-netwerk in Rivierenland, dit om het aanbod nog aantrekkelijker te maken. Echter wordt dit voornemen momenteel doorkruist door de uitwerking van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). De effecten van de uitvoering van dit landelijke project van NS, ProRail en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu zijn voor het OV in Rivierenland nadelig. Hoofdstuk 2 gaat uitgebreid in op de wijzigingen die dit voor de treindienstregeling, heeft.

Het is goed om te vermelden dat vrijwel alle voorgestelde wijzigingen in voorliggend vervoerplan niet voorgesteld zouden worden als de treindienstregeling niet zou worden gewijzigd. Belangrijk uitgangspunt voor deze wijzigingen is de negatieve effecten voor reizigers in Rivierenland zoveel mogelijk te beperken. Echter kan, ondanks de wijzigingen, niet voorkomen worden dat groepen reizigers nadelen gaan ondervinden van de uitwerking van Programma Hoogfrequent Spoor.

2. Treindienstregeling Rivierenland 2018

In 2018 wijzigt de NS-dienstregeling in Rivierenland (Utrecht - Geldermalsen - 's-Hertogenbosch/Tiel) ingrijpend. In het kader van het PHS wordt tussen Utrecht en 's-Hertogenbosch het aantal Intercity's uitgebreid van vier naar zes per uur, tussen Utrecht en Houten Castellum wordt het aantal sprinters eveneens uitgebreid van vier naar zes per uur.

Door de uitbreidingen van die treindiensten worden vertrek- en aankomstpatronen volledig gewijzigd; in het bijzonder de NS Sprinters tussen Tiel, Geldermalsen en Zaltbommel zullen op volledig andere tijden gaan rijden. De vertrek- en aankomsttijden van de NS Sprinters zijn, door de focus op Intercity's, gebaseerd op de nog beschikbare restructuur op het spoorweg-netwerk. Goede overstapmogelijkheden tussen deze Sprinters zijn niet mogelijk omdat anders de uitbreidingen vanuit PHS niet mogelijk zijn. Als gevolg hiervan nemen overstaptijden op bepaalde stations fors toe. Onderstaand de twee grootste overstaprelaties met de grootste toename.

Station	Van trein	Op trein	Overstaptijd (minuten)	
			2017	2018
Tiel	Arnhem - Tiel	Tiel - Geldermalsen - Utrecht	4	24
Geldermalsen	Tiel - Geldermalsen	Geldermalsen - 's-Hertogenbosch	19	32*

Arriva heeft de mogelijkheden onderzocht om een lange overstaptijd in Tiel tussen de trein Arnhem - Tiel en Tiel - Utrecht in 2018 te voorkomen. Als gevolg van enkel spoor tussen Tiel en Kesteren en enkel spoor ten zuidwesten van Elst zou alleen een verschuiving van de gehele dienstregeling met een kwartier mogelijk zijn; de overstaptijd in Tiel zou dan negen minuten bedragen.



2. Treindienstregeling Rivierenland 2018

Het verschuiven van de Arriva-trein tussen Arnhem en Tiel is echter niet mogelijk omdat er geen beschikbare ruimte op het (ook intensief bereden) spoor tussen Arnhem en Elst is. Er rijden per uur 24 treinen tussen Arnhem en Elst waardoor voor Arriva alleen ruimte op het spoor beschikbaar is conform het huidige dienstregelingsmodel. Er is geen enkele mogelijkheid om tussen Arnhem en Tiel te verschuiven; zelfs niet met een beperkt aantal minuten omdat dan ook de veelgebruikte overstapverbinding Rivierenland - Nijmegen geraakt zou worden.

Onderstaande tabel toont de reistijd in minuten tussen de plaatsen Tiel respectievelijk Kesteren en de vier belangrijkste bestemmingen vanuit de regio. In 2017 werden aanzienlijke verbeteringen geboekt richting Arnhem en Nijmegen, de forse verslechtering in 2018 voor reizigers van/naar Utrecht en 's-Hertogenbosch is in onderstaande schema goed te zien.

