

Gemeente Deventer

Openbaar-vervoervisie Deventer

Eindrapport

Kaderstellend openbaar vervoerbeleid van de gemeente Deventer
en uitgangspunt bij het overleg met de provincie Overijssel

Gemeente Deventer

Openbaar-vervoervisie Deventer

Eindrapport

Kaderstellend openbaar vervoerbeleid van de gemeente Deventer
en uitgangspunt bij het overleg met de provincie Overijssel

Datum 18 april 2008

Kenmerk DVT277/Ebm/

Eerste versie

Samenvatting	4
1 Inleiding	9
1.1 Waarom een OV-visie Deventer?	9
1.2 Leeswijzer	9
2 Het openbaar vervoer in een notendop	10
2.1 Het huidige netwerk	10
2.2 Gebruik van het openbaar vervoer	10
2.3 Wat vinden de reizigers en inwoners?	11
2.4 Vlees noch vis	12
2.5 Conclusie: tijd om het tij te keren	12
3 Beleid op hoofdlijnen	13
3.1 Doelstelling van het openbaar-vervoerbeleid	13
3.2 Het beleid van de Provincie Overijssel	13
3.3 Differentiatie in het product	14
3.4 Frequentieverhoging	15
3.5 Ontsluiting binnenstad	15
4 Uitwerking lijnennet	17
4.1 De trein	17
4.2 Doorkoppeling 'over' het station	18
4.3 Bediening binnenstad	18
4.4 Het lijnennet	18
4.5 Servicelijn	20
4.6 Streeklijnen	21
4.7 Kwaliteit van het lijnennet	21
5 Overige kwaliteitsaspecten	23
5.1 De haltes	23

5.2	Tarieven	24
5.3	Centraal station	26
5.4	Kwaliteit stationsstalling Colmschate	27
5.5	Doorstroming stads- en streekvervoer	27
5.6	Milieu-eisen aan het materieel	27
5.7	Marketing	27
6	Actieplan	29
6.1	Nieuw lijnennet	29
6.2	Infrastructuur	29
6.3	Masterplan Station Deventer	31
6.4	Onderzoek sociale veiligheid station Colmschate	32
6.5	Plan van aanpak gratis openbaar vervoer ouderen	32
6.6	Uitbreiden beschikbaarheid OV-fiets	32
	Bijlage 1: Openbaar vervoer in Deventer	1
1.1	Historische ontwikkeling in vogelvlucht	1
1.2	Gebruik van het openbaar vervoer	2
1.3	Ontwikkelingen	3
	Bijlage 2: De mening van de burger	1
2.1	Gebruik van E-spraak	1
2.2	Belangrijke onderwerpen	1
2.3	De belangrijkste leerpunten	3
	Bijlage 3: De mening van belanghebbende partijen	1
3.1	Workshop	1
3.2	Vier thema's	1
	Bijlage 4: Waar- en onwaarheden in het openbaar vervoer	1
4.1	Waarom legt de gemeente niet veel meer stadsbussen in?	1
4.2	Waarom laat de provincie niet veel meer bussen rijden?	1
4.3	De gemeente maakt een beleidsplan voor het openbaar vervoer. Waarom?	2

4.4	Connexxion maakt toch de dienstregeling, dus die kunnen toch óók verbeteren?	2
4.5	De bussen zitten toch nooit vol; als er goedkopere kleine bussen worden ingezet dan kunnen ze toch wel vaker rijden?	2
4.6	Bij een buurtbus worden de chauffeurs niet betaald; dat is toch veel voordeliger?	3
4.7	Bij gratis openbaar vervoer reizen er toch veel meer mensen met de bus?	3
4.8	Maar waarom kan dat dan wel in Vlaanderen?	3
4.9	Kunnen bussen minder gaan vervuilen?	4

Bijlage 5: Route door Steenbrugge **1**

Bijlage 6: Achtergrond bij kostenramingen infrastructuur **1**

6.1	Centrumhalte Pikeursbaan	1
6.2	Centrumhalte Houtmarkt	1
6.3	Doorstromingsgarantie rotonde Boreel	1
6.4	Verbeteren wegdekkwaliteit Keizerstraat en Pikeursbaan	2
6.5	Prioriteit bij verkeerslichten Kazernestraat – Mr. De Boerlaan	2
6.6	Halte Snipperlingsdijk/ROC, busstrook en prioriteit bij verkeerslichten Mr. De Boerlaan – Snipperlingsdijk	2
6.7	Verbeteren wegdekkwaliteit Singel	2
6.8	Uitbreiden prioriteitsregelingen	2
6.9	Toegankelijkheid halten	3
6.10	Halte Flora	3
6.11	Tracé Steenbrugge en Diepenveen	3
6.12	Route servicelijn E station – stadhuis	3

Bijlage 7: Toegankelijke halten **1**

S

Samenvatting/speerpunten

De gemeente Deventer wil graag het openbaar vervoer in de stad versterken. In deze OV-Visie wordt daarom een integraal maatregelenpakket beschreven waarmee de rol van het openbaar vervoer wordt versterkt. Concreet spitst deze visie zich toe op een aantal concrete speerpunten, waarvoor een bestuurlijk besluit nodig is. Deze staan aan het einde van deze samenvatting opgesomd.

Doelstelling voor het openbaar vervoer

Voor het openbaar vervoer in Deventer is de volgende doelstelling geformuleerd:

doelstelling

Het openbaar vervoer in Deventer zorgt voor een duurzame bereikbaarheid van belangrijke functies en voorzieningen in de stad, zodat een substantiële bijdrage wordt geleverd aan de bereikbaarheid en het sociaal functioneren van de stad.

De doelstelling valt in een aantal subdoelstellingen uiteen:

- een duurzame bereikbaarheid betekent dat het openbaar vervoer een schone vervoerwijze is, waarmee ook op langere termijn de leefbaarheid in de stad kan worden gegarandeerd;
- een substantiële bijdrage in de bereikbaarheid betekent dat het openbaar vervoer een hoger aandeel verwerft in de modal split naar het centrum van Deventer en zodoende bijdraagt aan een florierende binnenstad (inclusief Boreel);

- een substantiële bijdrage in het sociaal functioneren van de stad betekent dat (bijna) iedereen een betaalbare vervoersvoorziening wordt geboden opdat zij kunnen deelnemen aan het maatschappelijk verkeer.

Verbetering van het lijnennet

Om de doelstelling te kunnen bereiken is een forse kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer nodig. In de OV-Visie is een groot aantal verbeteringen, op alle relevante onderdelen van het openbaar vervoer opgenomen.

Snelheid versus oppervlakteontsluiting

Meer dan in de huidige situatie wordt onderscheid gemaakt in servicefunctie en expressefunctie. In het voorgestelde lijnennet zorgen een aantal lijnen voor snelle verbindingen vanuit de Vijfhoek, Colmschate en Bathmen naar het centrum en centraal station (deels via het nieuwe ziekenhuis). Deze lijnen zijn gekoppeld aan lijnen aan de westkant van het station, zodat vanuit de gehele stad goede verbindingen bestaan

met het centrum en het ziekenhuis. Een aantal lijnen vervult een meer ontsluitende rol. In het centrum wordt een servicelijn geïntroduceerd die het station verbindt



met het gemeentekantoor en op termijn de bibliotheek. Deze lijn maakt deel uit van het stadsbusnetwerk en is dus zonder bijbetalen toegankelijk.

Verhoging frequenties

Op een groot deel van het netwerk worden de frequenties van de bus verhoogd tot 4 keer per uur per richting. Hierdoor kunnen betere onderlinge aansluitingen worden geboden en, minstens zo belangrijk, worden de aansluitingen op de treinen verbeterd. De verhoging van de frequenties zorgt voor een forse kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer.

Ontsluiting binnenstad

Tijdens de E-spraak is de wens voor een betere bediening van de binnenstad sterk naar voren gekomen. Deze verbetering zou vorm kunnen krijgen door introductie van een nieuwe centrumroute via de Pikeursbaan en de Houtmarkt. Echter

recentelijk is De Boreel geopend en is een looproute tussen De Boreel en de binnenstad gerealiseerd, die mogelijk conflicterend is met de gewenste centrumroute voor het openbaar vervoer. Het komende half



jaar gaat de gemeente de verkeerssituatie rond De Boreel evalueren. Aan de hand van de resultaten zal worden bekeken hoe de gewenste busroute door het centrum met het verkeer van/naar De Boreel kan worden gecombineerd.

Ontsluiting Steenbrugge en Diepenveen

In de ontwikkeling van Steenbrugge is tot nu toe steeds uitgegaan van een bediening met streeklijn 165. Deze bediening kan om exploitatie-technische redenen niet worden gerealiseerd. Als alternatief is in deze OV-visie een nieuwe stadslijn geïntroduceerd die Steenbrugge ontsluit en doorrijdt naar Diepenveen. Hiermee worden beide wijken optimaal per openbaar vervoer ontsloten en ontstaat een rechtstreekse verbinding tussen Steenbrugge enerzijds en winkelcentrum Keizerslanden en de binnenstad anderzijds. Combinatie is mogelijk met een meer op de behoefte (van vooral scholieren) afgestemde opzet van lijn 161.

Deze nieuwe buslijn is echter kostbaar. Een goedkoper alternatief is het combineren met lijn 4 (van/naar Heeten) met een halte ter hoogte van de centraal in Steenbrugge geprojecteerde rotonde. Gedurende de ontwikkeling van deze woonwijk voldoet deze wijze van bedienen en zou een kleinschaliger vorm van openbaar vervoer tussen dorp en binnenstad de bediening van Diepenveen kunnen verbeteren.

Tenslotte: uit de E-spraak is een aantal wensen gekomen die met de introductie van een nieuwe, tangentiële buslijn (lijn f) grotendeels kunnen worden ingewilligd. Deze lijn zou een ontsluitende en servicegerichte functie kunnen hebben voor Diepenveen, de verzorgingstehuizen in Keizerslanden, het nieuwe Ziekenhuis, de Vijfhoek, NS-

voorstadshalte Colmschate en winkelcentrum Flora. De vorm waarin deze lijn kan worden geëxploiteerd en de mate waarin deze een aanvulling moet zijn op de overige buslijnen is onderwerp van nadere studie.

Overige kwaliteitsaspecten

Niet alleen in het lijnennet zijn verbeteringen voorgesteld, ook voor de trein, de haltes en de tarieven zijn voorstellen opgenomen.

Verbeteringen voor de trein

De gemeente streeft naar verbetering van de openbaarvervoerverbindingen met de Randstad en dringt daarom aan op versnelling van de treinen tussen Deventer en Amersfoort en verhoging van de frequentie. In samenwerking met ProRail werkt de gemeente aan uitbreiding van het station met een derde perron.

Zoals al was aangekondigd in de Netwerkanalyse Stedendriehoek zet de gemeente in op realisatie van de stations Bathmen, Deventer-Zuid (ook wel Poort van Salland genoemd) en Deventer-Noord. Hiervoor wordt een haalbaarheidsonderzoek gestart.

Verbetering haltes

In de komende jaren zullen alleabri's op haltes in Deventer worden vervangen. Hierdoor krijgen de haltes meer verblijfskwaliteit. Daarnaast wordt een groot aantal haltes beter toegankelijk gemaakt. De gemeente investeert hierin samen met de Provincie.



De bekendheid van potentiële reizigers met het openbaar vervoer en de dienstregeling van de bus wordt verder verbeterd. De gemeente neemt initiatief om dit gezamenlijk met Connexxion vorm te geven.

Simpel tariefsysteem, lagere tarieven

In 2006 is het eurokaartje geïntroduceerd op de stadsdienst Deventer. Met dit kaartje kan in de daluren en op zaterdag en zondag voor € 1,- enkele reis (op zaterdag retour) worden gereisd. Hierdoor is een veel simpeler tariefsysteem ontstaan dat bovendien vanuit verder weggelegen wijken (Vijfhoek en Colmschate) goedkoper is dan de strippenkaart.

Om het openbaar vervoer voor ouderen aantrekkelijker te maken start de gemeente met het opstellen van een plan van aanpak voor de introductie van gratis openbaar vervoer voor ouderen. Hierbij zullen nadrukkelijk ervaringen in andere gemeenten worden meegenomen.

Ruimtelijke verkenning stationsomgeving

Rondom station Deventer speelt een aantal problemen. De onbewaakte stalling is te klein en het busstation is onoverzichtelijk en mist flexibiliteit. Bovendien wordt gesproken over uitbreiding van het station met een derde perron (zie hiervoor). De gemeente gaat samen met Provincie en ProRail een ruimtelijke verkenning stationsomgeving opstellen, waarin een oplossing wordt gezocht voor genoemde opgaven.



Sociale veiligheid stationsstalling Colmschate

De gemeente gaat onderzoeken op welke wijze de sociale veiligheid van met name de fietsenstalling op station Colmschate kan worden verbeterd.

Verbetering doorstroming stads- en streekvervoer

In overleg met Connexxion worden de knelpunten in het lijnennet geïdentificeerd. Door gerichte maatregelen worden deze knelpunten aangepakt. Daarnaast wordt een busstrook aangelegd van Epse tot de Fisbystraat. Hierdoor verbetert de doorstroming van de streeklijnen.

Milieu-eisen aan materieel

De gemeente is voorstander van de introductie van schoner materieel in de concessie. Hieraan zijn kosten verbonden. De gemeente zal, samen met de provincie een businesscase schoon openbaar vervoer voor Salland uitvoeren.



Speerpunten

Met de vaststelling van deze openbaar vervoervisie Deventer en de daarin verwoorde doelstelling vindt besluitvorming plaats over de volgende speerpunten:

- ◆ De gemeente streeft naar scheiding in het lijnennet tussen snelle, verbindende lijnen vanuit de buitenwijken/kernen naar de binnenstad en doorkoppeling van lijnen op het NS-station. Aanvullend op dit net komen meer ontsluitende lijnen, waaronder in de binnenstad;
- ◆ Verhoging van de frequentie op de stadslijnen naar 4x per uur per richting (is per 6 januari 2008 ingevoerd);
- ◆ Het besluit over de introductie van een nieuwe centrumroute via de Houtmarkt-Pikeursbaan als onderdeel van het (stads) lijnennet laten afhangen van het functioneren van de Boreel en de (voetgangers)relatie met de rest van het winkelgebied;
- ◆ Streven naar een verbeterde bediening van het dorp Diepenveen en de in de OV-visie beschreven varianten hiervoor als uitgangspunt gebruiken;
- ◆ Wensen uit de E-spraak wat betreft de bediening van het nieuwe ziekenhuis, NS-station Colmschate, verzorgingstehuizen in Keizerslanden en Steenbrugge koppelen aan een variantenstudie waarbij ook de bediening van Steenbrugge en Diepenveen wordt betrokken;
- ◆ De gemeente spant zich in om in het kader van de herstructurering van de Rivierenwijk en de realisering van een wijkvoorzieningscentrum (WVC) een hierop aangepaste busrouting te realiseren;
- ◆ Als onderdeel van het regiorail plus project en in samenwerking met andere partners een haalbaarheidsstudie starten naar de realisatie van extra treinstations Deventer-zuid, Deventer-noord en Bathmen;
- ◆ Streven naar versnelling van de treinen tussen Deventer en Amersfoort en verhoging van de frequentie. In samenwerking met ProRail werkt de gemeente aan uitbreiding van het station met een derde perron;
- ◆ Binnen de hiervoor geldende wetgeving maakt de gemeente een groot aantal bushaltes beter toegankelijk, reserveert hiervoor de benodigde middelen en koppelt deze aan subsidie;
- ◆ De gemeente stelt een plan van aanpak op voor de introductie van gratis openbaar vervoer voor ouderen;
- ◆ De gemeente stelt samen met Provincie en ProRail een ruimtelijke verkenning stationsomgeving op, waarin een oplossing wordt gezocht voor uitbreiding van het busstation, de fietsenstalling en de realisering van het 3^e stationsperron;
- ◆ De gemeente gaat onderzoeken op welke wijze de sociale veiligheid van met name de fietsenstalling op station Colmschate kan worden verbeterd;
- ◆ De gemeente onderzoekt in overleg met de provincie en Connexxion de verbetering van de doorstroming van de bussen;
- ◆ De gemeente zal in het belang van schoner materieel samen met de provincie een businesscase schoon openbaar vervoer voor Salland uitvoeren.

1

Inleiding

Het openbaar vervoer is een belangrijk onderdeel van het verkeersbeeld van Deventer. Vandaar dat openbaar vervoer onmisbaar is in een integraal verkeers- en vervoersbeleid. In deze OV-visie ontvouwt de gemeente Deventer haar visie op de toekomst van het openbaar vervoer in de stad. Een bloeiende toekomst waarin de kwaliteit van het vervoer weer centraal staat, waarin een helder product wordt geboden aan de (potentiële) gebruiker en waarin alle elementen gezamenlijk zorgen voor groei van het gebruik van het openbaar vervoer. Inmiddels is een serieuze start gemaakt met het substantieel verbeteren van deze kwaliteit door de invoering van de kwartiersdienst op de stadslijnen.

1.1 Waarom een OV-visie Deventer?

Het stads- en streekvervoer in Deventer en Salland is in december 2003 door de provincie Overijssel aanbesteed voor een periode van 6 jaar, met een tussentijdse evaluatie na 4 jaar. De kwaliteitcijfers van het vervoer zijn goed, waardoor de concessie doorloopt tot eind 2009. Op dat moment moet de aanbesteding voor de volgende periode zijn voltooid. De gemeente Deventer levert met de OV-visie een belangrijke bijdrage aan het Programma van Eisen voor deze aanbesteding.

Parallel daaraan vragen diverse stedelijke en beleidsmatige ontwikkelingen om een visie op het gemeentelijke beleid ten aanzien van openbaar vervoer. Te noemen zijn bijvoorbeeld de ontwikkeling van de Boreelkazerne en uitbreiding van het kernwinkelgebied, de nieuw-

bouwlocatie Steenbrugge, de plannen om het verkeer te gaan doseren op drukke invalswegen en de verplaatsing van het ziekenhuis. Bovendien zorgt een heldere en ambitieuze visie voor een duidelijke sturing op de ontwikkelingen in het verkeers- en vervoersbeleid. In deze OV-visie is het perspectief voor de toekomst vertaald in concreet beleid en een actieplan voor de korte termijn. Enkele maatregelen uit het actieplan zijn inmiddels uitgevoerd (kwartiersdienst stadslijnen) of in gevorderd stadium van voorbereiding (toegankelijkheidsverbetering haltes). Ook voor verbetering van de stationsomgeving, waaronder het busstation, is een ruimtelijke verkenning gestart.

1.2 Leeswijzer

Deze visie beschrijft de gewenste ontwikkeling van het openbaar vervoer in Deventer. De visie begint natuurlijk niet op nul; er is nu al openbaar vervoer en dat heeft sterke en zwakke punten. Het huidige lijnennet en alle bijbehorende zaken worden in hoofdstuk 2 beschreven. Daarna volgt de visie op hoofdlijnen. Welke doelstelling heeft de gemeente met het openbaar vervoer, hoe wordt die op abstract niveau uitgewerkt en hoe past dit binnen het beleid van de Provincie Overijssel? In hoofdstuk vier volgt de uitwerking van de hoofdlijnen in een concreet lijnennet. Hoofdstuk vijf is gewijd aan alle overige aspecten die zorgen voor een kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer. Tot slot beschrijven we in hoofdstuk zes welke acties in de komende jaren moeten worden ondernomen om de visie te realiseren.

2 Het openbaar vervoer in een notendop

Het openbaar vervoer in Deventer is al sinds jaar en dag in ontwikkeling. Zonder enige kennis van (de ontstaansgeschiedenis van) het huidige netwerk en het gebruik van het openbaar vervoer kan geen visie worden ontwikkeld op de toekomst. Zo mogelijk nog belangrijker is de mening van reizigers, inwoners en belangengroeperingen. In dit hoofdstuk wordt het openbaar vervoer in Deventer beschreven.

