



## De ontwikkelingen in het busvervoer in 2019

### Algemeen

In 2019 zijn er twee gebeurtenissen geweest die een grote impact hebben op het busvervoer in onze regio (Salland en IJsselmond) nu en in de komende jaren. De grootste gebeurtenis is de ingebruikneming van het nieuwe busstation in Zwolle. Een tweede belangrijke gebeurtenis is de gunning van de nieuwe bus-concessie IJssel-Vecht. In de twee huidige bus concessies is geen sprake geweest van grote nieuwigheden, maar wel van een aantal kleinere wijzigingen in de lijnvoering en de dienstregelingen.

### Nieuw busstation in Zwolle

Op 17 februari is het nieuwe busstation aan de zuidzijde van het treinstation in Zwolle in gebruik genomen. Dit is een vervanging van het verouderde, chaotische en onveilige busstation aan de noordzijde van het treinstation. Dit nieuwe busstation is een grote vooruitgang voor de passagiers. Het is makkelijker en sneller te bereiken voor de treinreizigers, overzichtelijker doordat de haltes van de stads- en streekbussen niet meer liggen op twee aparte terreinen. Een positief punt is ook de betere veiligheid doordat je niet meer een drukke weg hoeft over te steken met bussen en ander vervoer. Maar er zijn ook wel een paar punten die beter zouden kunnen. De belangrijkste daarvan is de bereikbaarheid vanaf het centrum van Zwolle. De kortste weg gaat dan via de tunnel onder het treinstation en die tunnel is alleen toegankelijk met een OV-chipkaart. Wie die kaart niet heeft moet dan een stuk omlopen. Het was oorspronkelijk de bedoeling dat er een pasarelle zou komen voor reizigers en andere voetgangers die van de noordkant van het treinstation naar de zuidkant (en omgekeerd) willen lopen zonder gebruik van een OV-chipkaart. Een tweede tekortkoming is de te beperkte beschutting tegen weer en wind. Het busstation bestaat uit een langgerekt eiland dat grotendeels onoverdekt is en op de op de onoverdekte stukken ook maar weinig schuilplaatsen heeft.

### Concessie IJssel-Vecht

In december 2020 gaat de nieuwe concessie IJssel-Vecht in. Dit is een complexe gezamenlijke concessie van de provincies Overijssel, Gelderland en Flevoland. In eerste instantie is het een combinatie van de huidige concessies Midden Overijssel en Veluwe. Einde 2021 komt daar dan de concessie Lelystad bij en einde 2023 de concessie IJsselmond. Maar er komt niet alleen wat bij, er gaat ook weer wat vanaf. Einde 2022 gaat het zuidelijke gedeelte van de Veluwe naar de concessie Rijn-Waal en einde 2023 gaat Deventer en omstreken naar de concessie Berkel-Dinkel.

In het voorjaar van 2019 is deze concessie in de markt gezet. Daarop hebben de vervoerders Arriva, Connexion, EBS en Keolis een bod gedaan. Het aanbod van Keolis kwam als het beste uit de bus, waardoor de concessie vooralsnog aan Keolis is gegund. Op het moment van schrijven van deze notitie staat de definitieve gunning aan Keolis nog niet vast omdat de bezwaartermijn voor de andere drie aanbieders nog niet is verlopen. Als er geen bezwaren komen zal de definitieve gunning aan Keolis in november plaatsvinden. Als één of meer aanbieders wel met bezwaren komen zal dat tot een (aanzienlijke) vertraging leiden en is het ook nog denkbaar dat de definitieve gunning niet aan Keolis zal worden verleend maar aan één van de andere aanbieders. Zolang de definitieve gunning niet heeft plaatsgevonden kunnen wij dus geen oordeel vellen over de kwaliteit vanuit reizigersoogpunt van deze nieuwe concessie.

## **Bus concessies Midden Overijssel en IJsselmond**

In 2019 is in de concessie Midden Overijssel in Zwolle Zuid de frequentie van de stadslijnen 2 en 4 gehalveerd van 4 keer per uur naar 2 keer per uur op werkdagen overdag. Dat is ten koste gegaan van een aantal goede aansluitingen op de treinen. Dat is de zoveelste keer dat de herijking van het OV in Overijssel een verslechtering oplevert voor de reizigers. Een ander gevolg van de herijking is de opheffing van het traject Dalfsen-Oudleusen-Ommen lijn 167. Voor het traject Dalfsen-Oudleusen is dat geen probleem vanwege een buurtbus op dat traject. Daarnaast rijdt nog lijn 267 tussen Ommen station en Zwolle station in de ochtend drie ritten en 's middags in omgekeerde richting vier ritten.