Reisrelatie		Dienstregeling 2016		Dienstregeling 2017		Dienstregeling 2018	
van	naar	Reistijd	-	Reistijd	Vergelijking 2018	Reistijd	Vergelijking 2017
Tiel	Arnhem	0:39	-	0:36	-8%	0:36	0%
Tiel	Nijmegen	0:57	-	0:42	-26%	0:42	0%
Tiel	's-Hertogenbosch	0:38	-	0:47	+24%	1:00*	+28%*
Tiel	Utrecht	0:45	-	0:38	-16%	0:42	+11%
Kesteren	Arnhem	0:29	-	0:27	-7%	0:27	0%
Kesteren	Nijmegen	0:47	-	0:33	-30%	0:33	0%
Kesteren	's-Hertogenbosch	0:55	-	1:00	+9%	1:33*	+55%*
Kesteren	Utrecht	1:03	-	0:51	-19%	1:15	+47%

***Een aanpassing in de treindienst met een kortere overstaptijd wordt door de NS nog onderzocht**

Alle genoemde gegevens over de treindienstregeling baseren zich op de stand van 5 juli 2017. De voorstellen voor de busdienstregelingen baseren zich eveneens op deze stand. Het is mogelijk dat er nog wijzigingen gaan plaatsvinden in de treindienstregeling van de NS in Rivierenland. Dit kan er toe leiden dat Arriva genooddaakt is, in een later stadium, enkele wijzigingsvoorstellen in te dienen die afwijkend zijn aan de voorstellen van het vervoerplan wat nu voor ligt.

2. Treindienstregeling Rivierenland 2018

Wijzigingen in detail: verschillende modellen dienstregeling

NS stapt bij de invoering van PHS af van een systeem waarbij de gehele dag wordt vastgehouden aan een standaard dienstregelingsmodel waarbij aankomst- en vertrektijden gelijk zijn. Een standaard dienstregelingsmodel heeft als voordeel dat bussen in een vast model kunnen aansluiten op treinen. Onderstaande tabel toont een versimpelde weergave van de door NS en Arriva aangehouden dienstregelingsmodellen. Ondanks de versimpelde weergave geeft de tabel een indruk van de complexiteit.

		Traject	Ochtend	Overdag	Voor-avond	Avond
Weekdag	Arriva	Arnhem-Tiel	Basis	Basis	Basis	Basis
	NS Sprinter	Utrecht - Rhenen	Basis	Basis	Dal	Dal
	NS Sprinter	Utrecht - Tiel	Basis	Basis	Dal	Dal
	NS Sprinter	Utrecht - 's-Hertogenbosch	Basis	Basis	Gecombineerd	Dal

Zaterdag	Arriva	Arnhem-Tiel	Basis	Basis	Basis	Basis
	NS Sprinter	Utrecht - Rhenen	Dal	Dal	Dal	Dal
	NS Sprinter	Utrecht - Tiel	Dal	Basis	Dal	Dal
	NS Sprinter	Utrecht - 's-Hertogenbosch	Gecombineerd	Basis	Gecombineerd	Dal

Zondag	Arriva	Arnhem-Tiel	Basis	Basis	Basis	Basis
	NS Sprinter	Utrecht - Rhenen	Dal	Dal	Dal	Dal
	NS Sprinter	Utrecht - Tiel	Dal	Basis	Dal	Dal
	NS Sprinter	Utrecht - 's-Hertogenbosch	Gecombineerd	Basis	Basis	Dal

2. Treindienstregeling Rivierenland 2018

Het afwijken van een basisdienstregeling door de NS heeft tot gevolg dat aansluitende buslijnen meerdere keren per dag van patroon zouden moeten veranderen om aansluiting te houden op de treinen. Enkele buslijnen kunnen hierdoor niet de gehele dag aansluiten op alle treinen, de ene trein rijdt namelijk volgens basismodel terwijl de andere trein volgens het dalmodel rijdt. Als voorbeeld worden de aansluitingen van lijn 44 toegelicht:.

Lijn 44 sluit aan op de Sprinter in Tiel richting Utrecht. Deze rijdt overdag volgens basismodel, 's avonds volgens een dalmodel. In Kesteren sluit de Arriva trein uit Tiel aan op lijn 44, deze trein rijdt de gehele dag volgens het basismodel. In Rhenen wordt aansluiting geboden richting Veenendaal en Utrecht. Deze NS Sprinter rijdt overdag volgens basismodel, in de avonduren volgens dalmodel. Doordat NS op verschillende trajecten tegelijkertijd andere dienstregelingsmodellen rijdt is het voor lijn 44 niet mogelijk om op alle momenten op de drie genoemde stations aan te sluiten.