2.1 Het huidige netwerk

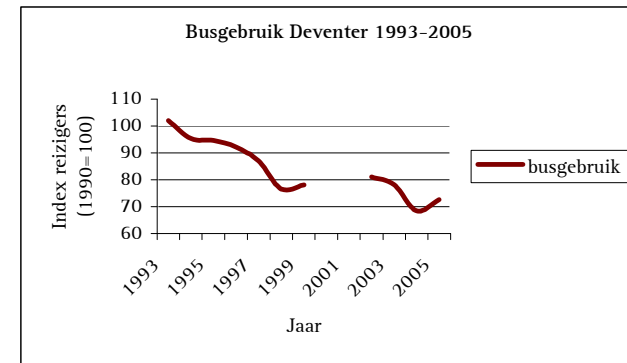
Het openbaar-vervoernetwerk in Deventer bestaat uit 7 stadsbuslijnen, de Centriumbus, 5 streekbuslijnen en 1 buurtbuslijn. Alle stadsbussen rijden met overdag een frequentie van 2 keer per uur, waarbij door de vorming van ringlijnen (de lijnen 2/3 en 1/5 vormen samen een ring) op een aantal plekken een kwartierdienst wordt geboden. Alle buslijnen rijden via het station en bieden daar aansluiting op de treinen richting Zutphen/Arnhem, Apeldoorn/Randstad, Zwolle en Hengelo/Enschede. De treinen rijden tweemaal per uur.

Naast de stadsbussen vervullen ook de streekbussen een belangrijke rol in de openbaar-vervoerontsluiting van Deventer. Lijn 161 zorgt voor de ontsluiting van Diepenveen, lijn 171 voor de ontsluiting van De Hoven. Daarnaast zorgt lijn 165 voor de verbinding met Raalte en de lijnen 56 en 81 voor de relatie met Epse en verder.

2.2 Gebruik van het openbaar vervoer

Jaarlijks maken ongeveer 1,5 miljoen reizigers gebruik van de stads- en streekbussen in Deventer. Ondanks de groei van de stad is dit aantal in de afgelopen jaren flink gedaald.

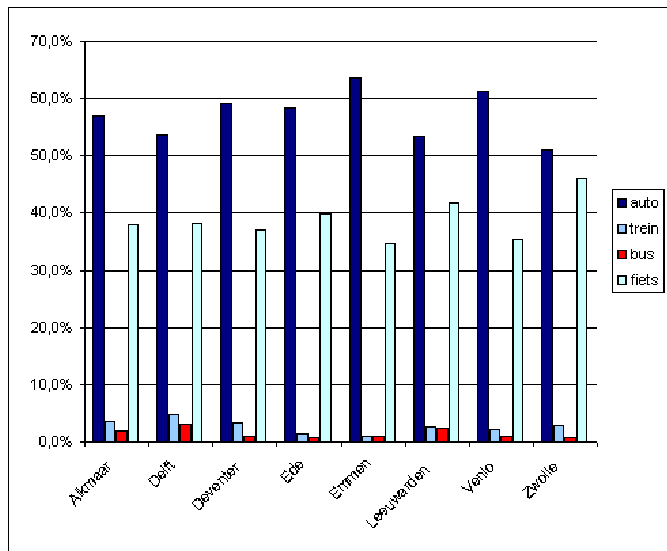
Gemiddeld zitten er, op het drukste punt van de lijn gemeten, ongeveer 13 reizigers in de stadsbus. In de spits is dit aantal wat hoger, in de daluren lager. De gemiddelde bezetting op de stadsdienst blijft hiermee flink achter bij het gewenste niveau (voor een gezonde exploitatie wordt uitgegaan van ruim 20 reizigers gemiddeld op het drukste punt).



Figuur 2.1: busgebruik in Deventer (bron: Connexxion)

Ook in vergelijking met enkele andere steden van dezelfde omvang blijft het busgebruik in Deventer achter (zie figuur 2.2). Tegelijkertijd blijkt uit deze vergelijking dat méér steden met een gebrek aan belang-

stelling voor de bus kampen. In één van die steden (Zwolle) is onlangs (in 2005) de dienstuitvoering sterk verbeterd¹, waardoor een flinke reizigersgroei (20 à 30%) is gerealiseerd. Dit toont aan dat verbetering van het openbaar vervoer in steden zoals Deventer mogelijk is én effect kan sorteren.



Figuur 2.2: vergelijking van de modal-split in 2005 van enkele middelgrote steden (92.000 – 115.000 inwoners)

¹ bij de aanbesteding van het openbaar vervoer in Zwolle heeft de nieuwe vervoerder een forse frequentieverhoging doorgevoerd (vrijwel overal een kwartierdienst) en is de bediening van de binnenstad verbeterd. Het gevolg is een toename van het aantal reizigers en reizigerskilometers.

De daling van het openbaar-vervoergebruik in de afgelopen jaren heeft verschillende oorzaken. De stijging van het autobezit en daarmee het autogebruik is een landelijke trend die zijn effect op het openbaar vervoer in geheel Nederland heeft gehad. Ook de steeds grotere ruimtelijke spreiding van inwoners en arbeidsplaatsen (per inwoner hebben we steeds meer ruimte nodig) is van belang. Meer lokaal is een belangrijke verandering aan te wijzen die een (sterk) negatief effect heeft gehad op het gebruik van de stadsbus. In 2002 is de busbediening van de binnenstad aanmerkelijk verslechterd door het verdwijnen van de halte op de Brink. Het instellen van de Centrubus heeft deze verslechtering niet kunnen compenseren. Omdat tegelijkertijd de telsystematiek voor het aantal reizigers is gewijzigd, kan de verandering niet in aantallen reizigers worden uitgedrukt.

In bijlage 1 is een meer uitvoerige analyse van het huidige openbaar vervoer opgenomen.

2.3 Wat vinden de reizigers en inwoners?

De waardering van klanten voor het openbaar vervoer in de concessie Salland (waarvan het stadsvervoer een belangrijk deel vormt) stijgt al jaren². Reizigers zijn met name tevreden over de aanwezigheid van zitplaatsen, de informatievoorziening, de mogelijkheden om een kaartje te kopen en de frequentie van de bussen. Alleen op het tarief wordt

² Ieder jaar wordt door het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) de klantenbarometer uitgevoerd, waarbij reizigers worden geënquêteerd. De concessie Salland is in de vergelijking met alle Nederlandse concessies gestegen van een 60^e plaats in 2001 naar een 6^e plaats in 2005.

slechter gescoord dan vergelijkbare concessies. Het is niet geheel duidelijk of deze cijfers ook representatief zijn voor de stadsdienst.³

Naast de algemene gegevens uit de klantenbarometer voor de concessie Salland, is informatie verzameld onder betrokkenen bij het openbaar vervoer⁴. Uit de verschillende reacties komt naar voren dat verbetering van het openbaar vervoer in Deventer mogelijk en gewenst is. Met name de volgende verbeterpunten zijn naar voren gebracht:

- ontsluiting centrum;
- ontsluiting kerkdorpen, met name Diepenveen;
- aansluiting van bus op trein;
- tarieven vanuit Diepenveen, Vijfhoek, Colmschate en Bathmen;
- snellere routes vanuit Vijfhoek, Colmschate en Bathmen.

2.4 Vlees noch vis

Het openbaar-vervoernetwerk van Deventer kent een lange historie en is in de loop der tijd steeds verder uitgebreid. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zijn gevolgd door het verlengen van lijnen. Hierdoor is een netwerk ontstaan dat weliswaar de hele stad ontsluit, maar onvoldoende kwaliteit biedt aan (potentiële) reizigers. Noch de reiziger die een snelle verbinding met binnenstad of station wenst, noch de reiziger

³ De gegevens betreffen de gehele concessie Salland waarin ook een aantal streeklijnen is opgenomen. De getallen zijn daarom niet zondermeer op de stadsdienst van Deventer van toepassing.

⁴ Tijdens een workshop hebben belangengroeperingen hun mening gegeven. Burgers en andere belangstellenden hebben via E-spraak, een internetapplicatie voor (niet-formele) inspraak gediscussieerd over het openbaar vervoer (zie bijlage 3). Tot slot is een ambtelijke workshop georganiseerd waarin verschillende disciplines vertegenwoordigd waren.

die genoeg tijd heeft, maar niet de puf of mogelijkheid om een stuk te lopen naar de halte wordt optimaal bediend. In de workshop met belanghebbenden werd het netwerk daarom betiteld als 'vlees noch vis'. Heldere keuzen zijn nodig.

2.5 Conclusie: tijd om het tij te keren

Het openbaar vervoer in Deventer functioneert beneden de maat. Weliswaar blijkt uit de klantenbarometer dat veel reizigers het openbaar vervoer (zeer) positief waarderen, als daadwerkelijk wordt gekeken hoeveel reizigers van de bus gebruik maken ontstaat een ander beeld. De bus zit zelden vol. Blijkbaar is het openbaar vervoer onvoldoende in staat nieuwe reizigers te werven.

Maar er zijn kansen voor Deventer. Uit voorbeelden elders blijkt dat een kwaliteitsimpuls kan zorgen voor een flinke toename van het aantal reizigers. En uit gesprekken met belanghebbenden en een inventarisatie onder burgers komen veel aanknopingspunten voor een dergelijke kwaliteitsimpuls naar voren. In deze OV-visie is beschreven hoe ook in Deventer het openbaar vervoer een flinke stap voorwaarts kan maken.



3

Beleid op hoofdlijnen

In dit hoofdstuk wordt het openbaar-vervoerbeleid in de steigers gezet. Vanuit een heldere doelstelling voor het openbaar vervoer worden de belangrijkste aanpassingen en voorstellen tot 2015 beschreven. In het volgende hoofdstuk worden deze nader uitgewerkt.

3.1 Doelstelling van het openbaar-vervoerbeleid

Traditioneel heeft het openbaar vervoer een aantal rollen in de stad. Het dient bij te dragen aan de bereikbaarheid van de stad. Belangrijke functies in de stad moeten niet alleen per auto en fiets goed bereikbaar zijn, maar ook per openbaar vervoer. Hierdoor wordt een bijdrage geleverd aan het economisch functioneren van de stad. Tegelijkertijd dient het openbaar vervoer als ‘vangnet’ voor eenieder die geen gebruik kan of wil maken van de fiets en/of de auto. Tot slot kan het openbaar vervoer een bijdrage leveren aan de leefbaarheid en milieukwaliteit in de stad. Vanuit deze drie rollen kan de volgende doelstelling voor het openbaar vervoer in Deventer worden geformuleerd:

doelstelling

Het openbaar vervoer in Deventer zorgt voor een duurzame bereikbaarheid van belangrijke functies en voorzieningen in de stad, zodat een substantiële bijdrage wordt geleverd aan de bereikbaarheid en het sociaal functioneren van de stad.

De doelstelling valt in een aantal subdoelstellingen uiteen:

- *een duurzame bereikbaarheid* betekent dat het openbaar vervoer een schone vervoerwijze is, waarmee ook op langere termijn de leefbaarheid in de stad kan worden gegarandeerd;
- een substantiële bijdrage in de *bereikbaarheid* betekent dat het openbaar vervoer een hoger aandeel verwerft in de modal split naar het centrum van Deventer en zodoende bijdraagt aan een florerende binnenstad (inclusief Boreel);
- een substantiële bijdrage in het *sociaal functioneren* van de stad betekent dat (bijna) iedereen een betaalbare vervoersvoorziening wordt geboden opdat zij kunnen deelnemen aan het maatschappelijk verkeer.

3.2 Het beleid van de Provincie Overijssel

De Provincie Overijssel is de opdrachtgever voor het openbaar vervoer in de gehele provincie, dus ook voor de stadsbus van Deventer. Dat betekent dat deze OV-visie niet kan worden opgesteld zonder tenminste inzicht te hebben in de visie van de Provincie op het openbaar vervoer.

De visie van de Provincie is vastgelegd in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) en de nota ‘Onderweg met het openbaar vervoer in Overijssel’. De Provincie zet in op een integraal openbaar-vervoernetwerk bestaande uit bus en trein, waarbij de treinverbindingen en enkele hoogwaardige busverbindingen functioneren als hoofd-dragers van het systeem. De nadruk in het openbaar-vervoersysteem ligt op doorstroming en snelheid en het bieden van kwaliteit op ver-

bindingen met zoveel mogelijk reizigers. Een onderliggend systeem van Regiotaxivervoer zorgt voor het voorkomen van vervoersarmoede.

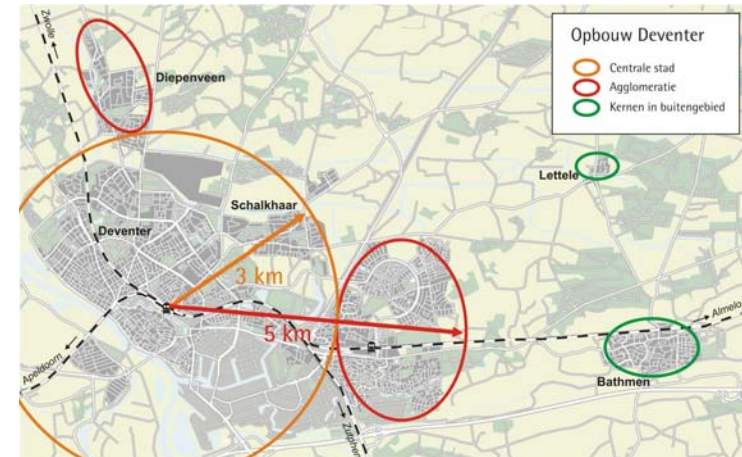
3.3 Differentiatie in het product

De doelstelling voor het openbaar vervoer in Deventer scheidt duidelijkheid over de rol van het openbaar vervoer, maar toont ook duidelijk aan dat niet volstaan kan worden met één product waarmee alle doelgroepen worden bediend. Daarom is differentiatie in het stadsbusproduct nodig. Differentiatie heeft echter ook een keerzijde. Wanneer dit leidt tot twee verschillende systemen, een gericht op bereikbaarheid en een gericht op het sociaal functioneren, zullen de kosten fors toenemen en wordt het openbaar vervoer onbetaalbaar. Bij het opzetten van het lijnennet is daarom gedifferentieerd waar nodig en geïntegreerd waar mogelijk.

In figuur 3.1 is de gemeente Deventer verdeeld in 3 typen gebieden, centrale stad, agglomeratie en kernen in het buitengebied.

Servicefunctie in de centrale stad

De 'centrale stad' omvat het gebied binnen een straal van 3 kilometer van station en binnenstad. Binnen dit gebied hebben de fiets en lopen het primaat voor de bereikbaarheid van functies voor eenieder die hiervan gebruik kan maken. Het openbaar vervoer heeft in dit gebied met name een 'sociale functie', gericht op het sociaal functioneren van de inwoners van de stad. De lijnen kennen een fijnmazige route, de haltes zijn goed toegankelijk en centraal in de wijken gelegen. Overigens is de doelgroep voor deze functie van het openbaar vervoer klein (zie bij-



Figuur 3.1: opbouw van Deventer in 3 typen gebieden

voorbeeld het gebruik van de centrumbus, die speciaal voor deze doelgroep rijdt), waardoor forse uitbreiding van de sociale functie van het openbaar vervoer niet opportuun is.

Expressefunctie in de agglomeratie

De 'agglomeratie' omvat de wijken Vijfhoek en Colmschate en de kerkdorpen Diepenveen en Bathmen. Deze liggen op 3 tot 10 kilometer van de binnenstad en het station. Voor inwoners van deze wijken ligt het primaat bij snelheid van de verbindingen met belangrijke functies, de binnenstad en het station. De buslijnen zorgen vanuit deze gebieden voor snelle verbindingen met de belangrijkste stedelijke functies (binnenstad, Deventer Ziekenhuis, station, winkelcentrum Flora, De Scheg).

De doorstroming van deze lijnen is goed door gebruik te maken van busbanen, busstroken en prioriteitsregelingen bij verkeerslichten.

3.4 Frequentieverhoging

De kwaliteit van de stadsdienst kan worden verhoogd door de frequenties van het vervoer te verhogen. Een kwartiersdienst op een groot deel van het net zorgt voor een belangrijke impuls voor het vervoer. Niet alleen krijgen de inwoners en bezoekers van Deventer hierdoor meer reismogelijkheden, ook verbeteren hierdoor de aansluitingen op de trein.

3.5 Ontsluiting binnenstad

Tot de lijnennetwijziging in 2002 vormde de halte 'Brink' de centrale halte van het busverkeer in de Deventer' binnenstad. Met het centraal station vormde de halte de belangrijkste halte in het lijnennet. Met het verdwijnen van deze halte is de kwaliteit van het netwerk aanzienlijk verslechterd⁵. De centrumontsluiting vormde een belangrijk discussiepunt onder burgers op het internetforum en was tevens gespreksonderwerp tijdens de workshop met belanghebbenden. Een betere centrumontsluiting is daarom niet alleen een vervoerkundige noodzaak, maar kent een breed draagvlak onder belanghebbenden.

Door de realisatie van een nieuwe centrumroute (zie figuur 3.2) kan de ontsluiting van de binnenstad grotendeels worden hersteld. Een be-

⁵ Omdat in die periode ook de telsystematiek van het aantal reizigers is gewijzigd, kunnen de effecten op reizigersaantallen niet goed in beeld worden gebracht.

langrijk deel van het busverkeer krijgt hierdoor twee centrale stadshaltes, de halte Pikeursbaan nabij de Brink en de halte Houtmarkt op de verbindingssas tussen binnenstad en Boreelcomplex. Door aanpassing van deze beide haltes en uitbreiding van de bediening wordt een flinke impuls gegeven aan de bereikbaarheid van de binnenstad en De Boreel en de kwaliteit van het openbaar vervoer in de stad. De halte Pikeursbaan ondersteunt de wens om de Keizerstraat verder te ontwikkelen als onderdeel van de binnenstad.



Figuur 3.2: nieuwe centrumroute

De binnenstad is echter een kwetsbaar gebied, waar vele functies en belangen elkaar ontmoeten. Er wordt gewoond, gewerkt, gewinkeld en

gerecreëerd. De inpassing van de centrumroute vormt dan ook een zeer belangrijke opgave. Door een goede en zorgvuldige vormgeving kan hinder voor bijvoorbeeld inwoners en bedrijven aan de Pikeursbaan zoveel mogelijk worden voorkomen. In de plannen voor de herinrichting van de Houtmarkt wordt reeds rekening gehouden met het openbaar vervoer, vanwege de bestaande buslijn naar station Twello. De centrumroute brengt een toename van het aantal busbewegingen in dit voetgangersgebied met zich mee. Het is dan ook raadzaam om eerst het functioneren van de recentelijk gerealiseerde looproute tussen binnenstad en De Boreel af te wachten alvorens de frequentie van het openbaar vervoer op de Houtmarkt sterk te verhogen. Het komende half jaar gaat de gemeente de verkeerssituatie rond De Boreel evalueren. Aan de hand van de resultaten zal worden bekeken of en hoe de gewenste busroute door het centrum met het verkeer van/naar De Boreel kan worden gecombineerd.

Indien gekozen wordt voor een route door het centrum en rijden via de Pikeursbaan op onoverkomelijke bezwaren stuit, kan een route via de Verzetslaan als alternatief dienen. Eventuele overlast van busverkeer op de Pikeursbaan wordt hierdoor vermeden, maar de prijs die daarvoor betaald moet worden is hoog. De centrumbediening verslechtert aanzienlijk doordat de halte Pikeursbaan niet meer kan worden bediend. Het zwaartepunt van het kernwinkelgebied ligt te ver van de halte Houtmarkt om van een goede ontsluiting te kunnen spreken. Wel zorgt deze route voor een goede bediening van De Boreel.