Voor een kleine groep reizigers (met name scholieren) is dit wel een verslechtering omdat het meer tijd en geld kost om met de trein naar Ommen en met bus in Ommen naar de ver van het station in Ommen gelegen scholen (en ook het centrum) te komen. Voor hen is de fiets een oplossing of het overstappen op lijn 81 richting Sogenbosstraat.

In 2019 is in het Overijsselse gedeelte van de concessie IJsselmond als gevolg van de herijking lijn 79 van Meppel naar Blauwe Hand opgeheven. Deze lijn is vervangen door de scholierenlijn 679 van Meppel via Blauwe Hand naar Vollenhove. Voor de scholieren uit Vollenhove die in Meppel naar school gaan is dat wel een vooruitgang, maar voor de overige reizigers niet omdat er geen goede verbinding meer bestaat van Meppel naar Zwartsluis voor inwoners van Meppel en Zwartsluis en de tussenliggende plaatsen. Een alternatief met een buurtbus van Meppel naar Blauwe Hand is helaas tot nu toe niet van de grond gekomen.

In 2020 verandert er in het Overijsselse gedeelte de concessie IJsselmond niets. In 2020 verandert er ook niet veel in het laatste jaar in de concessie Midden Overijssel. De enige belangrijke verbetering in deze concessie is dat eindelijk het station Stadshagen in Zwolle open gaat en dat daardoor de scholiere lijn 10 van station Stadshagen naar Deltion College kan gaan rijden. Dat is een mooie verbetering voor de reizigers vanuit Kampen met bestemming Deltion College.

Zowel in 2019 als in 2020 hebben vooral de lijnen van en naar Zwolle van beide concessies te maken met langere reistijden. Dat is het gevolg van twee oorzaken. In de eerste plaats de toenemende congestie waardoor de bussen vertraging oplopen. Door het ontbreken van voldoende busbanen en een verslechtering van de voorrang van de OV-bussen bij stoplichten, kan een betrouwbare dienstregeling alleen tot stand worden gebracht door extra minuten aan de reistijd toe te voegen op bepaalde tijden van de werkdagen. Dat is een structureel probleem dat het OV geen goed doet en de concurrentie met de auto bemoeilijkt. En dat juist terwijl meer collectiefvervoer een oplossing zou kunnen bewerkstelligen voor een afnemende congestie.

De tweede oorzaak van de extra reistijd is een gevolg van het nieuwe busstation in Zwolle. Door langdurige werkzaamheden aan de noordkant van het station hebben een aantal buslijnen een tijdelijke nieuwe route gekregen met een soms grote omweg. Dat kost dus meer tijd en geld voor de passagiers en maakt de betrokken buslijnen minder attractief. Deze omrijd routes duren tenminste twee jaar en misschien bij tegenvallers nog wel langer. Pas in de loop van 2021 kunnen de betrokken lijnen weer hun normale route gaan rijden.

# De ontwikkelingen in het spoorvervoer in 2019

## Zwolle - Kampen (Kamperlijn)

Vlak voor de opening, gepland december 2017, van de Kamperlijn bleek het baanlichaam onvoldoende stabiel om met 140 km/u bereden te kunnen worden. Dit had tot gevolg de stop bij het nieuwe station Stadshagen op het laatste moment moest vervallen. De opening daarvan werd uitgesteld.

Na onderzoek naar oorzaak en schuldvraag werden de koppen bij elkaar gestoken en oplossingen aangedragen. Van de 42 mogelijke en soms dure oplossingen bleven er een aantal over, die gecombineerd soelaas zouden moeten bieden. Men kan hierbij denken aan aanpassing seinen, perrons en verzwaren fundering bovenleidingmasten.

In de eerste helft van 2019 werden al veel zaken gerealiseerd, zodat medio 2019 een proefperiode van 2 weken kon starten. De resultaten waren bevredigend en men heeft besloten ingaande dienstregeling 2020 (15 december 2019) te halteren op Stadshagen. De reeds eerder voorziene overstappen blijven behouden.

Als Rover houden wij de punctualiteit in de gaten.

## Zwolle - Enschede

Het aantal reizigers op dit baanvak stijgt nog steeds zodat twee IC en twee stoptreinen niet alleen gewenst maar ook noodzakelijk zijn. Deze regionale lijn is kostendekkend omdat de reizigers van twee kanten reizen, vanuit Enschede en Zwolle. Maar voor meer treinen zijn infrastructurele maatregelen dringend vereist. Dit betekent een gedeeltelijke spoorverdubbeling, langere perrons, aangepaste wissels, die sneller bereden kunnen worden, verzwaring van de bovenleiding. Een gigantische klus met een gigantisch investeringsbedrag. Staat bij alle partijen, waaronder de Provincie Overijssel hoog op de agenda. Maar dat is nog geen garantie.