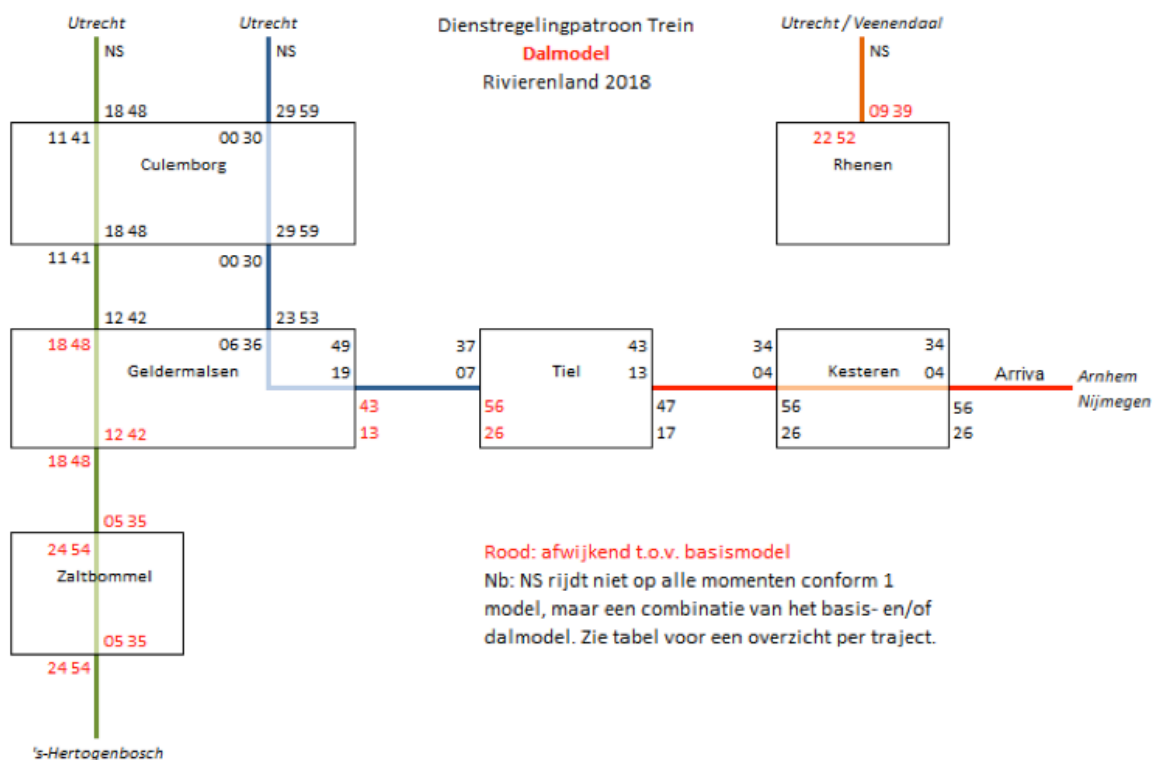
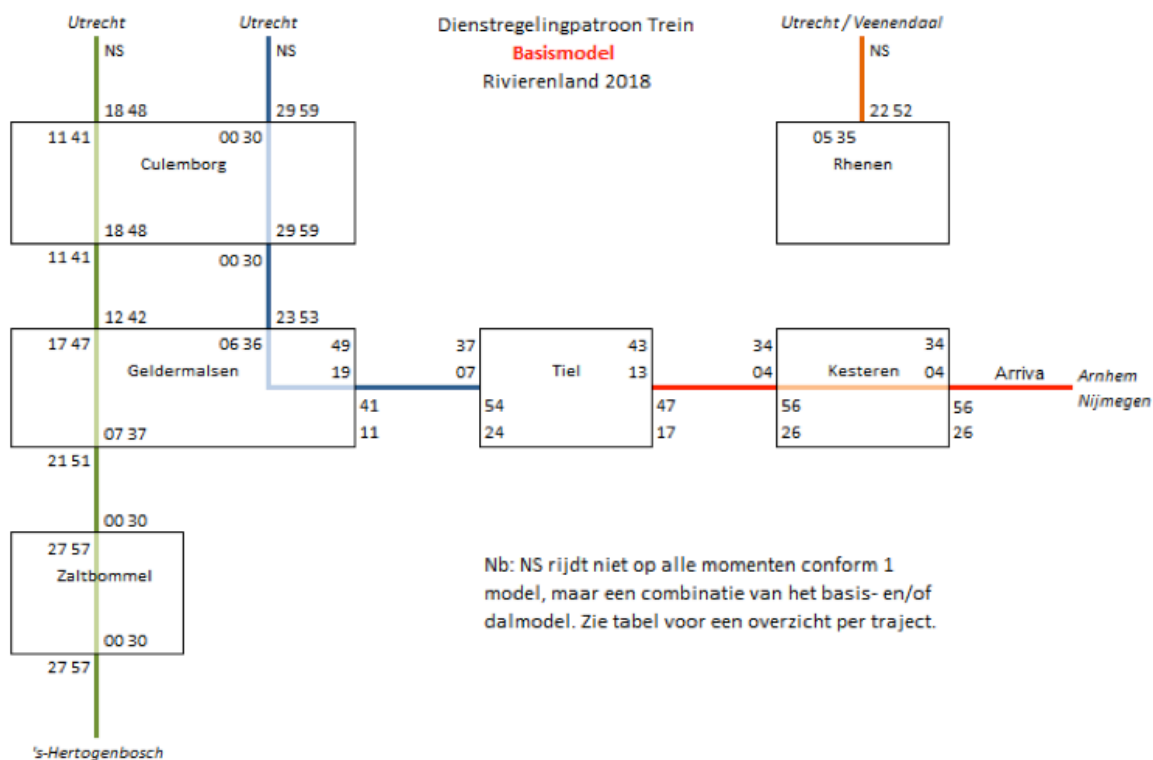
De bovenstaande tabel is, wat betreft tijdligging, zichtbaar gemaakt in aansluitschema's op de volgende pagina.