4

Uitwerking lijnennet

In het vorige hoofdstuk zijn de hoofdlijnen van het toekomstig openbaar vervoer geschetst. Daarbij is een helder onderscheid gemaakt in de expressiefunctie en de servicefunctie van het lijnennet. Dit is gekoppeld aan de gebieden waarbinnen de lijnen rijden. Dit onderscheid is ook in de uitwerking van het lijnennet leidend geweest. Ook voor de trein worden enkele voorstellen gedaan.

4.1 De trein

Verbetering van de treindiensten

Op de langere termijn streeft de gemeente Deventer naar verbetering van de openbaar-vervoerverbindingen van en naar de Randstad. Deze verbetering is tweeledig:

- snellere verbinding;
- hogere frequenties.

Het verhogen van de snelheid wordt mogelijk gemaakt door de recente goedkeuring van de Tweede Kamer voor verhoging van de maximumsnelheid op de spoorlijn Amersfoort – Enschede van 130 km/u naar 160 km/u. Een rijtijdwinst van ongeveer vijf minuten is hierdoor mogelijk. In de Netwerkanalyse Noord-Overijssel is bovendien aangekondigd dat onderzoek nodig is naar de mogelijkheden om de spoorlijn Zwolle – Arnhem te versnellen. Een spoorverdubbeling tussen Deventer en Zwolle is hiervoor mogelijk effectief.



De gemeente werkt daarnaast samen met ProRail aan uitbreiding van het hoofdstation met een extra perron. Hierdoor wordt een kwartierfrequentie van de intercity's, mogelijk gemaakt. NS heeft in een eerder stadium reeds aangegeven geïnteresseerd te zijn in frequentieverhoging. Door de Minister van Verkeer en Waterstaat is geld beschikbaar gesteld voor de perronuitbreiding. In de dienstregeling geldig vanaf 10 december 2006 is een verdubbeling (in de spits) van de frequenties tussen Deventer en Apeldoorn opgenomen.

Onderzoek stations Bathmen, Deventer-Zuid en Deventer-Noord

Met ingang van de nieuwe dienstregeling van NS per 10 december 2006 zijn in de Stedendriehoek vier nieuwe stations geopend, onder andere in Twello. Naast deze stations wordt in de Netwerkanalyse Stedendriehoek ingezet op versterking van het openbaar vervoer door Regiorail Plus. Onderdeel hiervan is de realisatie van drie stations in de gemeente Deventer: Bathmen, Deventer-Zuid en Deventer-Noord. De realisatie van station Bathmen kan niet alleen zorgen voor een sterke verbetering van de ontsluiting van Bathmen en de verbinding met Deventer, maar ook voor een aanzienlijke besparing in het busvervoer. Bovendien kan station Bathmen een functie krijgen als station voor P+R. Station Deventer-Zuid zorgt voor een goede ontsluiting van het nieuw te ontwikkelen bedrijvenpark en is mogelijk geschikt voor P+R. Station Deventer-Noord kan zorgen voor een betere ontsluiting van dit deel van de stad. Nader onderzoek naar de haalbaarheid en financierbaarheid van deze stations is gewenst.

4.2 Doorkoppeling 'over' het station

Een groot deel van de belangrijke functies in de stad (onder andere de binnenstad en het ziekenhuis) zijn gelegen ten zuiden en oosten van het centraal station. Bij de opzet van het lijnennet is ernaar gestreefd zoveel mogelijk rechtstreekse verbindingen te bieden vanuit de wijken naar de belangrijkste functies. Hiervoor zijn de lijnen veelal doorgesloopt 'over' het station heen.

4.3 Bediening binnenstad

Zoals gezegd kan de bediening van de binnenstad een essentiële verbetering zijn in het lijnennet. Deze verbetering zou kunnen worden ingevuld door alle stadslijnen die gebruik maken van de as Deventer – Colmschate te laten rijden via de centrumhalten aan de Pikeursbaan en Houtmarkt. De lijn naar het Deventer Ziekenhuis rijdt niet via de binnenstad. Het verder beperken van het aantal lijnen via de centrumroute leidt er onherroepelijk toe dat een van de Deventer wijken (Colmschate of Vijfhoek, Borgele of Platvoet) alleen met een overstap op het station de binnenstad kan bereiken. Echter, vanuit het belang van een kwalitatief goede loopverbinding tussen de Boreel en de Walstraat wordt van introductie voorlopig afgezien. Na verloop van tijd kan het functioneren van deze loopverbinding worden geanalyseerd en introductie van de busroute via de Houtmarkt worden heroverwogen.

De streeklijnen uit de richting Gorssel hebben op dit moment voornamelijk een rol in de bediening van de Hogeschool IJsselland/ROC Aventus en het station. Deze lijnen blijven ook in het nieuwe lijnen-netvoorstel rijden via de Mr de Boerlaan en de Handelskade. Via de brug van de Handelskade naar de Boreel kunnen reizigers van deze lijnen de Boreel bereiken.

4.4 Het lijnennet

Het stadsbusnetwerk van Deventer bestaat uit 5 lijnen. Om verwarring met de huidige lijnummers te voorkomen zijn de lijnen genummerd van A tot en met E. Een kaart van het voorgestelde netwerk is opgenomen op pagina 19.

Lijn A: Platvoet - Zandweerd - Centraal Station - Deventer Ziekenhuis - Vijfhoek

Deze lijn bestaat uit de huidige lijnen 3 en 5 en zorgt voor de ontsluiting van het nieuwe ziekenhuis. Bij het ziekenhuis wordt voor de hoofdingang gehalteerd. De lijn rijdt de gehele dag vier keer per uur en zorgt zodoende voor een optimale verbinding tussen de Zandweerd en het Deventer Ziekenhuis en de Vijfhoek en het station.



Lijn B: Platvoet - Keizerslanden - Centraal Station - Flora - Vijfhoek

Met deze lijn wordt een snelle verbinding geboden tussen Vijfhoek, centrum en station. Daarnaast zorgt de lijn voor de verbinding tussen Vijfhoek en winkelcentrum Flora, wordt de Scheg door deze lijn optimaal ontsloten en krijgt station Colmschate opnieuw een busverbinding met de Vijfhoek. Ook verbindt de lijn Platvoet met het station en de Scheg. De lijn bestaat grotendeels uit de huidige lijnen 1 en 2, waarbij de routevoering van lijn 1 is aangepast en deze niet langer de route via Blauwenoord rijdt. Hierdoor wordt de verbinding tussen Vijf-

hoek en het station aanzienlijk sneller. De lijn rijdt de hele dag vier keer per uur. Ook de scholenclusters aan de Snipperlingsdijk/Handelskade en in Keizerslanden worden met deze lijn bediend. Aan de Holterweg worden extra haltes voor de Rivierenwijk en Sallcon gerealiseerd.

Door de lijnen A en B in Platvoet functioneel te koppelen wordt reizigers uit het westelijk deel van Deventer een rechtstreekse verbinding met het Deventer Ziekenhuis geboden.

Lijn C: Diepenveen - Steenbrugge - Centraal Station - Centrum - Colmschate - Bathmen

In de ontwikkeling van Steenbrugge is tot nu toe steeds uitgegaan van een bediening met streeklijn 165. Deze bediening kan om exploitatie-technische redenen niet worden gerealiseerd. Als alternatief is in deze OV-visie een nieuwe stadslijn geïntroduceerd die Steenbrugge ontsluit en doorrijdt naar Diepenveen. Hiermee worden beide wijken optimaal per openbaar vervoer ontsloten en ontstaat een rechtstreekse verbinding tussen Steenbrugge enerzijds en winkelcentrum Keizerslanden en de binnenstad anderzijds.

Deze nieuwe buslijn is echter kostbaar. Een goedkoper alternatief is denkbaar, zijnde het bedienen van Steenbrugge met lijn 4 (van/naar Heeten) met een halte ter hoogte van de centraal in Steenbrugge geplande rotonde. Deze oplossing heeft echter ook nadelen: de rijtijd voor doorgaande reizigers wordt langer en de bediening van Steenbrugge via slechts één halte is beperkt. Gedurende de ontwikkeling van

deze woonwijk voldoet deze wijze van bedienen. In de eindsituatie blijft een nieuwe stadslijn de beste oplossing. Verder blijft in deze situatie de bediening van Diepenveen op het bestaande peil. De praktijk geeft daarentegen aan dat lijn 161 niet optimaal functioneert, met name vanwege de concurrentiepositie met andere vervoerswijzen, zoals trein, auto en fiets. Eerdergenoemde, nieuwe stadslijn zou in combinatie met een meer op de behoefte (van vooral scholieren) afgestemde opzet van lijn 161 voor een verbetering kunnen zorgen. In de ontwikkelingsfase van Steenbrugge zou een alternatief het inzetten van een kleinschaliger vorm van openbaar vervoer tussen dorp en binnenstad de bediening van Diepenveen kunnen verbeteren.

Tenslotte: Uit de E-spraak is een aantal wensen gekomen die met de introductie van een nieuwe, tangentiële buslijn grotendeels kunnen worden ingewilligd. Deze lijn zou een ontsluitende en servicegerichte functie kunnen hebben voor Diepenveen, de verzorgingstehuizen in Keizerslanden, het nieuwe Ziekenhuis, de Vijfhoek, NS-voorstadshalte Colmschate en winkelcentrum Flora. De lijn bedient hiermee enkele specifieke vervoersrelaties, die niet op de binnenstad en het NS-station zijn gericht. De vorm waarin deze lijn kan worden geëxploiteerd en de mate waarin deze een aanvulling moet zijn op de overige buslijnen is onderwerp van nadere studie. Er kan worden gekozen voor een hoog serviceniveau vanwege de doelgroep. Dit betekent inzet van professionele chauffeurs in bijvoorbeeld een kleinschalige (service)bus (20-30 pers). Goedkoper alternatief is inzet van een buurtbus (8 pers) met vrijwilligers. Handicap hiervan is de waarschijnlijk beperktere serviceverlening en het kleinere aanbod i.v.m. beperktere beschikbaarheid van

vrijwilligers en de avonduren en de weekenden. Positief zijn wel de vermoedelijk grotere betrokkenheid van de chauffeurs en – ook belangrijk – de lagere kosten.

Lijn D: Schalkhaar – Centraal Station – Rivierenwijk – Blauwenoord – Winkelcentrum Flora

Deze lijn heeft voornamelijk een ontsluitende functie. De lijn brengt reizigers rechtstreeks vanuit Schalkhaar naar de binnenstad en zorgt voor een goede ontsluiting van de Rivierenwijk. Blauwenoord krijgt met deze lijn een rechtstreekse verbinding met winkelcentrum Flora. De lijn rijdt tweemaal per uur.

4.5 Servicelijn

De vier stadslijnen bieden een goede ontsluiting van de stad en agglomeratie. Toch blijft een belangrijk aandachtspunt onbeantwoord en dat is de ontsluiting van de IJsselkant van het centrum. De hier aanwezige voorzieningen, waarvan het gemeentekantoor het belangrijkste is, zijn voor het minder mobiele deel van de bevolking moeilijk bereikbaar. Deze doelgroep is beperkt, maar zal door de vergrijzing in omvang toenemen. Met de opening van het cultureel cluster in 2009 wint de bestemming aan aantrekkingskracht, onder andere door realisatie van de bibliotheek.

Lijn E: Centraal Station – Gemeentekantoor

Met een speciale servicelijn wordt gependeld tussen Centraal Station (waar aansluiting is op alle stadsbussen) en het gemeentekantoor. De lijn rijdt 4 maal per uur en wordt uitgevoerd met klein materieel en

vrijwilligers. Een vergelijkbaar concept werkt in een aantal wijken in Tilburg naar behoren. De lijn maakt deel uit van het stadsbusnetwerk, wat betekent dat goede aansluitingen wordt geboden en zonder bijbetalen kan worden overgestapt (hetzelfde kaartje).

4.6 Streeklijnen

De huidige streeklijnen functioneren over het algemeen goed. Het lijnennet moet dan ook grotendeels onveranderd blijven. Een uitzondering geldt voor lijn 161, waarvan een andere opzet kan worden overwogen, die meer is afgestemd op de vervoersbehoefte van specifieke doelgroepen (waaronder scholieren en ouderen).

4.7 Kwaliteit van het lijnennet

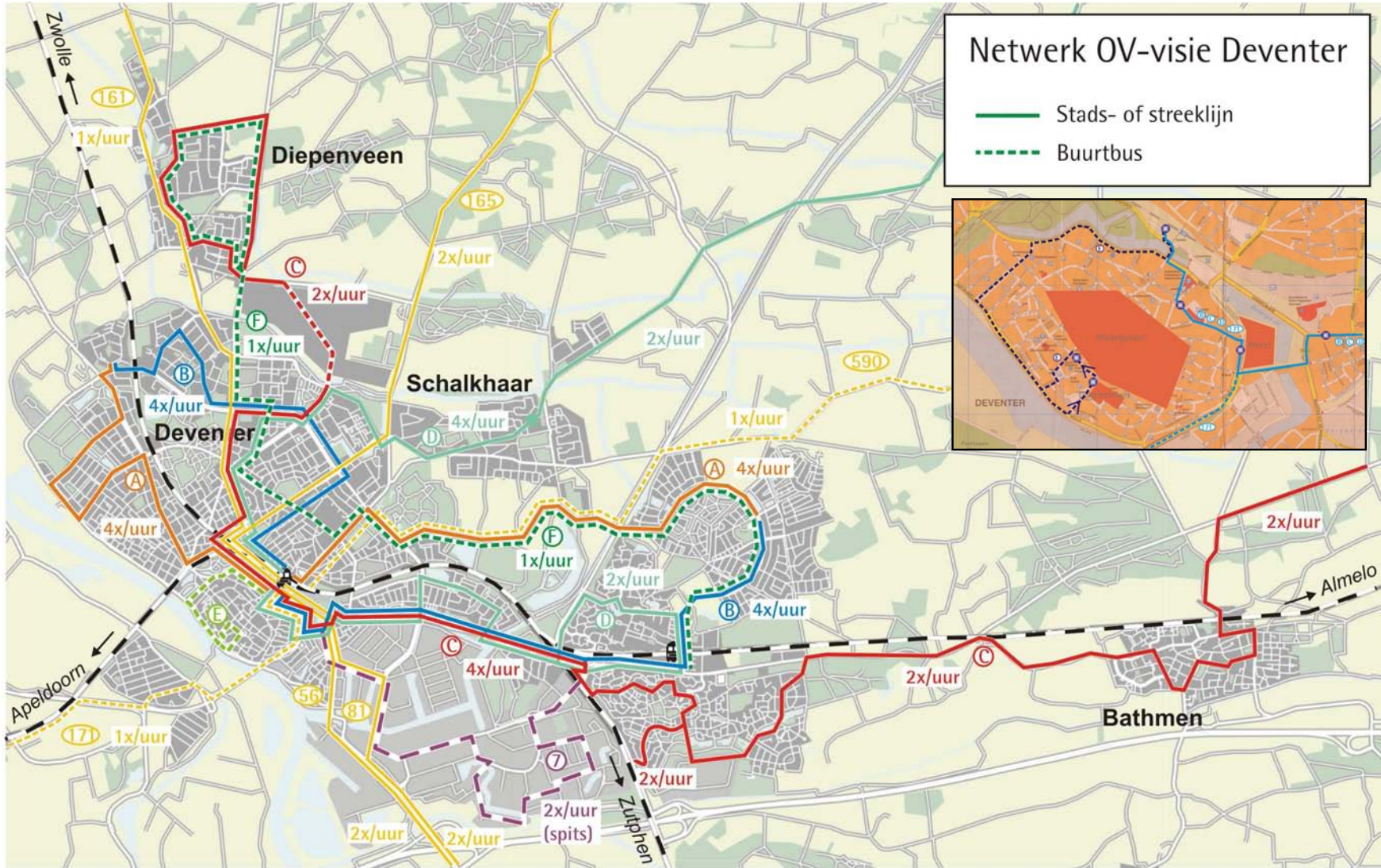
De kwaliteit van het openbaar vervoer verbetert sterk bij introductie van het nieuwe lijnennet.

De ontsluiting van Diepenveen wordt in het nieuwe lijnennet aanzienlijk verbeterd. De huidige laag-frequente randbediening door lijn 161 (al of niet meer afgestemd op doelgroepen) wordt aangevuld met een stadslijn die een groter deel van Diepenveen ontsluit en rijdt met een frequentie van 2 maal per uur (lijn c). De route van deze lijn door Keizerslanden is in het licht van de herstructurering onderwerp van nadere studie.

De aansluitingen van bus op trein verbeteren door de hogere frequentie van de meeste lijnen. Omdat een groot deel van de lijnen vier keer per

uur rijdt, komt de bus ruim 5 minuten voor de treinen op het station en is de volgende bus 15 minuten later (ruim 5 minuten na aankomst van de treinen) op het station (goed voor overstappers van trein naar bus). Overigens laten praktijkervaringen zien dat de overstaptijd van bus op trein van 5 minuten in praktijk in een aantal gevallen te krap is. De tijd, gemoeid met de kaartautomaat kost namelijk minimaal 3 minuten. Daarbij genomen de tijd via de trap en de lange perrons betekent een te krappe overstaptijd.

Het laatste verbeterpunt zoals genoemd in paragraaf 2.3 was het bieden van snellere verbindingen vanuit de verder weggelegen gebieden. De grootste verbetering is hier de nieuwe route van lijn B, waardoor de verbinding met het centraal station ongeveer 5 minuten sneller wordt. Ook vanuit Colmschate, Bathmen en Schalkhaar is sprake van een snellere route.



5

Overige kwaliteitsaspecten

In het vorige hoofdstuk is een lijnennet gepresenteerd waarmee een sterke kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer mogelijk is. Voor de reiziger zijn echter nog andere zaken dan lijnennet en dienstregeling van belang. De toegankelijkheid van haltes, de tarieven van het openbaar vervoer, de overstap fiets – openbaar vervoer, het materieel en de marketing. In dit hoofdstuk worden voorstellen voor deze ‘overige’ kwaliteitsaspecten beschreven.

5.1 De haltes

De gemeente Deventer is als wegbeheerder verantwoordelijk voor ongeveer 250 haltes. Deze haltes vormen de eerste kennismaking met het openbaar vervoer. Hier staan de reizigers te wachten (in de kou? In de regen?), hier krijgen ze informatie over de vertrektijden van de bus (of is die al geweest?) en hier proberen ze de bus in te stappen (maar die is wel hoog). Zoals in de vorige zin tussen haakjes is te lezen, is de kwaliteit van de haltes voor de reiziger van groot belang.

Abri's

Op veel drukke instaphaltes in Deventer staat een abri (in totaal 100). Voor het beheer en onderhoud van deze abri's heeft de gemeente een contract afgesloten met CBS Outdoor. In dit contract is vastgelegd hoeveel haltes in Deventer voorzien worden van een abri⁶. Het uitbrei-

den van het aantal abri's zou weliswaar een (geringe, want het gaat om steeds minder gebruikte haltes) verbetering betekenen voor het comfort op haltes, maar is niet reëel. In 2008 en 2009 worden alle abri's vervangen door nieuwe, waardoor de kwaliteit verbetert.

Statische reisinformatie

De informatievoorziening op de haltes wordt verzorgd door de vervoerder (op dit moment Connexxion). In het contract tussen Provincie Overijssel en Connexxion over de exploitatie van het openbaar vervoer in de concessie Salland, zijn over deze informatievoorziening eisen vastgelegd.

Hoewel de informatievoorziening op de haltes voldoet aan de eisen, ervaren reizigers en niet-reizigers de informatie over de stadsdienst als onvoldoende. Men wordt er als het ware niet ‘vanzelf’ mee geconfronteerd. Dit kan worden doorbroken door jaarlijks de dienstregeling en een kaartje huis aan huis te verspreiden. De gemeente neemt het initiatief om dit gezamenlijk met Connexxion vorm te geven.