## Emplacement Zwolle

Nadat de oostzijde van het emplacement in 2018 grootschalig werd aangepast, volgde in 2019 de westzijde. Wissels werden weggehaald of verlegd. Beveiliging vernieuwd. En het opstel terrein werd voorzien van nieuwe sporen en bovenleiding. Onder het opstelemplacement kwam een plastic laag om het grondwater te beschermen. Momenteel wordt het opstelemplacement aan de oostzijde aangepast.

## 4-sporigheid Zwolle - Herfte

De uitvoering is in volle gang. Komend jaar en in 2021 zullen nog diverse grote en kleine TVP'n (buitendienststellingen) nodig zijn voor de verder uitvoering. Naar verwachting is het werk medio 2021 gereed. Op dit moment is de vraag óf men al vanaf dat moment de vruchten, gelijktijdigheid naar Meppel en Emmen en de extra Sprinter naar Leeuwarden (die nu rijdt tot Meppel), gaat plukken wacht tot december 2021 (dienstregeling 2022).

Een zaak voor Rover om in de gaten te houden.

## Overkapping Spoor 15/16

Doordat het busstation aan de Oosterlaan verplaatst is, is er ruimte vrijgekomen voor bredere perrons langs de sporen 15/16. Bij de uitvoering hiervan is tevens een overkapping voorzien.

## **NS trajecten regionaal aanbieden**

Naast bovengenoemde infrastructurele projecten speelt momenteel de overdracht van een aantal treindiensten van de landelijke vervoerder, lees NS, naar een regionale vervoerder. Hierbij is NS, na het debacle in Zuid-Limburg, ook weer in de race.

De Sprinterverbindingen Zwolle - Groningen en Zwolle - Leeuwarden worden in dit kader genoemd. De voordelen voor de overheid zijn duidelijk. Voordelen voor reiziger en personeel moeten nog aangetoond worden. De reiziger zal in een aantal gevallen moeten overstappen voor een reis voorbij Zwolle en loopt kans op een "tariefbreuk" rondom de spits en een stijging van reiskosten.

ROVER is geen vakbond. Maar verslechterende arbeidsomstandigheden zijn indirect niet in het belang van de reiziger.

## **Dienstregeling 2020**

In het algemeen zal in 2020 weinig veranderen aan de dienstregeling van de regionale treinen. Dit geldt voor de Vechtdallijnen, de lijn Zwolle – Enschede en de lijn Oldenzaal – Zutphen.

Tussen Zwolle en Kampen zal de trein vanaf 15 december 2019 gaan stoppen in Stadshagen. Drie spitstreinen ('s ochtends vanaf Emmen en 's middags vanaf Zwolle) worden op werkdagen verlengd van Coevorden naar Emmen. In de avond vervalt een rit vanaf Emmen wegens gebrek aan passagiers. De aansluiting van de stoptreinen Zwolle – Enschede in Hengelo in de richting Oldenzaal en Zutphen verbetert. Verder zijn er plannen voor een late trein tussen Enschede en Zwolle en omgekeerd.

## **Overige zaken**

### **Nota van uitgangspunten**

In oktober hebben de provincies Gelderland en Overijssel de Nota van Uitgangspunten voor het Spoor vastgesteld. Een soort Programma van Eisen waaraan regionale spoorlijnen moeten voldoen. Het gaat om de volgende spoorlijnen: Ede/Wageningen-Amersfoort (Valleilijn), Arnhem-Winterswijk, Zutphen-Winterswijk, Zutphen-Apeldoorn, Zutphen-Oldenzaal, Almelo-Hardenberg, Zwolle-Kampen en Zwolle-Enschede.

Rover West-Overijssel is via het ROCOV Overijssel betrokken geweest bij de totstandkoming.

### **Fietsenstalling Zwolle**

De aanleg van de ondergrondse fietsenstalling op het Stationsplein heeft vertraging opgelopen. Tijdens het heien zijn er grindlagen aangetroffen. Kennelijk is het grond-mechanisch onderzoek vooraf niet grondig uitgevoerd. Waar heb ik dat vaker gehoord rondom Zwolle? De consequenties is dat de opleverdatum van augustus 2020 niet gehaald wordt. Er wordt gesproken over medio 2021. Hetgeen consequenties kan hebben voor de dienstregeling stads en streekbussen in en rond Zwolle die per 13 december 2020 ingaat.