Let Op!

Op het moment dat dit Vervoerplan wordt uitgebracht, zijn alle betrokken partijen nog in overleg over het verminderen van de negatieve gevolgen van de invoering van PHS voor het OV in Rivierenland. NS onderzoekt nog de mogelijkheid om de wachttijd in Geldermalsen te verminderen. Arriva onderzoekt nog wat de beste oplossing is voor reizigers uit Kesteren. Er kan dus in een later stadium een addendum komen op dit vervoerplan.

2. Treindienstregeling Rivierenland 2018



3. Betuwe

Lijn 44 - 45

Lijn 44 en 45 sluiten op drie punten aan op het treinnetwerk: Tiel, Kesteren en Rhenen. De afgelopen jaren is meermaals in de dienstregeling geschoven om overstapmogelijkheden te bieden of te verbeteren. Door wijziging van de tijdligging van NS Sprinters als gevolg van PHS in Rhenen en Tiel zijn ook dit jaar wijzigingen noodzakelijk.

Uitgangspunt voor de wijziging is de aansluitingen in Tiel, Kesteren en Rhenen zo aantrekkelijk mogelijk maken. Door de patroonwijziging van de NS Sprinter richting Utrecht is het op station Tiel niet mogelijk om zowel op de trein richting Utrecht als op de trein richting Elst/Arnhem aan te sluiten. Getracht is om de meest gebruikte overstapmogelijkheden aan te bieden in Tiel. Dit wordt als volgt gerealiseerd:



Relatie Tiel - Wageningen

De snelle verbinding Tiel - Kesteren - Rhenen - Wageningen blijft in stand. Lijn 45 biedt twee keer per uur een goede aansluiting op station Kesteren richting Wageningen en vice versa.