Dynamische reisinformatie

Op steeds meer plekken in Nederland wordt dynamische reisinformatie aangeboden. Deze informatie heeft als belangrijk voordeel voor de reiziger dat duidelijkheid ontstaat over de actuele wachttijd en, wat met name bij laagfrequente lijnen belangrijk is, of de bus al geweest is. In

⁶ het beheer en onderhoud van de abri's wordt feitelijk betaald door de reclame-opbrengsten van de posterreclame in de abri's. Bij een bepaald aantal posters is de verza-

digingsgraad bereikt en heeft het toevoegen van nieuwe posters (en dus abri's) geen toegevoegde waarde meer. De meerkosten extra abri's voor de gemeente zijn dan ook fors.

de aanbesteding die door de Provincie Overijssel in 2008 wordt gestart, kan worden gevraagd om dynamische reisinformatie op een aantal haltes in de stad. Het station, de binnenstadshaltes, het ziekenhuis en de haltes bij de winkelcentra Flora en Keizerslanden komen hiervoor in aanmerking.



Toegankelijkheid

In 2010 moet het openbaar vervoer in Nederland grotendeels toegankelijk zijn voor mensen met een mobiliteitsbeperking (niet alleen ouderen en gehandicapten, maar ook ouders met een kinderwagen en reizigers met bepakking). Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat stelt hiervoor subsidie beschikbaar. De wegbeheerders zijn verantwoordelijk voor het aanpassen van de haltes.

Als onderdeel van de onderzoeken voor deze OV-visie zijn alle haltes in Deventer geïnventariseerd. Van alle haltes zijn foto's gemaakt en is de aanwezigheid van voorzieningen genoteerd. Tevens is gekeken naar de doorloopbreedte (met name voor rolstoelers van belang) en de mogelijkheid via een verhard pad bij de halte te komen. Bovendien zijn de

haltes gecategoriseerd op basis van het aantal instappers (cijfers van de Provincie Overijssel).

De Gemeente heeft de ambitie in de komende jaren (tot eind 2010) 151 haltes (60%) toegankelijk te maken. Hierbij wordt de halte verhoogd en wordt ervoor gezorgd dat de doorloopbreedte voldoende is. Alle haltes met meer dan 16 instappers worden aangepakt, net als alle haltes met eenabri en haltes gelegen bij bejaardencentra. Na 2010 zullen de overige haltes worden opgehoogd, dit als onderdeel van regulier wegonderhoud. In 2010 kan ongeveer 70 tot 75% van alle reizen in Deventer volledig toegankelijk worden gemaakt (de vertrek en aankomsthalte is toegankelijk).



Voor het toegankelijk maken van de haltes is een subsidieaanvraag (75%) ingediend bij de Provincie Overijssel. Deze heeft op haar beurt subsidie aangevraagd bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

5.2 Tarieven

Een van de klachten die door reizigers en belangenorganisaties is geuit is dat de prijs van het openbaar vervoer vanuit de verder weggelegen

wijken te hoog is. De oorzaak hiervan is gelegen in het zonesysteem in het algemeen en de herzonering van 2005 in het bijzonder. Het zonesysteem zal in de komende jaren verdwijnen.

Invoering OV-chipkaart

In de komende jaren wordt de OV-chipkaart ingevoerd. Met de OV-chipkaart verdwijnt zoals gezegd het zonesysteem. Voor iedere reis wordt een bedrag betaald bij instappen (het zogenaamde opstaptarief) en een bedrag per kilometer. De prijs van het openbaar vervoer is daarmee niet meer afhankelijk van de ligging van zonegrenzen, maar is gebaseerd op de daadwerkelijk gereide afstand. Een eerlijker systeem dus. Voor overstappen hoeft niet extra te worden betaald.

Eurokaartje

Voor de korte termijn biedt de OV-chipkaart geen soelaas. Onlangs is echter het eurokaartje geïntroduceerd. Hiermee kan, in de daluren, op zaterdag en op zondag voor 1 euro enkele reis (op zaterdag zelfs retour) worden gereisd op de gehele stadsdienst van Deventer en op de streeklijnen 161 (vanuit Diepenveen) en 165 (vanaf Schalkhaar). De prijs van het openbaar vervoer vanuit de Vijfhoek en Colmschate is hiermee verlaagd. Voor reizen vanuit Bathmen kan mogelijk eveneens een dalkaartje worden ingevoerd, de prijs hiervan zal hoger zijn dan 1 euro.

Gratis openbaar vervoer voor ouderen

Op verschillende momenten is in discussies 'gratis openbaar vervoer' de revue gepasseerd. Met name voor kwetsbare doelgroepen kan gratis

openbaar vervoer een meerwaarde hebben⁷. Voor ouderen kan het gratis mogen reizen per openbaar vervoer bijdragen aan de sociale participatie en het langer mobiel blijven. In een aantal steden in Nederland wordt hiermee geëxperimenteerd. Het aanbieden van gratis busvervoer voor ouderen (65+) binnen de gemeente Deventer (uit exploitatie-oogpunt beperkt tot de daluren, dus op werkdagen na 9.00 uur) kost ongeveer € 80.000,- tot € 90.000,- per jaar⁸. Uitgangspunt hierbij is dat géén extra inzet van materieel noodzakelijk is. Voor de voorgestelde servicelijn E kan dit problematisch zijn. Een verdubbeling van de inzet op deze lijn kost ongeveer € 30.000,- per jaar en ongeveer 20 extra vrijwilligers. De Provincie Overijssel is geen voorstander van gratis openbaar vervoer voor ouderen en zal hieraan niet meebetalen. Naar verwachting zal de Provincie wel haar medewerking verlenen aan invoering betaald door de Gemeente. De Gemeente start met het opstellen van een concreet plan van aanpak voor de invoering van gratis openbaar vervoer voor 65+.

⁷ Het volledig gratis maken van het openbaar vervoer zal weliswaar een flinke impuls geven aan het gebruik van de bus, het zorgt ook voor een enorme kostenpost. Met name in de spitsuren leidt de reizigerstoename tot meerkosten in de exploitatie (er zullen meer bussen moeten worden ingezet). Bovendien vervallen alle reizigersopbrengsten (in de concessie Salland in 2005 ongeveer € 2.250.000,-). De kosten van volledig gratis stadsvervoer zullen daarom (globale inschatting) ongeveer € 2,0 tot 3,0 miljoen per jaar bedragen.

⁸ Deze kosten zijn gebaseerd op een aantal aannamen: de huidige opbrengsten (2005) van het gebruik van de roze strippenkaart in de concessie Salland bedraagt ongeveer € 130.000,-. Ingeschat wordt dat ongeveer 80% daarvan binnen Deventer wordt gereisd, waarvan 80% door ouderen (en 20% door kinderen). Dit is een conservatieve schatting.

5.3 Centraal station

Het centraal station van Deventer heeft een aantal opgaven:

- kwaliteit fietsenstalling
- beschikbaarheid OV-fiets
- overzichtelijkheid en flexibiliteit busstation
- aanleg derde perron

De (onbewaakte) fietsenstalling aan de voorkant van het station wordt al jaren geplaagd door een gebrek aan stallingsruimte en in kwaliteit achterblijvende stallingen. Weliswaar is een (zeer) goed functionerende bewaakte stalling voorhanden, als onderdeel van een stimulerend openbaarvervoerbeleid moet ook de onbewaakte stalling worden verbeterd. Op korte termijn wordt een tijdelijke uitbreiding van de stallingen gerealiseerd door een halte van het busstation te verplaatsen naar de Stationsstraat en op de vrijgekomen plek 300 fietsklemmen te plaatsen. Ook wordt een procedure gestart om extra stallingen te realiseren in de groenstrook tussen stationsstraat, seinhuis en het spoor.



Een ander aandachtspunt is de beschikbaarheid van de OV-fiets. Deze wordt beheerd door Dick's fietspoint naast de bewaakte stalling. Omdat de bewaakte stalling is geautomatiseerd, zijn de openingstijden van de fietsenwinkel beperkt (van 7.00 uur tot 19.00 uur, op zaterdag van 8.00 uur tot 19.00 uur en op zondag van 9.00 uur tot 19.00 uur). Mogelijk kan in overleg met Dick's fietspoint de beschikbaarheid van de OV-fiets worden verruimd, bijvoorbeeld door deze automatisch beschikbaar te stellen en op te nemen in de bewaakte fietsenstalling. Onder andere in Velsen is een automatisch uitgeefpunt voor OV-fietsen gerealiseerd.

Het busstation heeft op dit moment fysiek voldoende ruimte om het busverkeer te kunnen afwikkelen. Ook bij verhoging van de frequenties blijft de capaciteit naar verwachting voldoende, maar de rek is er uit. Het busstation is onvoldoende flexibel om (tijdelijke) veranderingen (bijvoorbeeld de inzet van treinvervangend busvervoer) goed te kunnen afwikkelen. De overzichtelijkheid van het busstation schiet te kort. Het is voor reizigers niet altijd duidelijk waar hun bus zich bevindt.

Om een kwartierfrequentie voor de trein mogelijk te maken, worden plannen ontwikkeld voor de uitbreiding van station Deventer met een derde perron.

De opgaven voor het centraal station kunnen geïntegreerd worden opgepakt in een Masterplan Station Deventer. In de planvorming zullen gemeente, Provincie en ProRail gezamenlijk naar oplossingen moeten zoeken.

5.4 Kwaliteit stationsstalling Colmschate

Het openbaar vervoer is steeds meer onderdeel van een ketenverplaatsing. Op station Colmschate is niet zozeer de beschikbaarheid van de fietsenstallingen een probleem, als wel de veiligheid. Het is tot nu toe onvoldoende gelukt de objectieve en met name subjectieve (gevoel van) veiligheid te vergroten. Mogelijk kan versterkt camera-toezicht en betere verlichting hieraan een bijdrage leveren.

5.5 Doorstroming stads- en streekvervoer

Door de toename van de hoeveelheid autoverkeer komt de doorstroming van de bus onder druk te staan. Op een aantal plekken in de stad is daarom eigen infrastructuur voor de bus gerealiseerd. Ook heeft de bus op een groot aantal plekken prioriteit bij de verkeerslichten. Door gericht het aantal prioriteitsregelingen uit te breiden, kan de doorstroming van de bus gegarandeerd blijven. In overleg met Connexxion kunnen de knelpunten in het lijnennet worden geïdentificeerd en daarna aangepakt.

Ook de doorstroming van de streekbussen kan worden verbeterd. In het project Beter Bereikbaar Stedendriehoek is de aanleg van een busstrook van Epse tot aan de Noorwegenstraat opgenomen. De buslijnen 56 en 81 (Syntus) profiteren hiervan.

5.6 Milieu-eisen aan het materieel

In de afgelopen jaren is het wagenpark van het openbaar vervoer in Nederland in rap tempo milieuvriendelijker geworden. Via de aanbestedingen is in toenemende mate de inzet van nieuwe bussen, die voldoen aan de strengste milieu-eisen, afgedwongen. In de beginjaren van de aanbestedingen was hiervoor nog weinig aandacht. In de huidige concessievoorwaarden voor Salland zijn dan ook geen strenge normen opgenomen.

De verbetering van de luchtkwaliteit en leefbaarheid is een groot goed. In het luchtkwaliteitsplan van de gemeente Deventer is de inzet van schone en stille bussen opgenomen als één van de mogelijkheden voor verbetering van de luchtkwaliteit. Om in de komende aanbesteding af te dwingen dat met schoner materieel wordt gereden, is inzicht nodig in de kosten hiervan. Door het uitvoeren van een businesscase schoon openbaar vervoer voor de gehele concessie Salland kan dit inzicht ontstaan, waarna afspraken kunnen worden gemaakt over de verdeling van de extra kosten. De Gemeente Deventer zal samen met de Provincie Overijssel dit onderzoek uitvoeren.

De verbetering van de luchtkwaliteit en leefbaarheid is een groot goed. In het luchtkwaliteitsplan van de gemeente Deventer is de inzet van schone en stille bussen opgenomen als één van de



mogelijkheden voor verbetering van de luchtkwaliteit. Om in de komende aanbesteding af te dwingen dat met schoner materieel wordt gereden, is inzicht nodig in de kosten hiervan. Door het uitvoeren van een businesscase schoon openbaar vervoer voor de gehele concessie Salland kan dit inzicht ontstaan, waarna afspraken kunnen worden gemaakt over de verdeling van de extra kosten. De Gemeente Deventer zal samen met de Provincie Overijssel dit onderzoek uitvoeren.

5.7 Marketing

De vervoerder (op dit moment Connexxion) is verantwoordelijk voor de vermarkting van het busvervoer. In de offerte aan de Provincie Overijssel heeft zij daarvoor een marktbeperkingsplan opgesteld. Tot nu toe

slaagt Connexxion er onvoldoende in (potentiële) reizigers te verleiden van het openbaar vervoer gebruik te maken. Het instellen van het Dalkaartje (eurokaartje) is een goede stap, de bekendheid ervan is echter zeer gering. Een treffend voorbeeld is de onbekendheid van het dalkaartje onder de deelnemers aan de workshop met belangengroeperingen. Zij zijn toch de vertegenwoordigers van de doelgroep. Bij de Provincie Overijssel en bij Connexxion wordt aangedrongen op versterkte marketinginspanningen. Tevens zal de gemeente zich meer inzetten om haar burgers te overtuigen van het nut van het openbaar vervoer en te voorzien van informatie hierover. Met Connexxion worden afspraken gemaakt over de concrete invulling hiervan. Gedacht kan worden aan het jaarlijks verspreiden van een informatiekraant en het op periodieke basis benaderen van de pers met 'nieuws' over het openbaar vervoer.

6

Actieplan

In deze OV-visie is een totaalvisie op het openbaar vervoer in Deventer gepresenteerd. Deze totaalvisie bestaat uit een groot aantal onderdelen die niet allemaal tegelijk kunnen worden gerealiseerd. In dit hoofdstuk worden de maatregelen geprioriteerd en worden alle acties benoemd.

6.1 Nieuw lijnennet

Nieuw lijnennet

De Provincie Overijssel is verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in Deventer. Deze OV-visie wordt daarom aan de Provincie Overijssel aangeboden. Daarbij wordt aangedrongen op zo spoedig mogelijke aanpassing van het lijnennet. Hierbij gaat het zowel om aanpassing van de frequenties als aanpassing van de lijnvoering. Afhankelijk van de reactie van de Provincie Overijssel kan worden gewerkt aan de uitvoering van de infrastructuurmaatregelen zoals beschreven in paragraaf 6.2.

Naast de wensen ten aanzien van het lijnennet zijn in deze OV-visie ook wensen opgenomen over bijvoorbeeld de milieu-eisen aan het materieel in de concessie Salland. De Provincie Overijssel wordt verzocht de OV-Visie te gebruiken als richtsnoer bij het opstellen van het programma van eisen voor de aanbesteding in 2009.

NS en ProRail

Snellere treinen en verdubbeling van de frequentie van de intercity's naar de Randstad zijn voor Deventer van belang. NS en ProRail zijn de belangrijkste betrokken organisaties. Gezamenlijk worden de ideeën verder uitgewerkt.

Stations Bathmen, Deventer-Zuid en Deventer-Noord

De Gemeente Deventer wil de mogelijkheden van realisatie van station Bathmen, Deventer-Noord (optie: locatie van het voormalige station Diepenveen aan de Sallandsweg) en Deventer-Zuid (ter hoogte van de oostelijke ontsluiting van Bedrijvenpark A1) gezamenlijk met de Provincie Overijssel en andere partners onderzoeken. De Provincie wordt benaderd om dit onderzoek op te starten.

<ul style="list-style-type: none"> - Aanbieden OV-visie aan Provincie Overijssel en overleg over verbeteringen aan het lijnennet - uitwerking snelle treinen en frequentieverdubbeling met NS en ProRail - benaderen Provincie Overijssel voor onderzoek stations Bathmen, Deventer-Zuid en Deventer-Noord 	actie
---	-------

6.2 Infrastructuur

De kosten van de infrastructurele maatregelen zijn globaal geraamd. In bijlage 6 is een beschrijving opgenomen van de werkzaamheden waarmee rekening is gehouden in de ramingen.

Ontsluiting binnenstad

Mocht na het in eerste instantie afzien van de centrumroute hier op termijn toch worden gekozen dan vormt dit de grootste infrastructuurele opgave van het voorgestelde lijnennet. De bestaande infrastructuur biedt de mogelijkheid van busverkeer, maar aanvullend moet een aantal zaken worden gerealiseerd:

- centrumhalte Pikeursbaan;
- centrumhalte Houtmarkt;
- herinrichting Keizerstraat, Pikeursbaan waarvan het aanbrengen van een geluiddempende en trillings- en onderhoudsarme bestrating onderdeel is;
- doorstromingsgarantie voor de bus op het Emmaplein;
- prioriteit bij de verkeerslichten Kazernestraat – Mr. de Boerlaan (beide richtingen);
- prioriteit bij verkeerslichten Mr. de Boerlaan – Snipperlingsdijk (beide richtingen, waarbij in westelijke richting rekening moet worden gehouden met een te realiseren halte voor het ROC);
- realisatie halte Snipperlingsdijk ROC (tegenover de bestaande halte Snipperlingsdijk).

Te verwachten kosten: € 2.040.000,-

Herinrichting Singel

Herinrichting Singel waarvan het aanbrengen van een geluiddempende en trillings- en onderhoudsarme bestrating onderdeel is.

Te verwachten kosten: € 300.000,-

Toegankelijkheid

De Gemeente Deventer zal zich inspannen om een groot deel van haar openbaar-vervoerhaltes voor het einde van 2010 toegankelijk te maken. Het zwaartepunt van de ombouw ligt in 2009.

Voor het aanpassen van de haltes is tot 2015 in totaal € 259.000,- benodigd (dit is de gemeentelijke bijdrage, de Provincie draagt 75% bij). In 2007 (na vaststelling van het subsidiebedrag) wordt een implementatieplan toegankelijkheid opgesteld.

Aanpassing verkeerslichten

De kwaliteit van de doorstroming van de bussen is van groot belang om goed op tijd te kunnen rijden en overstaps niet te missen. Verkeerslichten spelen hierin een belangrijke rol. Steeds meer verkeerslichten kunnen door bussen worden beïnvloed. Toch is nog verbetering mogelijk.

Te verwachten kosten (reservering): € 300.000,-

Busstrook Epse – Noorwegenstraat

Om de doorstroming te verbeteren van de streeklijnen (nu 56 en 81) van Gorssel naar Deventer, wordt een busstrook aangelegd van Epse tot aan de Noorwegenstraat. De kosten hiervan zijn reeds opgenomen in het project Beter Bereikbaar Stedendriehoek.

Halte Flora

Lijn B (Platvoet - Centraal Station - Centrum - Flora - Vijfhoek) zorgt voor de ontsluiting van winkelcentrum Flora vanuit de Vijfhoek. Lijn D heeft deze halte als eindpunt. Ter plaatse van het winkelcentrum moet een centrale halte worden gerealiseerd aan de Holterweg. Mogelijk kan deze halte worden gecombineerd met de halte De Scheg.

Te verwachten kosten: € 50.000,-

OV-tracé Steenbrugge en Diepenveen

Lijn C gaat Steenbrugge en Diepenveen ontsluiten. Binnen Steenbrugge is hiervoor nog geen tracé beschikbaar. Nadere studie naar een geschikte inpassing is noodzakelijk. Ook in Diepenveen gaat het openbaar vervoer een andere route volgen. Deze route moet nader worden vastgesteld, waarbij ook de exacte halteplaatsen worden bepaald.

Mocht worden gekozen voor het alternatief, zijnde het koppelen van Steenbrugge aan lijn 4 (Heeten) en een servicebus voor de bediening van Diepenveen, dan vergt inzicht in de kosten nadere studie. De servicebus zou namelijk ook een bredere functie kunnen vervullen voor de bediening van zorgcentra, ziekenhuis, stadscentrum e.d. Ook inzet van een buurtbus behoort tot de mogelijkheden met aanzienlijk lagere exploitatielasten. Inzet van materieel en personeel hangt hiermee samen.