### **Ontwikkeling stationsomgeving**

De gemeente Zwolle wil de verbinding Oude Stad - Hanzeland een upgrade geven. Hierin passen een "loper" over de Stationsweg, een mooie toegang tot de fietsenstalling, een park en beelden. Het beeld van Thorbecke komt terug. In verdere uitwerkingen komt de Pasarrel over het spoor weer terug. Deze Pasarrel zal GEEN toegang tot de sporen geven. Het is slechts een ontsluiting tussen Oude Stad en Hanzeland. De Pasarrel maakt het wel mogelijk zonder OV-Chipkaart het spoor te passeren. Over kosten, beschikbare middelen en planning is momenteel niets te melden.

## Tarieven 2019

Er is ruim twee jaar ervaring opgedaan met het Tarieven Huis Oost (THO). In juli 2017 is deze samenwerking van de provincies Gelderland, Flevoland en Overijssel begonnen. Uniforme tarieven voor alle OV, met name aantrekkelijke dal-kortingsproducten voor bus en de combinatie bus – trein, zouden meer reizigers naar bus en trein lokken. De eerste evaluatie is nog niet afgerond, maar de voorlopige conclusie lijkt niet gunstig te zijn. Het doel om buiten de spits meer mensen te trekken lijkt niet gehaald. De uitzonderlijk mooie zomer van 2018 was een van de spelbrekers.

Openbaar Vervoer wordt duurder. In 2019 is het BTW tarief voor trein en bus, met 3% verhoogd van 6 naar 9 %. Daarbij opgeteld de jaarlijkse vastgestelde landelijke tariefsverhoging van 2,75%, stegen de prijzen voor bus en trein met bijna 6%. Dat schaadt de concurrentiepositie van het OV. Cijfers van het CBS schragen deze conclusie. De prijzen in het Openbaar Vervoer zijn afgelopen tien jaar sterker gestegen dan de kosten voor autorijden. Vergeleken met 2009 betaalde een OV-reiziger afgelopen juli bijna dertig procent meer voor een kaartje. Een automobilist was gemiddeld 25 procent meer kwijt. Ter vergelijking: consumentengoederen en -diensten werden in deze periode gemiddeld 18 procent duurder

## Tarieven 2020

De tarieven voor 2020 voor de bussen en regionale treinen in Overijssel zijn inmiddels ook bekend. De tariefstijging bedraagt in dat jaar gemiddeld 2,23% en dat is meer dan de verwachte inflatie, waardoor de concurrentie positie van het OV ook in 2020 weer onder druk komt te staan. Dat gebeurt dan terwijl het juist zo nodig is om de concurrentie positie van het OV te verbeteren om redenen van minder congestie, een schoner milieu en een grotere verkeersveiligheid. Voor de busreizigers in Zwolle en omgeving is op een aantal trajecten de tariefstijging nog groter doordat in verband met langdurige werkzaamheden bij het station van Zwolle de bussen een forse omweg van soms meerdere kilometers moeten maken. Deze extra kilometers worden doorberekend in het tarief dat daardoor met circa 20 tot 50 ct. per rit stijgt bij de buslijnen waarvoor de omleiding geldt. Wij vinden dit ongewenst. Het is ongerijmd om bij een verslechtering voor de reizigers door een langere reistijd en soms een minder goede aansluiting een hoger tarief in rekening te brengen. Een lager tarief ter compensatie van de overlast is dan meer op zijn plaats.

## Vergelijking kosten auto en OV

Onze Rover collega van Gelderland, Hans Schmal, heeft een kostenvergelijking gemaakt tussen reizen met een eigen automobiel en OV. Dat was geen eenvoudige opdracht. Teveel variabelen maken het vergelijken lastig: type auto c.q. kortingskaart, afstand en frequentie, voor- en natransport, stalling/parkeren et cetera. Uit een eerste proeve bleek, uitgaande van de goedkoopste auto, het OV in het nadeel. Vergelijkingen pakken nog nadeliger uit voor het OV als gemak en tijdwinst kwantificeerbaar zouden zijn. De auto wint het op die punten moeiteloos. Reden om ons als Rover in te zetten voor verbetering van de ketenmobiliteit: de reis van deur tot deur moet aantrekkelijker worden, willen meer mensen kiezen voor OV.

Een aantrekkelijker tarievensysteem om de concurrentiepositie van het OV te verbeteren betreft niet alleen de kilometerkosten per persoon voor het maken van een reis per OV, maar ook voor het samen reizen voor kleine groepen (bijvoorbeeld een groep van 4 mensen). Als die samen in een auto rijden, zijn de kosten precies gelijk als ware het een reis van slechts één persoon in de auto. Bij het OV kan bij volwassen reizigers met 4 personen de reis zo maal vier keer zo duur uitvallen als bij één persoon. Wil het OV bij samen reizen van kleinere groepen concurreren met de auto moeten er in het tarievensysteem van bus, tram en metro (en in mindere mate ook voor het treinvervoer) nog grote stappen worden gezet.