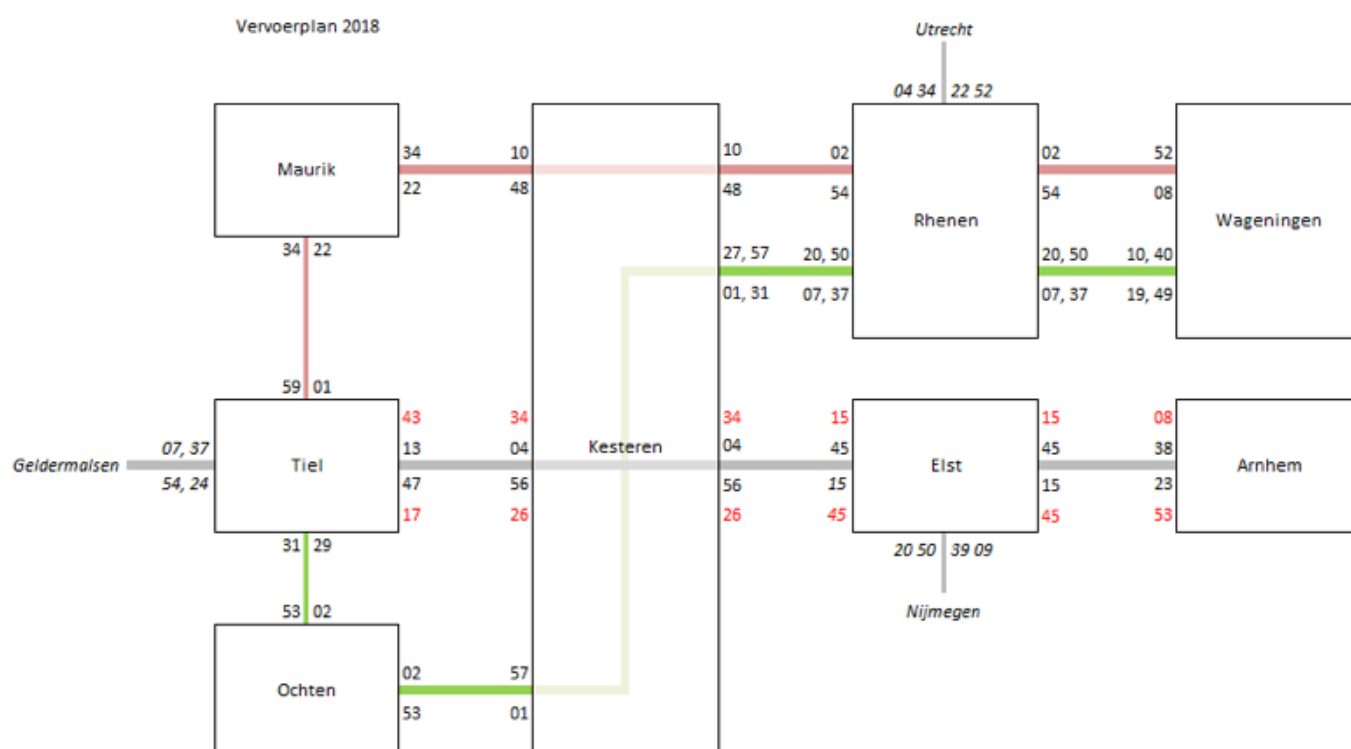
Aansluitingen lijn 44

In Tiel sluit lijn 44 aan op de trein richting Utrecht en vice versa met een overstaptijd van circa tien minuten. Er is gekozen voor de overstap richting Utrecht omdat de relatie Maurik - Arnhem/Nijmegen via station Kesteren wordt afgewikkeld.

Aansluitingen lijn 45

Lijn 45 sluit in Tiel aan op de trein richting Utrecht en vice versa. De relatie Ochten - Arnhem/Nijmegen wordt momenteel met een aantrekkelijke overstap gefaciliteerd via Kesteren. Als gevolg van de gewijzigde aankomst- en vertrektijden van de NS Sprinter in Tiel is het door de focus op deze aansluiting niet mogelijk om ook de relatie Ochten - Kesteren - Arnhem/Nijmegen aantrekkelijk aan te bieden.

3. Betuwe



Station Kesteren

In Vervoerplan 2017 is aangegeven dat de kwaliteit van de infrastructuur rondom station Kesteren niet voldoet aan de eisen die door reizigers worden gesteld; een modern en intermodaal overstapstation. Het station wordt als onveilig ervaren en de haltevoorziening als onoverzichtelijk. Dit heeft ertoe geleid dat een deel van de potentiële reizigers niet met het OV reist. De leegstand van de stationsgebouwen en verzorging van de omgeving zorgen voor een desolate sfeer. Arriva roept betrokken partijen wederom op de geschetste situatie te verbeteren.

Lijn 46

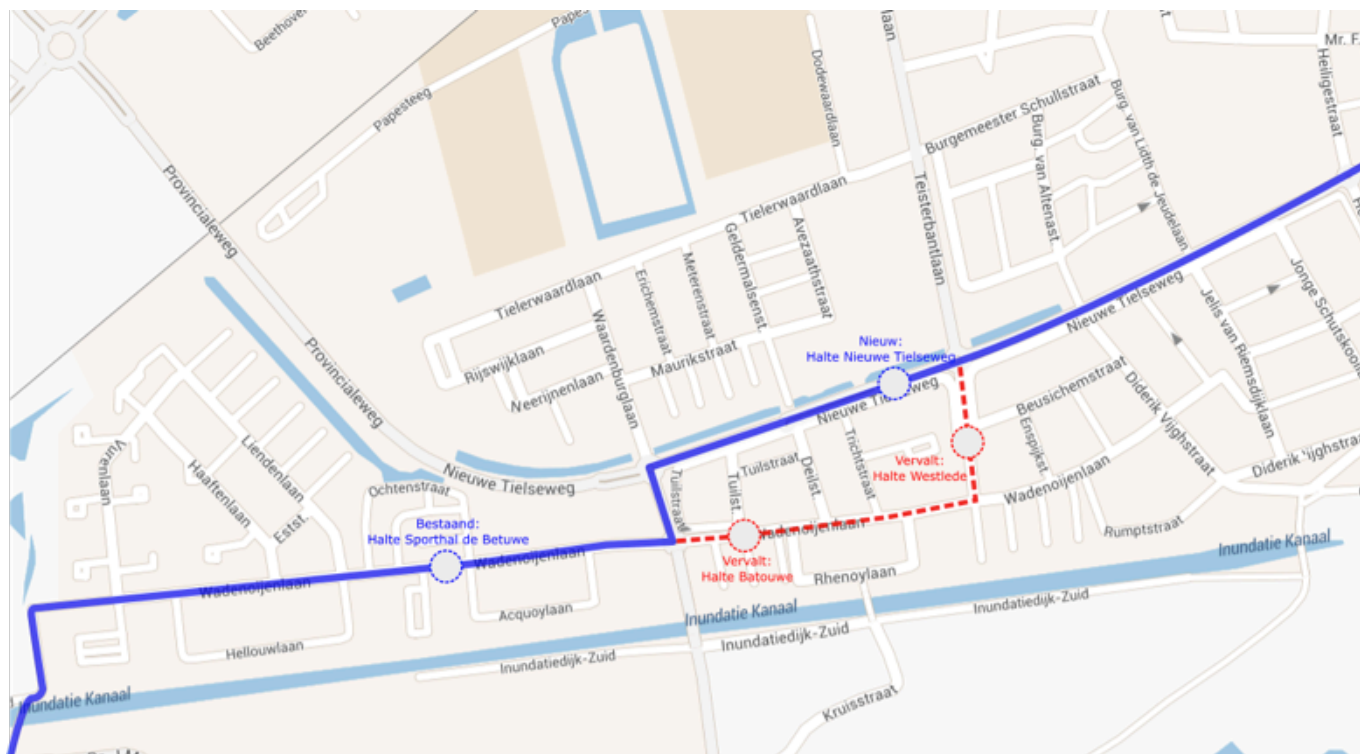
Op lijn 46 worden geen grootschalige wijzigingen doorgevoerd wat betreft dienstregeling. Lijn 46 blijft in Tiel aansluiten op de trein richting Arnhem en vice versa. Als gevolg van de gewijzigde aankomst- en vertrektijden van de NS Sprinter in Tiel kan niet meer op beide treinen aangesloten worden. Met de keuze voor een aansluiting richting Arnhem is gekozen voor de grootste reizigersstroom. Reizigers richting Utrecht kunnen in Culemborg overstappen op de trein.