Te verwachten kosten lijn C: € 120.000,-

Te verwachten kosten servicebus/buurtbus: nadere studie

Route servicelijn E station - stadhuis

Voor het Stadhuis moet een halte worden gerealiseerd voor de servicelijn E van Centraal Station naar het gemeentekantoor (en op langere termijn ook de bibliotheek). Ook op de Stromarkt wordt een halte gerealiseerd. Deze halten hoeven niet te worden verhoogd, omdat het beoogde materieel voor deze lijn niet kan halteren aan een verhoogde halte.

Te verwachten kosten: € 30.000,-

<ul style="list-style-type: none"> - realisatie binnenstadsroute - toegankelijk maken 201 haltes tot 2015 - aanpassing verkeerslichten - aanleg busstrook Epse - Visbystraat - realisatie halte winkelcentrum Flora - vaststellen routevoering Steenbrugge en Diepenveen - realisatie halte gemeenteloket 	actie
--	--------------

6.3 Ruimtelijke verkenning station en omgeving

Alle opgaven op het Centraal Station Deventer (uitbreiding fietsenstalling, overzichtelijkheid en flexibiliteit busstation en aanleg derde perron) worden gezamenlijk en integraal opgenomen in een Ruimtelijke verkenning station en omgeving. Gemeente, Provincie en ProRail trekken hierin samen op.

- Ruimtelijke verkenning station en omgeving	actie
--	--------------

6.4 Onderzoek sociale veiligheid station Colmschate

De sociale veiligheid van Station Colmschate vormt een aandachtspunt. Onderzocht moet worden op welke wijze de sociale veiligheid van met name de fietsenstalling kan worden verbeterd.

actie	- onderzoek sociale veiligheid fietsenstalling Station Colmschate
-------	---

6.5 Plan van aanpak gratis openbaar vervoer ouderen

Nader onderzoek is gewenst naar de mogelijkheden van invoering van gratis openbaar vervoer. De in de OV-visie geraamde kosten zijn berekend op basis van de gebruikscijfers van 2005. Zodra deze bekend zijn kunnen de kosten worden berekend op basis van de cijfers voor 2006. Daarnaast kan de vervoerder worden gevraagd om een offerte te maken voor gratis openbaar vervoer voor ouderen.

actie	- plan van aanpak gratis openbaar vervoer voor ouderen
-------	--

6.6 Uitbreiden beschikbaarheid OV-fiets

Om de beschikbaarheid van de OV-fiets in de avonden te vergroten, wordt overleg gevoerd met de beheerder van de stationsstalling en de Stichting OV-fiets.

actie	- overleg met Dick's Fietspoint en Stichting OV-fiets
-------	---

B1 Bijlage 1: Openbaar vervoer in Deventer

Het openbaar vervoer in Deventer heeft, ten opzichte van steden met een vergelijkbare bevolkingsomvang, altijd een belangrijk aandeel gehad in de mobiliteit van de inwoners. Vooral het spoorknooppunt leverde en levert hieraan een belangrijke bijdrage. Tweemaal per uur komen de treinen uit alle richtingen (Enschede, Amersfoort, Zwolle en Arnhem) tegelijkertijd aan en vertrekken ze ook weer min of meer tegelijkertijd. De treinen bieden daarmee goede onderlinge aansluitingen. Maar ook het lokale en regionale busvervoer is altijd van redelijk hoog niveau geweest. Het busvervoer biedt zowel onderling als tussen bus en trein goede aansluitingen.

Een constatering is echter dat (desondanks) het aandeel openbaar vervoer de laatste jaren terugloopt. De vraag is wat hiervan de oorzaak is en of verwacht mag worden dat deze daling doorzet. Dit hoofdstuk geeft in vogelvucht een beeld van de ontwikkeling van het openbaar vervoer in/rond Deventer sinds de jaren '60.

1.1 Historische ontwikkeling in vogelvucht

Een belangrijke voorwaarde voor het kunnen aanbieden van voldoende openbaar vervoer is de ruimtelijke structuur van de stad. Van oudsher was Deventer een compacte stad met een relatief hoge inwonersdichtheid. Een ideale situatie voor openbaar vervoer: met relatief weinig middelen kon hoogfrequent openbaar vervoer worden aangeboden.

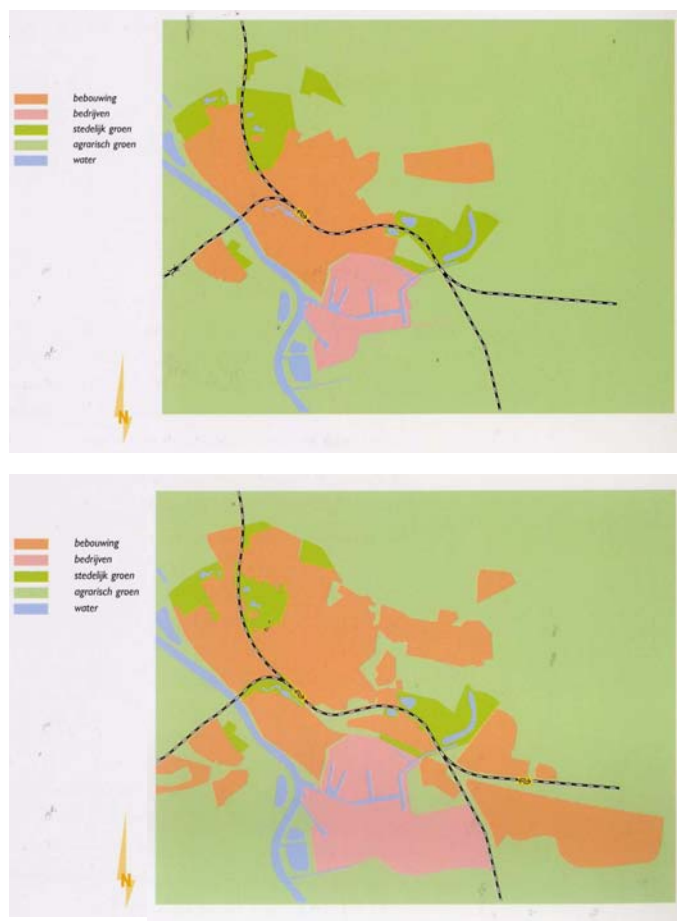
Vanaf de jaren '60 is hierin echter verandering gekomen. In heel Nederland en ook in Deventer vindt in toenemende mate ruimtelijke spreiding plaats. Het aantal personen per huishouden daalt, eengezinswoningen gaan een steeds groter aandeel van de totale woningmarkt uitmaken en het toenemende autobezit zorgt voor meer 'buiten wonen', met als gevolg aanzienlijk minder inwoners per vierkante kilometer. Figuur 2.1 op de volgende pagina laat zien waartoe deze ontwikkeling in Deventer heeft geleid: tussen 1960 en 1994 is Deventer in oppervlakte bijna verdubbeld terwijl het aantal inwoners nagenoeg hetzelfde is gebleven⁹. Voor het openbaar vervoer betekent deze ontwikkeling dat aanzienlijk meer middelen nodig zijn om dezelfde inwoners te bedienen: in 1960 waren slechts 3 bussen nodig voor de stadsdienst, in 1994 al 11!

Ook de vraag naar vervoer is in de loop van de tijd veranderd. De grootschalige introductie van de auto heeft geleid tot een forse daling van het aandeel openbaar vervoer in de totale mobiliteit.

Dat desondanks het openbaar vervoergebruik in Deventer nog steeds tamelijk hoog is ten opzichte van vergelijkbare steden heeft vermoedelijk de volgende oorzaken:

- Mentaliteit van de inwoners (milieubewust, links georiënteerd);
- Lager gemiddeld inkomen.

⁹ De vergelijking betreft het stedelijk woongebied van Deventer, exclusief Diepenveen en Bathmen

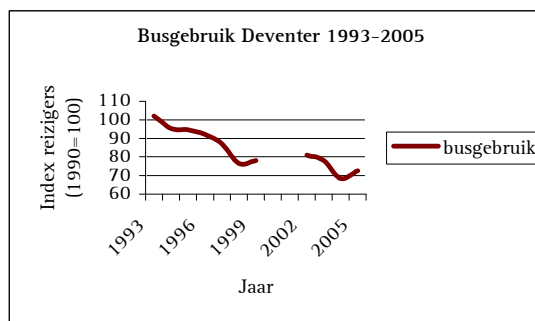


Figuur B1.1: Deventer in 1960 (boven) en in 1994 (onder).

Een gevolg van de ontwikkeling van sterk stijgende kosten en dalende opbrengsten is dat het steeds moeilijker wordt om het openbaar vervoer betaalbaar te houden. Te zien valt dat hierop binnen het openbaar vervoer voornamelijk is ingespeeld door het netwerk te optimaliseren. Kende het openbaar vervoer vroeger een fijnmazig net waarbij bussen ver de (woon)wijken in reden, tegenwoordig rijdt het openbaar vervoer veelal snelle doorgaande routes over hoofdwegen.

1.2 Gebruik van het openbaar vervoer

De daling van het openbaar vervoergebruik wordt bevestigd door de telcijfers van Connexxion (de huidige vervoerder). Figuur B1.2 toont de ontwikkeling van het aantal reizigers in de periode 1993-2005. ssen 1993 en 1999 is sprake van een daling van circa 25%. Ook tussen 2002 en 2005 neemt het vervoer nog eens af met circa 10%. In hoeverre de lichte stijging tussen 2004 en 2005 een trendbreuk is kan nog niet worden gezegd.



Figuur B1.2: busgebruik in Deventer (bron: Connexxion)

De vraag is hoe dit beeld zich verhoudt tot de landelijke ontwikkeling. In heel Nederland is tussen 2002 en 2004 het aantal reizigerskilometers in het stads- en streekvervoer met 11% gedaald. Hoewel de cijfers niet 1-op-1 met elkaar vergeleken kunnen worden (verschillende eenheden en perioden) kan uit deze vergelijking toch met redelijke zekerheid de conclusie getrokken worden dat de ontwikkeling in Deventer het landelijke beeld volgt.

In totaal worden door de bussen in Deventer (stadsbussen + lokaal vervoer door streekbussen) jaarlijks circa 1,5 miljoen reizigers vervoerd. Gemiddeld zitten er, op het drukste punt van de lijn gemeten, 13 reizigers in de stadsbus. Tot een gemiddelde van ruim 20 reizigers is over het algemeen sprake van een acceptabele busbezetting; daarboven neemt de kans op een zitplaats snel af. Het vervoeraanbod in Deventer biedt voorlopig dus nog voldoende ruimte voor groei (50-100%), voordat (sterke) uitbreiding van het vervoeraanbod nodig is.

1.3 Ontwikkelingen

Hiervoor is geconstateerd dat de grotere ruimtelijke spreiding in Nederland (en in Deventer) consequenties heeft voor het functioneren van het openbaar vervoer. Maar ook andere ontwikkelingen zijn van invloed op het openbaar vervoergebruik.

Aantal inwoners

Geconstateerd is dat tussen 1960 en 1994 het aantal inwoners van Deventer in grote lijnen hetzelfde is gebleven. Wordt echter naar de

afgelopen 10 jaar gekeken, dan is er wel degelijk groei: 14% (rekening gehouden met gemeentelijke herindelingen). In absolute zin gaat het om circa 11.000 extra inwoners. Momenteel telt de gemeente 96.540 inwoners (bron: CBS). Gelet op onder meer de plannen voor de nieuwbouwoortlocatie Steenbrugge wordt voor de komende 10 jaar eveneens een groei verwacht. Dit zal zich vertalen in een toename van het openbaar vervoergebruik.

Autobezit

Ook het autobezit neemt toe. Uiteraard ligt hier een relatie met het aantal inwoners. Uit de CBS-statistieken blijkt echter dat het aantal auto's harder stijgt dan het aantal inwoners (tussen 1999 en 2005 27% meer auto's en 'slechts' 9% meer inwoners). Het toenemend autobezit heeft een dempend effect op het openbaar vervoergebruik.

Consequenties voor openbaar vervoer

Te zien valt dat deze ontwikkelingen gezamenlijk leiden tot een min of meer gelijkblijvend marktaandeel van het openbaar vervoer in Deventer. In de periode 1995-2003 heeft het openbaar vervoer steeds een aandeel van circa 3,5% gehad in het aantal verplaatsingen van Deventer inwoners (bron: CBS). Bij ongewijzigd beleid wordt voor de komende jaren geen verandering van dit marktaandeel verwacht.

Overigens blijkt dat het openbaar vervoer in Deventer met name een rol speelt in het in- en uitgaande verkeer. Voor lokale verplaatsingen wordt het openbaar vervoer veel minder gebruikt. Hier is de fiets met een marktaandeel van bijna 60% dominant aanwezig.

B2

Bijlage 2: De mening van de burger

Om de mening van reizigers, inwoners en bezoekers van buiten de stad te peilen, is een website geopend waarop iedereen zijn of haar mening over verschillende aspecten van het openbaar vervoer kon achterlaten. Hiervoor is gebruik gemaakt van de internet-applicatie E-spraak.

2.1 Gebruik van E-spraak

In de periode van 4 september tot en met 13 oktober kon iedereen die zich had aangemeld een reactie achterlaten op de website www.openbaarvervoerdeventer.nl. Door een punaise op de kaart van Deventer te prikken kon de locatie van een klacht, suggestie, idee of vraag worden aangeduid. Vervolgens kon de bijdrage worden achtergelaten op het forum. Daar was het ook mogelijk te reageren op andere bijdragen en om deze van een waardering (helemaal mee oneens tot helemaal mee eens) te voorzien. Oproepen om deel te nemen aan de discussie zijn verschenen op de website van de gemeente, in de plaatselijke weekbladen en in de Stentor.

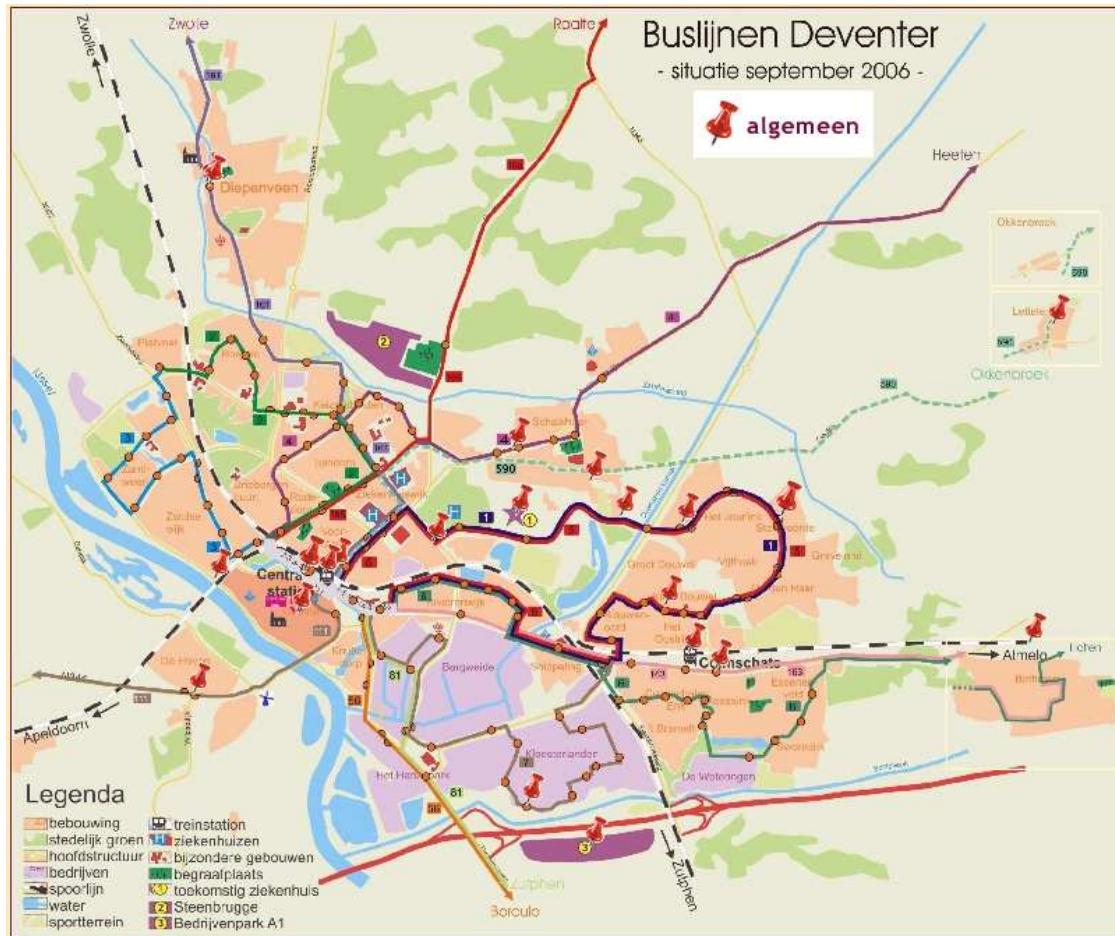
Er hebben zich 42 personen geregistreerd om mee te kunnen discussiëren. In totaal hebben zij 45 discussies gestart en 95 keer gereageerd op bestaande discussies.

2.2 Belangrijke onderwerpen

Om de discussies te stroomlijnen was vooraf een indeling gemaakt in aspecten waarover gediscussieerd kon worden:

- de routes van de bus
- de dienstregeling van de bus
- de bussen
- de haltes
- de tarieven van de bus
- de communicatie en reisinformatie
- trein
- centrumbus
- Regiotaxi
- suggesties en tips
- klachten over het openbaar vervoer
- overig

Met name de onderwerpen 'de routes van de bus', 'de dienstregeling van de bus', 'de haltes' en 'centrumbus' zorgden voor veel discussie. Er is niet gereageerd op de onderwerpen 'de communicatie en reisinformatie' en 'Regiotaxi'.



De kaart op E-spraak, gevuld met punaises

2.3 De belangrijkste leerpunten

Alle reacties op E-spraak zijn hierna opgenomen. Van alle reacties kan iets worden geleerd over de opzet van het openbaar vervoer in Deventer. Op geaggregeerd niveau zijn alle reacties betrokken bij het opstellen van de OV-visie. Dit leidt tot de volgende leerpunten (in willekeurige volgorde):

- Diepenveen zou op een betere wijze (met name vaker en in het weekend) moeten worden verbonden met Deventer;
- Bedrijventerrein Kloosterlanden moet beter worden ontsloten;
- Onduidelijkheid over dienstregeling en routes moet worden voorkomen. Dat betekent een klokvaste dienstregeling en goede informatie over routes;
- De bedieningstijden moeten worden verruimd;
- De aansluitingen van bus op trein en andersom moeten worden verbeterd;
- Aandacht is nodig voor de voorzieningen op haltes, met name de aanwezigheid vanabri's is belangrijk;
- De gratis fietsenstalling op station Deventer moet worden verbeterd en vergroot;
- Het tarief vanuit Bathmen, Diepenveen, Vijfhoek en Colmschate is te hoog (3 of 4 strippen). Het eurokaartje zou ook voor Bathmen moeten gelden;
- De binnenstad moet beter worden ontsloten per bus;
- De veiligheid op station Colmschate moet worden verbeterd.

routes van de bus	
Diepenveen	<p>Al sinds jaren is Diepenveen een blinde vlek als het gaat om voldoende openbaar vervoer. Wij zijn afhankelijk van een streekbus die slechts eenmaal per uur door ons dorp rijdt, mits de rijtijden gehaald kunnen worden. Het is zelfs al verschillende keren gebeurd dat de bus niet komt, te laat is of zelfs te vroeg, waardoor je geen vervoer hebt naar het centrum van Deventer of het station. Al sinds de herindeling hebben wij nog niets gemerkt van een eventuele toevoeging van Diepenveen-dorp aan de dienstregeling van Deventer. Vooral veel ouderen in ons dorp zouden gebruik willen maken van zo'n buslijn ook omdat het goedkoper is om te reizen via de 1 euro regeling of zelfs via de normale strippenkaart. De streekbus kost iedereen in ons dorp minstens 3 strippen. Ik blijf het een vorm van discriminatie vinden dat alle wijken van Deventer een optimale verbinding krijgen en Diepenveen consequent wordt terugverwezen naar de streekbussen.</p> <p>Ik ben het hiermee eens. Als wij, beide behoorlijke wandelaars hoewel geen Vierdaagse-lopers, naar Diepenveen gaan zoals hopelijk a.s. zaterdag naar de rommelmarkt, nemen we de bus naar Het Vlier en doen de resterende 20 min. te voet. Vorig jaar wilden we terug met lijn 161 maar die zag ons in de marktdrukke niet staan (Connexxion heeft excuses aangeboden en de desbetreffende chauffeur n.a.v. onze klacht een standje gegeven). Voor oudere en moeilijk lopende mensen is dit uiteraard geen oplossing. Een frequentie van 2 x per uur is echt het minimum, zeker in de spits en bij grotere evenementen (Dickens Festijn e.d.). Probleem is wel, dat de straten in Diepenveen, waar de bus zich doorheen moet wringen, erg smal zijn (dat hoort overigens bij de charme van het dorp en is daarom moeilijk oplosbaar). Hopelijk vinden ze nog eens smallere bussen uit.</p> <p>Een kleine toevoeging van mijn kant. Natuurlijk heeft u gelijk als u zegt dat de straten in ons dorp wat aan de smalle kant zijn, maar wanneer u bedenkt dat lijn 161 de route kan maken waarom een stadsbus niet? Er hoeft geen grote ronde gemaakt te worden maar een lus vanaf Het Wapen van Diepenveen over de Vossebeltsweg naar de Lichtenbergerlaan en sluitend naar de Boxbergerweg en terug richting Deventer moet zeker mogelijk zijn. Er is dan in ieder geval een mogelijkheid om vanuit Diepenveen op regelmatige tijdstippen naar Deventer te komen.</p> <p>Deze lus lijkt mij behoorlijk beperkt. De lus zou wat meer van het dorp kunnen bestrijken als de Schuurmansweg en Molenweg aangedaan werden. De stadsbus naar Borgele zou deze verlenging kunnen maken, zodat ook 's avonds en zondags Diepenveen bereikbaar blijft.</p> <p>Ik ben het er mee eens dat Diepenveen een busverbinding moet krijgen. Alleen is de vraag, waar moet de bus dan langs rijden. Als je nu al ziet hoe de bussen door de smalle straten van Diepenveen moeten rijden als er een omleiding is? Ik neem mijn petje af voor de chauffeurs die met een omleiding door de straten moeten rijden met aan beide kanten geparkeerde auto's!</p>
Colmschate	<p>Het zou prettig zijn, als er weer een verbinding kwam tussen Colmschate-zuid en Colmschate-noord. Hoe moeten wij van de Flora anders in de toekomst bij het nieuwe ziekenhuis komen? Hopelijk wordt de dienstregeling van de bus hierop aangepast.</p> <p>Dat is inderdaad iets waar ik nog niet aan gedacht heb. Lijkt mij iets voor een extra buslijn. Dan kan lijn 6 ook weer rechttoe, rechtaan over de Holterweg naar Bathmen, zodat ze daar ook niet meer klagen over de te lange rit naar Deventer.</p>

Kapjeswelle/IJsselkade	Mijn vraag is simpel. Waarom rijdt er geen bus via de Boreel langs de Wilhelminabrug en de Welle, over de gehele kade richting de Zandweerd. Het is best een eind lopen voor mensen die in de buurt van de IJssel wonen. Geen enkele buslijn doet dit gebied aan.
Bedrijvenpark A1	Als het nieuwe bedrijvenpark ten zuiden van de A1 er komt, moet dit zowel vanuit het centrum van Deventer als vanuit Colmschate goed per OV bereikbaar zijn, in beide richtingen, tijdens zowel de ochtend- als de avondspits. Ook in lunchpauzetijd rond 12.30 moet in beide richtingen 1 bus rijden. Mochten er zich meerdere bedrijven vestigen, waar mensen in continu-, nacht- of andere ploegdienst werken, dan moet er ook op andere tijden vervoer te regelen zijn.

de dienstregeling	
halte Leonard Springer- laan/Alphons Diepenbroc- klaan	Ik vind dat lijn 1 net als vroeger eerder moet beginnen. Dus niet de eerste bus om 6:47 uur, maar om 6:17 uur (of een lijn 5 om 6:20 uur). Als je met de trein verder moet, kan je net een trein eerder halen en als je ver weg moet is dat wel zo prettig. Lijn 5 kwam vroeger om 6:25 uur en als de bus op tijd reed kon ik net op station Colmschate de trein pakken. Nu de bus niet meer bij het station stopt, zou je dus een bus moeten hebben om 6:20 uur. Dan kan je niet van het PW Janssen naar het station lopen en de trein van 6:32 halen
Nieuw Deventer Zieken- huis, RISO	bereikbaarheid nieuwe ziekenhuis vanuit de omgeving - een toegangsweg... Zie mijn reactie waarin staat dat er een bushalte moet komen.
De Worp	<p>Langs De Worp rijdt alleen lijn 111 (Deventer – Twello – Apeldoorn). Die bus wordt met de nieuwe dienstregeling van de NS, als NS station Twello opengaat, opgeheven. Er moet een goede, frequente, ook in het weekend rijdende busverbinding blijven/ komen tussen De Worp en Deventer CS enerzijds (met goede overstapverbindingen ook op andere (stads-) bussen), en Twello/ Teuge anderzijds. Trouwens: als lijn 111 opgedoekt wordt is er om vliegveld Teuge te bereiken altijd een extra overstap nodig. Ook hier moet een goede oplossing voor komen.</p> <p>Ik ben het er zeer mee eens dat een busverbinding tussen De Worp en Deventer CS (en daarmee ook Deventer centrum) noodzakelijk is. Liefst zou ik een bus daadwerkelijk door de wijk zien rijden, zodat deze verbinding ook zichtbaar is voor de vele gezinnen met jonge kinderen en ouderen die in de wijk wonen. Het is echter duidelijk dat de smalle straatjes dit in de weg staan. Een kleine omweg via de Twelloseweg zou voor De Worp wel een aanwinst zijn en vermoedelijk het gebruik van de bus stimuleren (echter: ik weet niet of de bus onder het viaduct op de Lage Worp doorkan (voor de richting Twello - Deventer) en voor de mensen aan de zuidkant van de Rijksweg is deze route een verslechtering).</p>
Industrieterrein Klooster- landen	<p>Ik vind, dat lijn 7, die nu alleen 's morgens van Deventer CS naar Industrieterrein Kloosterlanden rijdt, en tussen de middag en 's avonds in omgekeerde richting, ook andersom moet rijden. Dus ook 's morgens van Vijfhoek / Deventer Colmschate NS via Industrieterrein Kloosterlanden naar Deventer CS rijdt, en tussen de middag en 's avonds in omgekeerde richting. Want in Vijfhoek / Colmschate wonen ook best veel mensen, die nu nog met de auto naar hun werk op dit industrieterrein pendelen. En we willen toch meer mensen in het OV en minder in de auto? Wel mag deze extra bus in de gewone dienstregeling van lijn 1 en 5 niet nog meer extra gaten slaan!</p> <p>Ook ik vind het belangrijk dat lijn 7 vaker naar Kloosterlanden moet rijden. Afgezien van de mensen die er werken, komt er ook nog het volgende bij: Het kantoor van het ziekenfonds "Salland" en de ARBO staan er. Mensen die naar het ziekenfonds moeten of naar de Arbo arts zijn verplicht, indien zij zelf geen auto hebben, om een ander te vragen om mee te gaan of een taxi te bellen.</p>
Oostrik	Ik vind de dienstregeling van lijn 1 en 5 verwarrend. Des morgens rijdt lijn 1 om kwart voor en kwart over het hele uur, en lijn 1 rijdt op het hele en op het halve uur. des middags is het juist andersom. Ik vind dat de dienstregeling hierdoor nodeloos ingewik-

	<p>keld wordt. Ik hoop, dat dit na 10/12/2006 verbetert, zodat je kunt onthouden hoe de bus rijdt zonder eerst internet te hoeven raadplegen of extra heen en weer te lopen naar de halte "hoe rijdt-ie ook al weer?". Verder staat op de halteborden sinds de laatste wijziging niet meer, of een bus vanaf bijv. P W Janssen naar de Vijfhoek nog via het nieuwe ziekenhuis doorrijdt naar het station of niet. Ik vind dat een onaanvaardbare verslechtering van de reizigersinformatie!</p> <p>Mee eens! Extra lastig is dat een deel van de ritten vanaf bijv. Zwaluwenburg richting centrum in de middag worden "overgenomen" door lijn 7. Lijn 7 rijdt echter een andere (langere) route via de bedrijventerreinen. Kortom: erg verwarrend</p>
kruispunt Stationsstraat/ Singel/ Singelstraat	<p>Als bewoner van Zandweerd is het vervelend om te merken dat de stadsbus 'vanuit' Zandweerd (halte's Zwolseweg) geen aansluiting geeft op treinen vertrekkende vanaf Deventer CS. Op het moment dat de bus namelijk binnenkomt op Deventer CS, zijn de treinen in alle richtingen net vertrokken (je mist alle aansluitingen op ongeveer 5 minuten). Erg frustrerend!!!!</p> <p>De locatie is eigenlijk Zwolseweg en wat verder Van Vlotenlaan tot Platvoet, vanaf de platvoet kun je lijn 2 nemen. Lijn 3 vertrok altijd zo'n kwartier eerder en had dan een prima verbinding met de treinen. Je kunt nu de bussen 3 x per uur laten rijden of de dienst een kwartier vervroegen, alleen heen naar het station</p> <p>Ik zou zeker met de bus naar mijn werk gaan met slecht weer, maar aangezien de eerste bus pas om 7.15 vertrekt is dat niet voor mij haalbaar. Met de oude dienstregeling waarbij de eerste bus om 6.45 lukte dit wel. Normaal fiets ik, maar bij slecht weer wordt het toch de (vervuilende) auto.</p> <p>Zou je a.u.b. willen aangeven, welke bus dit is die pas om 7.15 gaat, en in welk deel van Deventer je werk is (of moet je met de trein verder)? Moet je voor je baan ook in de weekends werken zoals politieagenten, verplegers en fabrieksarbeiders in volcontindienst? Dan kan het probleem nl. nader worden gepreciseerd. Alvast dank!!</p>
Lettele	<p>misschien een ideeetje omdat er steeds meer mensen met de buurtbus 's morgens gaan om een grotere bus in te zetten en dan voornamelijk op de maandag en de vrijdag wanneer de scholieren die op kamers zitten met hun weekendtassen makkelijker kunnen reizen naar huis. Daarnaast is het misschien handiger om eens per uur een bus te laten rijden die rond hetzelfde tijdstip gaat. Want soms is de ene tijd veel te vroeg en de andere tijd weer veel te laat</p>
nieuwe ziekenhuis	<p>lijn 4 vanaf Wezenland via Schalkhaar naar nieuwe ziekenhuis, daar veel personen in de flats wonen, die dikwijls op openbaar vervoer zijn aangewezen</p>
Diepenveen	<p>wij zijn al 7 jaar bij Deventer en nog geen stadsdienst maar op zondag rijd er geen bus</p> <p>Ik ben het er volledig mee eens. Als je op zondag per bus naar Diepenveen wilt, moet je vanuit de Deventer stadsbushalte het Vlier nog 20 min. lopen om in het centrum van het dorp te komen. De lijn Deventer - Zwolle moet ritten op zondag gaan rijden, desnoods met kleine busjes!</p> <p>Onze studerende kinderen kunnen op zondag niet zelfstandig naar het station. Met de fiets kan niet (staat een week in de stalling), de auto is er niet altijd, een treintaxi is duur. Vrienden en familie zonder auto moeten gehaald en gebracht worden naar de station/stad. Op zondag een evenement in de stad bezoeken zonder auto of fiets (regen!) is er niet bij! Lopen naar Borgele is een optie,</p>

maar niet iedereen kan dat. Ziekenhuisbezoek zonder auto/fiets is onmogelijk. Oplossing 1: Stadsdienst Borgele doortrekken naar de Hof van Salland of bij benzinestation De Keur. Contract met Connexion openbreken. Oplossing 2: Lifthalte maken: als je daar staat kunnen bevriende dorpsgenoten je meenemen. Eventueel elektronisch bord: station-stad-ziekenhuis.

de bussen	
Worp	<p>Om het gebruik van de bus ook voor gezinnen met jonge kinderen en voor ouderen letterlijk laagdrempelig te houden lijkt het mij belangrijk om met 'grote' bussen met een gelijkvloerse instap te blijven rijden. Dus bussen waar je met de kinderwagen of evt rolstoel gewoon in kunt rijden en waarin een plek aanwezig is om deze vast te zetten. Kleinere taxibusjes zijn met name met baby's erg onhandig, omdat men in de gordels moet (of zou moeten in ieder geval). Omdat de baby niet in de wandelwagen kan blijven in een klein busje (ruimtegebrek) zou deze dus in een maxicosi vervoerd moeten worden (die extra meegenomen moet worden). Als het noodzakelijk is met dergelijke busjes te rijden zou ik graag zien dat er standaard een maxicosi aanwezig is voor baby's. (en een autostoeltje voor oudere kinderen?)</p>

de haltes	
halte Leonard Springerlaan/Alphons Diepenbrocklaan	<p>Tot twee jaar geleden stond er op de halte van lijn 1 een hokje. Deze is toen opeens weggehaald en bij de volgende halte gezet. Sindsdien word je elke keer als het regent dus kletsnat, terwijl de halte bij het winkelcentrum de Vijfhoek ligt en er meer mensen opstappen dan op de volgende halte. Ik heb geprobeerd om een nieuwe hokje geplaatst te krijgen, maar ben met een kluitje in het riet gestuurd door Connexxion, de gemeente, de provincie en het reclamebedrijf. Iedereen wijst naar elkaar zonder iets te doen. Ik heb gesuggereerd om het hokje wat bij de halte bij station Colmschate staat naar "mijn" halte te verplaatsen. Dat hokje staat er namelijk voor niets, omdat er al twee jaar geen bussen meer stoppen. Die suggestie is blijkbaar te moeilijk te bevatten voor de verschillende instanties. Die doen niets, maar verwijzen alleen maar door naar elkaar. Misschien dat deze site helpt om resultaat te krijgen en straks een "droge" winter tegemoet te gaan.</p> <p>Goed idee, mits er geen bus van Colmschate zuid weer via Colmschate NS gaat rijden en die halte weer geactiveerd wordt, zie div. andere suggesties op deze site.</p> <p>Ik ben het eens dat er een Abri moet komen, echter ik weet dat niet Connexxion maar de Gemeente over het plaatsen van de halte gaat, Connexxion kan alleen adviseren, waar een halte moet komen.</p> <p>Met de herfst en winter in aantocht moet er snel een bushokje komen. Ook al omdat de bussen van lijn 7 's ochtends vaak te laat komen en je dus lang in de regen wacht</p> <p>Ook op andere haltes van lijn 7, nl. die op het industrieterrein, is er geen bushokje. Omdat de bus er maar een paar keer per dag stopt, vindt men dat te duur. Ik dus niet!</p> <p>Weet iemand waarom deze halte de halte Theo van Leussenweg heet? Het is toch echt de kruising van de Leonard Springerlaan met de Alphons Diepenbrocklaan! Wijzig de naam dan daarin of in "halte winkelcentrum De Vijfhoek". Voor iedereen een stuk duidelijker.</p>
Nieuw Deventer Ziekenhuis, RISO	<p>Ik vind het nodig, dat er alvast een bushalte bij het nieuwe Deventer Ziekenhuis (lijn 1, 5) komt omdat RISO al verhuisd is. Ik vind, dat daarvoor vanaf/ naar elke bestemming in Deventer niet meer dan 2 strippen hoeven te worden betaald.</p> <p>Het zou ook wel handig zijn als je vanuit Colmschate met lijn 6 naar het ziekenhuis/RISO kunt komen.</p>
Sportpark Wijtenhorst, Colmschaterstraatweg	<p>Ik vind dat er op lijn 1/5 bij Sportpark Wijtenhorst (kruising Bolkesteinlaan/ Colmschaterstraatweg) een bushalte moet komen. Dit ivm bezoekers van deze sportclubs en ten behoeve van bewoners van het zuidelijk deel van Schalkhaar, die dan een korte busverbinding met Deventer CS en De Vijfhoek krijgen.</p> <p>Helemaal mee eens. Goede bereikbaarheid voor het zuidoostelijk deel van Schalkhaar via de Bolkensteinlaan is prima te regelen met een bushalte op de voorgestelde plek.</p>
Station	<p>De vele fietsen die naast de rekken (en dus feitelijk op de stoep) gestald worden zorgen voor gevaarlijke situaties als er een bus bij de meest rechtse halte (vanuit het station gezien) staat: er is nauwelijks ruimte om te lopen (laat staan met een fiets die gestald moet worden of uit de rekken gehaald is) en de fietsen kunnen tegen (of onder) de bus vallen. Er is meer ruimte nodig voor het</p>

	<p>(gratis) stallen van fietsen!! Desnoods gaat dit ten koste van de meest rechtse bushalte. Maar de combi losse fietsen en bus is onverantwoord (en lastig!).</p>
	<p>Ik ben het eens met de lastige situatie bij de gratis fietsenstalling op het busstation. De bussen kunnen regelmatig, niet op de halte komen omdat er fietsen gewoon op de halte worden gestald. Enkele fietsen staan zo kort tegen de weg aan, dat de bus bij het wegrijden de fiets raakt en de bus er overheen rijdt. Het weghalen van de halte die het dichtst bij de fietsenstalling is, lijkt mij geen optie, omdat er zoveel bussen komen. Daar komt nog bij dat deze halte regelmatig wordt gebruikt bij een spoorstremming, zie de afgelopen weken.</p>
	<p>Ik vind het normaal dat fietsen gratis bij een station gestald kunnen worden. De achterzijde van het station is met de nieuwe fietsenstalling dan ook sterk verbeterd. Deze stalling wordt goed gebruikt en met grote regelmaat geheel vol. Aan de voorzijde zijn ruimtelijk gezien voldoende mogelijkheden om ook daar voldoende gratis parkeermogelijkheden te bouwen. Hoe dat exact ingevuld moet worden is kwestie van eens rustig de mogelijkheden bestuderen. Belangrijker is echter de financiering.</p>
	<p>Als Deventer een studentenstad wil zijn zullen de gemeente en NS er voor moeten zorgen dat er voldoende gratis stalruimte voor fietsen aanwezig is bij het station. Achter bij het station zou nog meer ruimte richting tankstation kunnen worden ingericht, je kunt eventueel met de helling die er is een verdieping boven de andere stalling kunnen maken. Aan de stadskant wordt het wat moeilijker ruimte te vinden. Je zou richting viaduct nog stalruimte kunnen inrichten.</p>
	<p>De stallingsvoorzieningen bij het station zijn dramatisch gebruiksonvriendelijk. De kelder ingejaagd worden, oubollig betalingssysteem, stomme hekjes, verschrikkelijke hellingen/trappen kortom doe er eens iets aan als je wilt dat openbaar vervoer voor vol wordt aangezien. Het voor-natransport per fiets speelt daarbij zo'n belangrijke rol.</p>
Schalkhaarzijde ziekenhuis	<p>Ik vind dat de huidige streekbus door Schalkhaar op zijn minst een slinger moet maken naar het nieuwe ziekenhuis. Daarmee wordt de OV-bereikbaarheid zowel vanuit Deventer (Keizerslanden) als vanuit de regio verhoogd. Bij de huidige lijnvoering (via Nico Bolkensteinlaan) kan slecht een beperkt deel van de Deventer bevolking zonder overstappen het Ziekenhuis bereiken. Ook de regionale bereikbaarheid via de NS (Deventer CS) voor werknemer en bezoekers wordt door twee lijnen aanbod verhoogd.</p>
	<p>Op de Oerdijk is geen ruimte voor streekbussen. Het is ook niet mogelijk om vanaf de Schalkhaarzijde dicht bij het ziekenhuis te komen met een auto, laat staan een streekbus. Derhalve adviseer ik al het openbaar via de Nico Bolkensteinlaan te laten rijden. Ook het busverkeer vanaf het CS en de wijk keizerslanden en Diepenveen moet over de Nico Bolkensteinlaan en niet door Schalkhaar!</p>
	<p>Zie mijn schrijfsel bij de locatie Nieuwe ziekenhuis / RISO</p>
	<p>Net als het ziekenhuis verdient het sportpark een halte van de streekbus.</p>
	<p>Klopt, maar dan wel via de Nico Bolkensteinlaan en niet over de Oerdijk in Schalkhaar! De Nico Bolkensteinlaan is namelijk wel geschikt voor grote streekbussen.</p>
	<p>Zie mijn schrijfsel op de locatie aldaar (Sportpark Wijtenhorst)</p>

bushalte Lelylaan	Een bushokje is hier zeer gewenst
	Ik ben het er helemaal mee eens. Bij elke halte zou een bushokje moeten staan, in elk geval langs lijn 1 omdat dat de kortste weg naar het station is.
	Er mist een bushokje aan de kant van het Fetlaer. Misschien kan het bushokje wat aan de kant van het Jeurlink staat hier naar toe verplaatst worden. De halte aan de kant van het Jeurlink is voornamelijk een uitstaphalte, terwijl de halte aan de kant van het Fetlaer meer een instaphalte is. Dit is immers de kortste route naar het centrum.