In Culemborg blijft de overstap op de trein richting zowel Utrecht als 's-Hertogenbosch in stand. In Culemborg wordt getracht de overstapmogelijkheden op lijn 146 te verbeteren door een kleine wijziging door te voeren in de dienstregeling van lijn 46. Lijn 46 vertrekt een aantal minuten na aankomst van lijn 146 om eventuele vertraging op te vangen. Daarnaast worden op lijn 146 verschillende maatregelen genomen om de overstap robuuster te maken.

3. Betuwe

Infrastructuur

De gemeente Tiel is voornemens een halte aan te leggen aan de Nieuwe Tielseweg nabij de rotonde met de Teisterbantlaan. Met het aanleggen van de nieuwe halte wijzigt de route van lijn 46. De haltes Westlede en Batouwe vervallen. Vanaf halte Westlede is de loopafstand naar de nieuwe halte aan de Nieuwe Tielseweg circa 200 meter. De loopafstand van de huidige halte Batouwe naar de dichtstbijzijnde alternatieve halte is circa 300 meter.



Lijn 146

Sinds het knippen van de oorspronkelijke lijn 46 Tiel - Vianen in lijn 46 Tiel - Culemborg en lijn 146 Tiel - Vianen is de overstap tussen beide lijnen een punt van verbetering geweest. Zoals aangegeven wordt in de nieuwe dienstregeling de dienstregeling van lijn 46 aangepast om deze overstap te verbeteren. Daarnaast is in het voorjaar 2017 de route in Vianen op kleine schaal gewijzigd. Om de nieuwbouwwijk Hoef en Haag te bedienen rijdt lijn 146 een snellere route en bedient het bedrijventerrein Gaasperwaard niet meer.

Route Culemborg

In de huidige situatie rijdt lijn 146 door Culemborg over hoofdzakelijk de Prijsseweg. Deze weg is gedeeltelijk ingericht als fietsstraat en wordt als zodanig veelvuldig gebruikt. Lijn 146 loopt door de hoeveelheid langzaam verkeer vertraging op in Culemborg. Gemeente Culemborg heeft aangegeven voorstander te zijn van een routeaanpassing in Culemborg. De voorgestelde route bedient de westzijde van Culemborg beter. Arriva gaat met de gemeente in gesprek over haltevoorzieningen aan de route, waarbij het uitgangspunt is dat de huidige route wordt gereden zolang er nog geen haltevoorzieningen aan de nieuwe route zijn gerealiseerd.