de tarieven	
Bathmen	In andere wijken van Deventer kan men voor een euro naar het centrum van Deventer. Vanuit Bathmen niet, dat is raar, want Bathmen is toch ook een wijk van Deventer?
	In heel Nederland gelden piekenkaartjes en dergelijke kortingsregelingen t/m 3 strippen. Bathmen- Deventer CS is 4 strippen. Ik denk dat het daarom voor Bathmen niet opgaat. Overigens: heel wat Battumers zullen het niet eens zijn met de bewering, dat hun dorp een wijk van Deventer is (hoewel dit "officieel" wel zo is)!
	Hartelijk dank voor u reactie, echter, omdat we nu eenmaal in een zogenaamde uithoek van Deventer wonen zouden we geen rechten kunnen laten gelden op bepaalde voorzieningen? Raar toch!
bushalte Lelylaan	Het ritje van hier naar bijvoorbeeld het ziekenhuis is 2 haltes en duurt 5 minuten: 3 strippen. Dat ontmoedigt gebruik van de bus! Zo ook een retourtje naar de stad, zeker met kinderen: al gauw hartstikke duur!
	Als het goed is zal na invoering van de OV chipcard dit probleem niet meer bestaan, de tarieven zijn dan wel veel ingewikkelder maar ook eerlijker omdat je dan voor de werkelijk gereden afstand betaalt. Een rit van 1 km ver is dan goedkoper dan een van 2 km, enz. maar nu is het voor wat de tarieven betreft nog balen als je vlak bij een zonegrens zit.
	Ben het helemaal eens met de opmerking dat 3 strippen van de stad naar de vijfhoek teveel is. Vroeger was dit twee. Je kunt nu geloof ik wel een enkeltje in de bus kopen voor een euro (maar of dat alleen voor bepaalde dagen en/of tijdstippen geldt weet ik niet), wat dus goedkoper is dan afstempelen.
	Vroeger woonde ik in Apeldoorn en daar moest je al sinds 1990 voor een met de afstand Vijfhoek-Centrum vergelijkbaar traject (De Maten, of Lucas Ziekenhuis - Station) 3 strippen afrekenen. Ik vond die prijsverhoging van 2 naar 3 strippen destijds niet leuk, maar daarom wel begrijpelijk. Daar geldt een piekenkaartje retour voor € 1 altijd (binnen de stad) ; dat kostte overigens tot 2001 fl 1,- (= € 0,45). Hier heeft men het nu voor € 1 enkele reis (ma-vr. na 9.00 en zo.) dan wel € 1 retour net als in Apeldoorn (alleen za.).

de trein	
Bathmen	Natuurlijk behoort een dorp als Bathmen een treinstation te hebben. In deze tijd van "mobiliteit" kan de verkeersdruk worden verminderd als er ook de juiste voorzieningen zijn. Een treinstation hoort hier dan ook zeker bij.
NS Colmschate	<p>De bustrajecten die thans door Colmschate lopen moeten kritisch tegen het licht worden gehouden. Reden hiervan is dat de bustrajecten grotendeels parallel aan de spoorlijn lopen. Dit leidt tot versnippering. Uitgangspunt moet zijn dat trein en bus elkaar gaan aanvullen. NS-halte Colmschate moet daarom de centrale halte worden voor overstap van trein en bus. Het argument om hiervoor te kiezen is dat het centrum van Deventer slecht bereikbaar is en de wegen van en naar het centrum dichtslibben. In deze geschetste situatie is het noodzakelijk dat de trein in Colmschate vaker moet gaan stoppen; minimaal elk half uur; elk kwartier is nog beter. De bussen krijgen een soort haal en brengfunctie van reizigers uit het omliggend gebied. Gedacht kan worden aan een busrondlijn, met een route met en tegen de wijzers van de klok, waarbij Colmschate Noord en Zuid, de Rivierenwijk, het nieuwe ziekenhuis en Schalkhaar worden aangedaan.</p> <p>Elk kwartier een trein die in Colmschate stopt is geen haalbare kaart. De spoorlijn waarover we het hebben is toevallig wel de verbinding Amsterdam- Berlijn-Moskou, en maakt ook deel uit van de goederenspoorverbinding Rotterdam- Hamburg- Kopenhagen. Dat betekent veel internationale en goederentreinen, die in ieder land, ook Nederland, nu eenmaal voorrang hebben op stoptreinen. Een frequentie van ieder half uur een stoptrein , de hele dag, moet m.i. wel kunnen. En als bijv. EEN van de stadsbuslijnen aansluitend daar stopt, is dat inderdaad wel goed. Maar lijn 1 en 5 zoals die nu rijden vind ik qua route juist wel goed. Probleem van een bushalte bij Colmschate NS is de overweg in de Oostriklaan , die vaak dicht zit. Als daar een tunnel of viaduct komt (waarover de laatste jaren veel is gediscussieerd, en de uitkomst is nog steeds onzeker) dan is een bushalte bij het station beter haalbaar dan nu.</p>

centrumbus	
De Brink	<p>Alle bussen zouden een halte moeten hebben dichtbij de Brink.</p> <p>Het lijkt mij ivm de moeilijke bereikbaarheid voor zwaar verkeer niet wenselijk, dat ALLE bussen dicht bij de Brink stoppen. Ook kan ik mij voorstellen, dat je als je daar op een terrasje zit, je liever niet geconfronteerd wordt met lawaai en uitlaatgassen van bussen. Maar een extra halte t.h.v. de "Kassa" (met een extra voetgangersbrug over de Singel!) kan wel helpen. Ook zou misschien buiten de spitsuren door de Pikeursbaan gereden kunnen worden (zie route lijn 111).</p> <p>Laat dan in ieder geval de centrumbus GRATIS zijn. Het is belachelijk dat je en voor de bus betaalt en voor de centrumbus. Zeker voor ouderen. Ik zie niet in wat er nou plotseling zo mis was met de haltes voor de V&D die ze hebben weggehaald.</p> <p>De centrumbus moet ogenblikkelijk verdwijnen. Daarvoor in de plaats moet een willekeurige stadslijn (met minimaal een half-uursfrequentie) de oude route tussen het station en de kop van de Brink weer gaan rijden. Niet alleen de gemeente Deventer is hiermee gebaat (de bijdrage aan de centrumbus kan voor een ander (OV-)doel worden gebruikt, maar ook de reiziger is beter af. Immers, de grote stadsbus maakt deel uit van de geldende concessie, zodat er voor bovengenoemd traject niet meer extra betaald hoeft te worden.</p> <p>Dit voorstel is een goed alternatief, mits buiten de spitsuren. Ook ten tijde van evenementen als Dickensfestijn, Deventer op Stelten, de kledjesmarkt 30/4 , de Goede Vrijdagmarkt e.d. kan het niet. Dan moet er toch een andere oplossing worden bedacht. Maar uit kosten oogpunt bezien lijkt dit mij wel slim.</p> <p>Dat er ooit weer een bus op de Brink bij V&D komt hoeft je niet op te rekenen. De gemeente heeft er zelf aan meegewerkt, in samenwerking met Talamini, om de bus er weg te krijgen. Zolang Talamini een monopoliepositie heeft op de Brink, zal dit nooit veranderen.</p> <p>Er zou een gratis of 1 euro centrumbus moeten komen alleen moet die niet stoppen bij de knaakland. Deze moet alle belangrijke punten in het centrum bestrijken. Hij zou daarna bijvoorbeeld over de brink (de waag), langs het stadskantoor, grote kerkhof, opstap plaats boot naar de worp, de Dirk van de Broek en dat bejaardentehuis in de Smedenstraat en dan weer terug naar het station. Hij zou om de 10/15 minuten moeten rijden en meerdere op en afstappunten. Een goed voorbeeld van dit soort initiatieven is de gratis bus in Christchurch Nieuw Zeeland. Die ging ook langs een paar belangrijke punten en er was veel belangstelling voor.</p>

suggesties en tips	
Station	Wachten op de bus moet op het busstation een stuk aangenamer worden. Gelden moet worden vrijgemaakt om het busstation op te waarderen. Daarbij kan worden gedacht aan een groteabri (wachtruimte) met elektronisch informatiesysteem plus de overkapping van de instapperrons van de bussen. Zodoende kunnen buspassagiers droog wachten en droog naar de bus lopen
	Ik vind het een prachtig idee, ben het er ook helemaal mee eens. Maar: wie zal dat betalen? Wie weet in Deventer een begraven schat te vinden, die daaraan mag worden uitgegeven?

klachten	
Beestenmarkt	Met een opgang vanaf de Brinkgreverweg/Diepenveenseweg naar de ns perrons kan de bushalte beestenmarkt prima gaan functioneren als uitstap-/opstaphalte voor overstappende bus-trein passagiers. Reizigers hebben niet meer van doen met de tijdonzekerheid (haal ik mijn trein nog wel) van de bus die zich via het Churchillplein/Stationsplein moet wurmen.
	Beslist een heel aardig idee. Maar de NS moet daar dan extra toegangspoortjes tot het perron gaan bouwen, vooral als de OV jaar-kaart er komt (dat gaat nu eenmaal via een kaart die je in een kaartlezer aan een toegangspoortje moet steken). Ik betwijfel of NS hiervoor in is want die toegangspoortjes, met computer erin en zo, zijn duur. En het station heeft aan de Diepenveenseweg al een noorduitgang. Ik vrees, dat ze dus NJET gaan zeggen.....
kruispunt Stationsstraat/ Singel/ Singelstraat	Ik vind, dat de verkeerslichten op kruispunt Stationsstraat/ Singel/ Singelstraat tot de slechtst afgestelde in Nederland behoren. Als de bussen vanaf het station linksaf de Singel op willen, en groen licht krijgen, heeft ook het linksafslaan verkeer vanuit de ertegenover gelegen singelstraat groen. Gevolg: de bus moet wachten ... en kan pas verder, als het licht weer rood is. Ik heb dit al eens aan de gemeente gemaaild, er was toen TIJDELIJK wat verbetering, maar neem nu maar eens om 8.20 of 17.20 deze bus, en kijk zelf... Iets voor Blik op de Weg (ergerlijke verkeerssituatie)!
Rielerweg/H.Dunantlaan	de stoplichten die op de kruising van Rielerweg waar je recht over kunt steken de nieuwe weg op mogen beter afgesteld worden dat er meerdere auto's door kunnen want het is een crime wanneer er maar 1 à 2 auto's per keer door kunnen.
	Dit is een site over openbaar vervoer. Rijden er dan bussen langs dit kruispunt?
	Volgens mij komen de stadslijnen 1 en 5 over deze kruising. Lijn 5 vanaf de Dunantlaan links af de Nico Bolkesteinlaan op en lijn 1 net andersom.
NS Colmschate	Op NS Colmschate zou meer of betere bewaking moeten komen. Op de parkeerterreinen bij dit station (richting Titus Brandsma-kerk) en op het perron zelf hangen 's avonds zo vanaf 21.00, vooral vrij- en zaterdag, soms allerlei onduidelijke types rond, wat het niet erg aantrekkelijk maakt, daar op de trein te wachten. Er zijn ook vrij vaak gevallen van "kleine criminaliteit", vraag dit maar aan de politie. De sociale veiligheid is er dus onvoldoende. Bovendien is de horecavoorziening er mislukt; het gebouwtje op NS Colmschate staat leeg wat het gezicht er niet prettiger op maakt. Dat zou wellicht een 's avonds verlichte wachtruimte kunnen worden, die voorzien is van bewakingscamera's of, beter nog maar duurder, van een permanent aanwezige politieagent / bewaker .
	Volledig mee eens. Ik fiets vanuit de vijfhoek liever naar centraal om daar mijn fiets neer te zetten dan bij Colmschate (wat voor mij toch echt veel dichterbij is). De steekproef is letterlijk niet zo groot, maar ik heb een keer daar mijn fiets neergezet en toen ik

	's avonds met de trein weer aankwam, waren beide banden lekgestoken.
--	--

B3

Bijlage 3: De mening van belanghebbende partijen

3.1 Workshop

Op 13 september 2006 heeft een workshop plaatsgevonden met diverse partijen/organisaties die belang hebben bij het openbaar vervoer in Deventer. Aanwezig waren het Deventer Ziekenhuis, de Belangengroep openbaar vervoer Deventer, de Stichting Belangen Ouderen, Deventer Ouderen Politiek Actief en Studiegroep 13. Helaas konden vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en grote onderwijsinstututen niet aanwezig zijn. De resultaten van de workshop geven hierdoor een indicatie van de mening van belanghebbende partijen, maar vormen geen representatief beeld.

Er is gediscussieerd over een viertal thema's. Hierna wordt kort de hoofdlijn van de discussie weergegeven.

3.2 Vier thema's

Bereikbaarheid

Geconstateerd wordt dat bereikbaarheid door mensen verschillend wordt uitgelegd:

- het openbaar vervoer is voor iedere burger bereikbaar, dus halte dichtbij huis en dichtbij bestemming;

- het openbaar vervoer kent snelle verbindingen en weinig haltes. De keuze tussen deze twee opties is het traditionele openbaar vervoer-dilemma. Vastgesteld wordt dat in Deventer deze keuze niet is gemaakt: het openbaar vervoer is vlees noch vis. Het is gewenst om (per lijn) wel een heldere keuze te maken.

Tarieven

Geconstateerd wordt dat:

- het openbaar vervoer door de herzonering van 2005 (te) duur is geworden, met name voor Colmschate, Vijfhoek en Diepenveen;
- de Centrubus duur is;
- het onlangs beschikbare dalkaartje van €1,- nog onvoldoende bekend is (gemaakt).

De aanwezigen achten het denkbaar om het openbaar vervoer in de spitsuren duurder en in de daluren goedkoper te maken. Ook behoort gratis openbaar vervoer wat hen betreft tot de mogelijkheden. De kosten van gratis maken zijn uiteraard hoog, maar daar staan ook belangrijke voordelen tegenover zoals grotere maatschappelijke participatie.

Verwacht mag worden dat wat betreft tarieven de workshop een eenzijdig beeld geeft van de mening van 'de' belanghebbenden. Bedrijven en scholen zullen meer oog hebben voor reizen in de spitsuren en vanuit die positie anders aankijken tegen een idee als spits/daldifferentiatie.

Openbaar vervoer in het buitengebied

Geconstateerd wordt dat openbaar vervoer in het buitengebied altijd onder druk staat door het geringe aantal reizigers. Maatwerk is dan noodzakelijk. Gedacht wordt aan meer Regiotaxi en minder slingerroutes door het stadsgebied. Diepenveen zou een plek moeten krijgen in het stedelijke netwerk van Deventer, met hogere frequenties (analoog aan Heeten).

Verbetering van het openbaar vervoer

De volgende verbeteropties worden genoemd:

- betere bediening binnenstad. Dit zou kunnen door andere route Centrubus of mogelijk enkele stadsbussen dichtbij de Brink (met aangepast materieel).
- Sneller vervoer van/naar de Vijfhoek en Colmschate. Tegelijkertijd is het noodzakelijk dat het openbaar vervoer 'dichtbij huis komt'.
- Belangrijke voorzieningen als het ziekenhuis en De Boreel moeten goed ontsloten worden.
- Het lijnennet is langzaam ontstaan en nooit fundamenteel gewijzigd. Heroriëntatie op het totale netwerk is gewenst.

B4 Bijlage 4: Waar- en onwaarheden in het openbaar vervoer

In 2006 is een Bewaarkrant openbaar vervoer verspreid onder inwoners van Deventer. In deze bewaarkrant was een artikel opgenomen over de mythes van het openbaar vervoer, ofwel waarom zaken gaan zoals ze gaan. Onderstaand is de tekst van dit artikel opgenomen.

In de praktijk van het openbaar vervoer blijken onder passagiers (en nog veel meer onder niet-passagiers) vragen en misverstanden over het openbaar vervoer te leven. Hieronder staan in vraag- en antwoordvorm een aantal van die punten. De tekst gaat over busvervoer in de stad en de regio. Bij de trein zijn diverse zaken anders geregeld, en daar gaat het dus niet over.

4.1 Waarom legt de gemeente niet veel meer stadsbussen in?

De gemeente legt helemaal geen stadsbussen in omdat de gemeente daar sinds 1998 niets meer over te vertellen heeft. Niet de gemeente Deventer, maar de provincie Overijssel is de opdrachtgever van het stadsvervoer in Deventer. De provincie is óók opdrachtgever voor het busvervoer in de regio. Voor Deventer betekent dat, dat de lijnen richting Olst, Raalte en Holten vallen onder de provincie Overijssel, en de lijnen richting Lochem, Zutphen en Twello onder de provincie Gelderland.

Als de gemeente wensen heeft dan kan ze die indienen bij de provincie. De provincie krijgt uit het hele gebied natuurlijk nog veel meer wensen, maar heeft niet zo veel geld dat al die wensen gehonoreerd kunnen worden. De provincie honoreert dan de wensen met het beste resultaat (de meeste extra reizigers voor de minste kosten) en projecten die daarbuiten vallen, gaan niet door.

4.2 Waarom laat de provincie niet veel meer bussen rijden?

De provincies hebben zelf maar weinig geld. Nederland kent vooral rijksbelastingen en in beperkte mate gemeentelijke belastingen. Provinciale belastingen zijn er nauwelijks. Het geld dat de provincie nodig heeft om opdrachtgever van het openbaar vervoer te kunnen zijn, komt van de rijksoverheid. De rijksoverheid wil wel het openbaar vervoer verbeteren, maar de rijksbijdrage daarvoor moet liever omlaag dan omhoog. De rijksoverheid geeft dus een beperkt bedrag aan de provincie, en daar moet de provincie maar mee zien uit te komen.

Het zou voor de provincie allemaal wat gemakkelijker zijn als de reizigers veel betaalden voor hun kaartje. Maar dat doen ze niet. Met de reizigerskaartjes wordt ongeveer 35% van de totale kosten betaald, en met het geld dat de rijksoverheid aan de provincie geeft, moet dus de rest betaald worden. Als er méér mensen meereizen, is dat natuurlijk gunstig voor de inkomsten. Echter, zijn er zoveel méér reizigers dat er een extra bus ingezet moet worden, dan lopen de extra kosten véél harder op dan die extra opbrengsten. En het bedrag dat het rijk aan de provincie geeft, gaat niet omhoog. De provincie zit dus gewoon financieel in de tang.