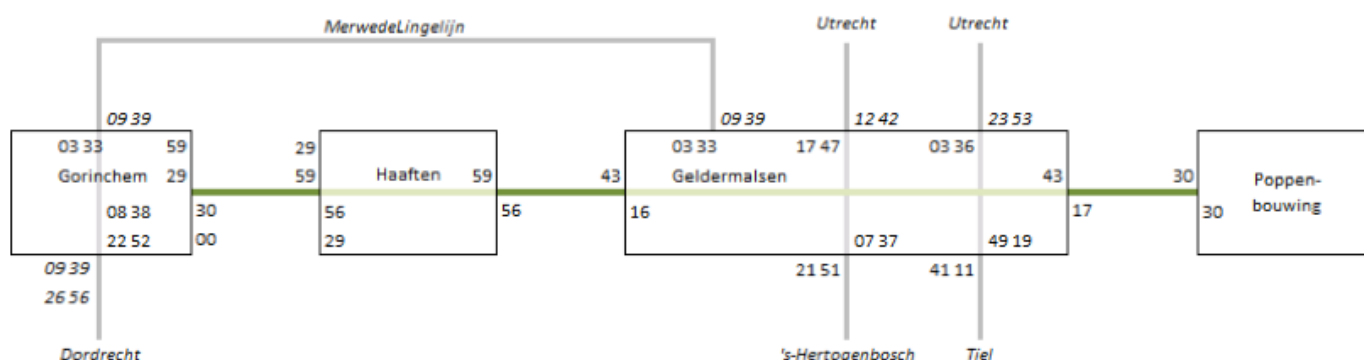
3. Betuwe

Lijn 47 - 647

De dienstregeling van lijn 47 wordt qua tijdligging aangepast om te blijven aansluiten op treinen in Geldermalsen. Ook de overstap in Gorinchem richting Dordrecht blijft gehandhaafd.

Onderstaande schema toont de aansluitingen overdag bij de gewijzigde treindienstregelingen.

Vervoerplan 2018: Lijn 47 overdag



Lijn 647 rijdt momenteel vier ritten richting Geldermalsen en Gorinchem. In Gorinchem rijdt lijn 647 direct naar onderwijsinstelling Gomarus en niet naar station. Deze constructie blijft in dienstregeling 2018 gehandhaafd. De tijdligging wordt aangepast in relatie tot de aanpassingen van lijn 47.

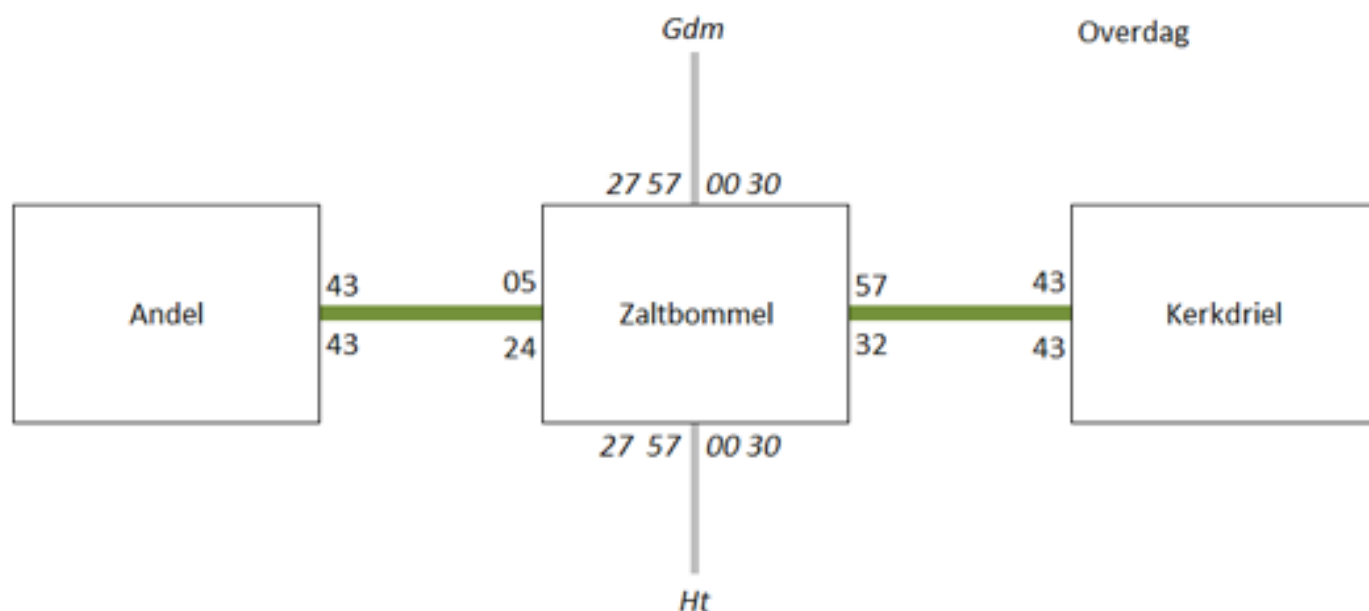
4. Bommelerwaard

Lijn 49

Lijn 49 verbindt momenteel een groot deel van de noordelijke Bommelerwaard met Zaltbommel, Kerkdriel en Andel. Andel trekt vanuit de Bommelerwaard scholieren richting het Prinsentuin College. Zaltbommel biedt, naast zijn eigen voorzieningen, goede overstapmogelijkheden richting Utrecht en 's-Hertogenbosch.

De huidige ochtend en middagdienstregeling vervalt. Door gewijzigde aankomst en vertrektijden van de trein is een gewijzigde dienstregeling noodzakelijk. De bussen op de verbinding Andel - Zaltbommel sluiten in dienstregeling 2018 op station Zaltbommel aan op zowel de treinen richting Geldermalsen als richting 's-Hertogenbosch. De relatie Kerkdriel - Zaltbommel sluit alleen aan op de trein richting Geldermalsen. Vanuit Kerkdriel is het aantrekkelijker om via lijn 165/665 naar 's-Hertogenbosch te reizen dan via lijn 49 en de trein. In de avonduren en weekenden zijn enkele overstaptijden ruimer doordat de NS Sprinter volgens dalmodel rijdt.

Het avondproduct van lijn 49 is de Nachtvlinder Bommelerwaard (lijn 849), deze blijft ook in 2018 bestaan. De treinen sluiten in Zaltbommel aan op de Nachtvlinder richting Brakel.



5. Land van Maas en Waal

Lijn 42

De dienstregeling van lijn 42 blijft gelijk aan de huidige dienstregeling. Momenteel is de overstap in Tiel van lijn 42 op de trein richting Utrecht ruim 15 minuten. Door de wijziging in tijdsligging van de NS Sprinter wordt de overstaptijd korter. De reisrelatie Druten richting Utrecht wordt hierdoor sneller.

Lijn 165 - 665

In december 2017 is in de ochtendspits een tienminutenfrequentie ingevoerd op het traject Kerkdriel - 's-Hertogenbosch. Deze constructie wordt door de reiziger als prettig ervaren. Na een gewenningsperiode zijn reizigers zich meer gaan spreiden over de verschillende ritten.

In de huidige dienstregeling wordt in de kerst-, mei- en zomervakantie een standaard dienstregeling gereden op lijn 165. Dit betekent dat er tussen 7:30 en 9:00 vier keer per uur gereden wordt. Om het aanbod beter af te stemmen op de vraag, wordt dit in vakantieperioden teruggebracht naar een halfuurfrequentie.



Koppeling lijn 165 - 89

Arriva heeft in vervoerplan 2017 een koppeling van lijn 165 (Arriva) en lijn 89 (Breng) beargumenteerd. Om exploitatieve redenen bij Breng is dit plan niet gerealiseerd. Grote groepen reizigers blijven momenteel overstappen op Druten busstation.

Provincie Gelderland heeft aangegeven dat men, ondanks de huidige patstelling, toch in wil zetten op het realiseren van een doorgaande verbinding om zo een overstap voor de grootste groep reizigers te voorkomen. Zowel Arriva als Breng gaan nader met de provincie in gesprek om na te gaan wat de mogelijkheden zijn. De mogelijke aanpassing wordt zeker niet in december 2017 ingevoerd.

6. Buurtbussen

In dienstregeling 2018 worden geen grootschalige wijzigingen doorgevoerd in de buurtbuslijnen. Op een deel van de lijnen zal de tijdligging worden aangepast om aan te sluiten op treinen en reguliere buslijnen waarvan de dienstregeling is gewijzigd. Zo wordt bijvoorbeeld de aansluiting van buurtbus 267 op de treinen in Zaltbommel verbeterd. Hierdoor krijgen reizigers uit onder andere Hurwenen snellere reismogelijkheden richting 's-Hertogenbosch.

7. Schoollijnen

Afgelopen jaren is er veel gewijzigd aan het schoolnet in Rivierenland. Lijnen hebben een meer openbaar karakter gekregen. Een voorbeeld hiervan is lijn 665. Door eerst naar station 's-Hertogenbosch te rijden en daarna naar de scholengemeenschappen is de lijn aantrekkelijk geworden voor een grotere groep reizigers.

Voor de schoollijnen zijn geen grote wijzigingen voorzien. Bij een tussentijds veranderende vervoervraag kan het vervoeraanbod gewijzigd worden. Samen met onze Vervoerpartner in Rivierenland starten we een project om het intensieve scholierenvervoer (i.o. scholen en leerlingen) meer vraaggericht te maken.