4.3 De gemeente maakt een beleidsplan voor het openbaar vervoer. Waarom?

De gemeente vindt, hoewel ze dus niets over de bussen te vertellen hebben, het openbaar vervoer wel belangrijk voor het gemeentelijk beleid. Na ieder openbaar-vervoercontract moet de provincie het busvervoer opnieuw aanbesteden. Voor de volgende aanbestedingsroute heeft de provincie Overijssel aan onder meer de gemeente Deventer gevraagd, welke wensen de gemeente heeft voor de komende jaren op het gebied van openbaar vervoer. De gemeente gaat via de OV-Visie antwoord geven op die vraag.

4.4 Connexxion maakt toch de dienstregeling, dus die kunnen toch óók verbeteren?

Connexxion maakt inderdaad de dienstregeling. Maar ook Connexxion zit in de tang. Openbaar vervoer in Nederland wordt aanbesteed. De provincie maakt een bestek, en daar kunnen vervoerbedrijven op inschrijven. De gunstigste aanbieder (de grootste vervoerprestatie voor de laagste prijs) krijgt de opdracht. Het aantal vervoerders is niet zo groot, dus bij elke aanbesteding is er een moordende concurrentie: je krijgt de opdracht alleen maar als je veel biedt voor een lage prijs. Een vervoerbedrijf zal proberen om niet alleen aan alle eisen van de provincie te voldoen (die in het bestek staan), maar ook zoveel mogelijk wensen te honoreren.

Het bedrijf dat de opdracht krijgt, krijgt daarna geen extra geld meer van de provincie; ze moeten het doen met het bedrag dat ze aan de provincie hebben opgegeven om nodig te hebben. En daar zit dus geen

ruimte meer in voor extra 'toeters en bellen' want dan was de offerte te duur geworden en hadden ze de opdracht niet gekregen. Dus wat doet het vervoerbedrijf: dat rijdt, houdt zich aan het contract en probeert verder zo weinig mogelijk extra kosten te maken.

4.5 De bussen zitten toch nooit vol; als er goedkopere kleine bussen worden ingezet dan kunnen ze toch wel vaker rijden?

Als dat waar was, dan gebeurde dat al lang in Deventer, de regio en in de rest van het land. Een bus wordt gereden door een chauffeur die volgens de CAO betaald wordt. En die moet natuurlijk wat mensen achter zich hebben om goed te kunnen functioneren, zoals de bedrijfsleiding, personeelszaken en monteurs. De 'menskosten' bedragen ongeveer 70% van de totale exploitatiekosten, en de 'buskosten' ongeveer 30%. Een buschauffeur krijgt echt niet minder betaald aan loon als de bus wat kleiner is. Bij een kleinere bus blijven de 'menskosten' dus gelijk en nemen alleen de 'buskosten' af.

Tegenwoordig is het bouwen van grote lijndienstbussen zodanig generationaliseerd en duurzaam gemaakt dat hij per gereden kilometer net iets meer dan 1½ x zoveel kost als een achtpersoonsbusje. Een minibus met een buschauffeur kost daarom vrijwel 90% van een grote bus met een buschauffeur. En als er iets méér reizigers zijn dan gedacht, dan is er even een extra minibus nodig met een extra chauffeur, óf je moet reizigers bij de halte laten wachten tot de volgende bus komt. Dan is het rijden met een normale bus toch nog niet zo onvoordelig, omdat de flexibiliteit veel groter is. Inmiddels zoeken vervoerbedrijven naar (wat) goedkopere oplossingen waarbij bijvoorbeeld bussen voor 25 personen

ingezet kunnen worden met lagere exploitatiekosten dan nu. Ontwikkelingen daarin worden nauwlettend gevolgd.

4.6 Bij een buurtbus worden de chauffeurs niet betaald; dat is toch veel voordeliger?

Ja, dat is veel voordeliger. De chauffeurs krijgen geen loon, maar alleen een on-kostenvergoeding, bijvoorbeeld reiskosten om naar het beginpunt/eindpunt van de buurtbusrit te gaan. Buurtbuschauffeurs zijn dus vrijwilligers en meestal afkomstig van één van de dorpen langs de route. Het werven van voldoende vrijwilligers is doorgaans geen groot probleem. Maar: vrijwilligers voor de avonduren en voor de zondag zijn niet te vinden, en voor de zaterdag wordt het ook moeilijker. Daardoor rijden in de avonduren en zondag de buurtbussen niet, en op zaterdag iets minder dan de helft. De buurtbussen (maximaal acht passagiers) worden vooral ingezet in landelijke gebieden met een beperkt aantal reizigers waar een gewone bus om financiële redenen niet meer kan komen. Want ook hier geldt: als er te veel reizigers voor een rit zijn dan kunnen ze niet allemaal mee, want meer dan acht passagiers mag niet (in Nederland mogen met een DE-rijbewijs voor personenauto's net meer dan acht passagiers meegenomen, voor meer is het BE-rijbewijs nodig dat dus alle buschauffeurs hebben).

4.7 Bij gratis openbaar vervoer reizen er toch veel meer mensen met de bus?

Ja. Waar dat al is gebeurd of waar experimenten zijn gehouden, worden steeds tussen twee en driemaal zoveel mensen vervoerd. Voor de

reizigers is dat interessant en voordelig, al mag je niet meer op een zitplaats rekenen vanwege de drukte. Het enige echte probleem zijn de financiën. Als reizigers niet meer hoeven te betalen, zijn er geen inkomsten meer en als er veel meer reizigers meegaan moeten er meer bussen worden ingezet, dus de kosten gaan omhoog. Het bedrag dat de rijksoverheid aan de provincie geeft verandert niet. De provincie heeft zelf maar een beetje geld, lang niet voldoende om de extra exploitatiekosten en de inkomstenderving te betalen.

Bij de experimenten die nu in Nederland zijn begonnen of op stapel staan, gaat het daarom ook niet om 'gratis, altijd, voor iedereen', want dat is onbetaalbaar. Het gaat om beperkingen om het behapbaar en betaalbaar te houden: alleen 55+, alleen 12-, alleen op zondag, alleen op zaterdag, alleen in de avonduren, niet gratis maar met korting. De 'sponsor' die de opbrengstenderving moet betalen en de extra exploitatiekosten, is dan in de meeste gevallen de betrokken gemeente. Dat brengt automatisch met zich mee, dat de experimenten vaak een lokaal en ten hoogste een regionaal karakter hebben.

4.8 Maar waarom kan dat dan wel in Vlaanderen?

In Vlaanderen is het openbaar vervoer heel anders geregeld dan in Nederland. De Vlaamse overheid heeft normen gesteld aan de dienstverlening ('basismobiliteit') en betaalt voor het openbaar vervoer volgens die normen. De rijksbijdrage is gebaseerd op de inzet die nodig is voor die basismobiliteit en de werkelijke inzet van bussen en trams en is aanmerkelijk groter dan in Nederland. Meer reizigers geeft ook meer rijksbijdrage. Dat vliegwieleffect is er niet in Nederland.

Niet iedereen reist gratis in Vlaanderen, maar de reizigers die nog moeten betalen, betalen weinig. Een jaarabonnement voor de bus in Vlaanderen is goedkoper dan een maandabonnement in Nederland.

Als gemeenten of bedrijven gratis openbaar vervoer voor hun inwoners of werknemers willen, dan behoeven zij alleen maar de gedeelde inkomsten van de invoering daarvan te betalen, maar niet voor de extra reizigers die mee gaan rijden.

De Vlaamse regering heeft het nationale vervoerbedrijf De Lijn belast met de uitvoering van het rijksbeleid. De Lijn rijdt zelf ongeveer de helft van de lijnen, en laat via een aannemingsprocedure de andere helft rijden door particuliere vervoerbedrijven. De Lijn zelf regelt de regionale en stedelijke lijnvoering in samenspraak met lokale overheden. Dit is dus allemaal heel anders dan in Nederland.

4.9 Kunnen bussen minder gaan vervuilen?

Ja. In het bestek dat de provincie voor een aanbesteding moet maken, wordt óf voorgeschreven wat voor type motor de bussen moeten hebben (diesel euro 3, euro 4, euro 5; aardgas, biobrandstof) óf de maximale uitstoot van schadelijke stoffen genormeerd. Bij de inschrijving moet de vervoerder aantonen dat de bus die hij aanbiedt daaraan voldoet, en met dat bustype moet hij dan ook rijden. In bestekken van een aantal jaren geleden (zoals Salland) waren de eisen van de provincie als opdrachtgever meestal nog niet zo hoog. De laatste jaren is sprake van een grote technische vooruitgang bij fabrikanten op dit gebied door druk van de markt in heel Europa. In het volgende bestek van de

provincie Overijssel voor Salland zullen de eisen ongetwijfeld scherper zijn dan nu.

B5

Bijlage 5: Route door Steenbrugge

De realisatie van een busroute door Steenbrugge (van Karel de Grotelaan naar Wechelerweg) maakt een goede en directe OV ontsluiting van de nieuwbouwwijk en Diepenveen mogelijk. In het Masterplan voor Steenbrugge is echter niet direct rekening gehouden met deze nieuwe busverbinding. In het Masterplan wordt het volgende gesteld:

Het is wenselijk dat de bewoners van Steenbrugge in de toekomst gebruik kunnen maken van de bus die rijdt over de Raalterweg via de nieuwe ontsluitingsweg van de wijk en de Verlengde Karel de Grotelaan naar Keizerslanden.

Inmiddels is duidelijk dat verlegging van buslijn 165 naar de nieuwe ontsluitingsweg niet haalbaar is. In de OV visie is mede daarom een nieuwe stadslijn geïntroduceerd.

Bij de introductie van de nieuwe stadslijn hebben de volgende overwegingen een rol gespeeld:

- bij aanleg van een nieuwe woonwijk is een goede openbaar-voervoerontsluiting randvoorwaarde;
- een centrale route heeft het grootste reizigerspotentieel en zorgt voor de kortste loopafstanden;

- Steenbrugge krijgt geen eigen voorzieningen en is voor al haar winkelvoorzieningen aangewezen op Winkelcentrum Keizerslanden.
- een openbaar-voerrooute heeft mogelijk gevolgen voor de verblijfskwaliteit langs de 30 km wegen waarover de buslijn zal lopen. Door de betreffende straten zal 4 keer per uur een bus gaan rijden. Van bestaande busroutes (m.n. in ouder stedelijk gebied) zijn klachten bekend over scheurvorming en hard rijden. Overlast is sterk afhankelijk van de maatvoering van de wegen.
- In de huidige plannen voor Steenbrugge is geen rekening gehouden met een busroute. De maatvoering van een aantal smalle 30 km verblijfswegen zal aangepast moeten worden (verbreding wegprofiel). Hierdoor zal de hoeveelheid uitgeefbaar terrein afnemen (circa 1500 m² minder uitgeefbaar: ad circa € 450.000,-).

Een alternatief voor de route door Steenbrugge is een randbediening van de wijk, via de Keizer Karellaan, gecombineerd met een extra halte voor lijn 165 aan de Raalterweg. Deze route heeft niet de voorkeur:

- met een randbediening van Steenbrugge woont het grootste deel van de inwoners op aanzienlijke afstand van de bus, waardoor het busgebruik van inwoners van de wijk zal tegenvallen;
- er ontstaat geen verbinding tussen Steenbrugge en het belangrijkste voorzieningencentrum voor de wijk, Winkelcentrum Keizerslanden;
- met een goede vormgeving en materiaalgebruik is, zeker in een nieuwe situatie, trillingsoverlast en geluidhinder te minimaliseren.

Een alternatief dat wel potentie heeft en nader onderzocht zou kunnen worden op haalbaarheid is het koppelen van Steenbrugge aan lijn 4 (Heeten) met een halte ter hoogte van de centraal in Steenbrugge geprojecteerde rotonde. Met deze extra halte wordt de totale rijtijd van lijn 4 langer en is handhaving van de bestaande route ter hoogte van het winkelcentrum Keizerslanden noodzakelijk. Te overwegen valt of – vanwege de gevolgen voor de verblijfskwaliteit bij uitbreiding van het centrum – een korte omweg via de Van Hetenstraat een alternatief biedt.

Voor verbetering van de bediening van Diepenveen is in dit alternatief een servicebus-concept met een hoog serviceniveau denkbaar.

B6

Bijlage 6: Achtergrond bij kostenramingen infrastructuur

De ramingen volgen de infrastructuurmaatregelen die zijn genoemd in hoofdstuk 6. Van de maatregelen zijn geen tekeningen aanwezig, maar bestaat wel een indruk van de werkzaamheden. Deze zijn in deze bijlage kort omschreven.

6.1 Centrumhalte Pikeursbaan

Aanpassen van de verharding op het kruispunt Keizerstraat - Pikeursbaan zodat er bussen kunnen stoppen zonder tegemoetkomende bussen te hinderen, dat alle andere verkeersdeelnemers zich redelijk kunnen bewegen, dat er voldoende ruimte is voor wachtende reizigers en databri's kunnen worden geplaatst. Ook de indeling en het wegprofiel moeten ter plaatse worden aangepast. Dit gaat ten koste van een deel van de parkeervoorzieningen (enkele plekken). Als gevolg van de aansluittijden bij het station zijn er steeds slechts bussen bij de halte aanwezig in 1 richting, dus breder dan 7,0 meter hoeft de rijbaan niet te zijn. De halte moet plek bieden aan drie bussen tegelijkertijd.

Een centrumhalte bepaalt voor een belangrijk deel het gezicht van het openbaar vervoer. Aan de vormgeving en inrichting van de halte moet de nodige aandacht worden besteed. De halte moet aandacht trekken en het beeld scheppen van een hoogwaardige manier van vervoer.

Te verwachten kosten (reconstructie en halte-inrichting): € 600.000,-

6.2 Centrumhalte Houtmarkt

Realisatie van een centrumhalte Houtmarkt waar in 2 richtingen gelijktijdig door bussen kan worden gehalteerd. De lokatie van de halte moet als onderdeel van de planvorming voor de Houtmarkt worden bepaald. Voor een maximale verkeersveiligheid en goede aansluiting op de voetgangersroute naar het centrum, is het gewenst om in beide richtingen de halte te maken vóór de voetgangersoversteekplaats tussen Boreelcomplex en Walstraat. De bus heeft dan bij de oversteek altijd een lage snelheid en een goed uitzicht. Wanneer de halte wordt aangelegd als onderdeel van de herinrichting van de Houtmarkt, kunnen de kosten beperkt blijven.

Te verwachten kosten: € 150.000,- (onderdeel van kosten voor herinrichting Houtmarkt)

6.3 Doorstromingsgarantie rotonde Boreel

Door de vele verkeersbewegingen onder aan de Wilhelminabrug staat verkeer op de rotonde geregeld stil. Om de doorstroming van de bus te kunnen garanderen moet ervoor gezorgd worden dat de bus hier zonder vertraging doorheen kan. Mogelijk kan de doorstroming van de bus worden gegarandeerd door het plaatsen van een VRI bij de rotonde, die alleen rood licht vertoont wanneer een bus de rotonde wil oprijden. Daarnaast beïnvloedt de bus de verkeerslichten bij de Wilhelminabrug.

Met de opening van de Boreel zal de druk op deze route toenemen. Aanpassingen in de infrastructuur zijn dan noodzakelijk om de door-

stroming van de bus te kunnen garanderen. Nadere studie is nodig om de benodigde maatregelen vast te stellen.

Te verwachten kosten: minimaal € 100.000,- (plaatsing VRI en beïnvloeding VRI Wilhelminabrug).

6.4 Verbeteren wegdekkwaliteit Keizerstraat en Pikeursbaan

Bussen kunnen in dichtbebouwd gebied hinder veroorzaken wanneer het wegdek van slechte kwaliteit is. De kwaliteit van de binnenstadsroute van station tot Houtmarkt varieert van redelijk tot zeer slecht. Dat geeft onnodige trillings- en geluidsoverlast. Voor een aanvaardbaar niveau is (een zeer vlakke klinkerbestrating of) asfalt nodig. Deze moet tevens duurzaam zijn (goede fundering). Hiervoor is een volledige herprofilering van gevel tot gevel noodzakelijk. De kosten van riolerings- en bekabelingswerkzaamheden zijn niet opgenomen.

Te verwachten kosten: € 800.000,-

6.5 Prioriteit bij verkeerslichten Kazernestraat – Mr. De Boerlaan

Het aanpassen van de verkeersregeling op het kruispunt, waardoor de bus zo snel mogelijk groen krijgt of het groen langer wordt vastgehouden tot de bus is gepasseerd.

Te verwachten kosten: € 40.000,-

6.6 Halte Snipperlingsdijk/ROC, busstrook en prioriteit bij verkeerslichten Mr. De Boerlaan – Snipperlingsdijk

Aanleg van een halte op de Snipperlingsdijk tegenover de bestaande halte, de aanleg van een busstrook van de halte naar het kruispunt en een prioriteitsregeling in de VRI. In de andere richting moet alleen de prioriteitsregeling worden uitgebreid. Ook de verkeersregeling bij de Veenweg moet worden aangepast.

Te verwachten kosten: € 350.000,-

6.7 Verbeteren wegdekkwaliteit Singel

Voor de Singel geldt eigenlijk hetzelfde als voor de Keizerstraat en Pikeursbaan. De werkzaamheden staan echter los van de nieuwe centrumroute, ook wanneer geen nieuwe centrumroute wordt gerealiseerd is aanpassing van de Singel gewenst.

Te verwachten kosten: € 300.000,-

6.8 Uitbreiden prioriteitsregelingen

Veel verkeerslichtenregelingen kunnen al door de bus worden beïnvloed. Bij een aantal is dat niet het geval. De aansluitingen trein – bussen onderling zijn voor de kwaliteit van het openbaar vervoer van groot belang. Prioriteit moet worden gegeven aan de trajecten die weinig speling in de rijtijd van de bus hebben. In overleg met de vervoerder worden de knelpunten vastgesteld.

Te verwachten kosten (reservering): € 300.000,-

6.9 Toegankelijkheid halten

Iedere halte wordt toegankelijk gemaakt, waarmee wordt voldaan aan de eisen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De halte wordt opgehoogd tot 18 centimeter, er wordt een blokmarkering aangebracht en er worden blindengeleidevoorzieningen aangebracht. Verder wordt de toegang tot de halte verbeterd en wordt ervoor gezorgd dat overal voldoende doorgangsruijme is voor rolstoelen. De kosten zijn ingeschat met behulp van kengetallen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Verwacht wordt dat de Provincie Overijssel 75% van de kosten voor haar rekening neemt (grotendeels gedekt door Rijkssubsidie). De gemeente betaalt de rest.

Te verwachten kosten (voor de gemeente): € 259.000,-

6.10 Halte Flora

Deze halte moet meer dan de standaardkwaliteit krijgen in verband met de omgeving en het belang van de halte.

Te verwachten kosten: € 50.000,-

6.11 Tracé Steenbrugge en Diepenveen

De route in Steenbrugge maakt deel uit van de wijkstructuur en derhalve van de ontwikkeling van Steenbrugge. Ook de aanleg van halten maakt hiervan deel uit. In Diepenveen wordt een nieuwe busroute gerealiseerd waarvoor nieuwe halten noodzakelijk zijn. Bij het bepalen van de kosten is uitgegaan van de realisatie van 8 nieuwe halten.

Te verwachten kosten: € 120.000,-

6.12 Route servicelijn E station – stadhuis

Voor deze route zijn geen infrastructurele aanpassingen voorzien. Wel moeten minimaal 2 halten worden gerealiseerd.

Te verwachten kosten: € 30.000,-

B7

Bijlage 7: Toegankelijke halten

Alle halten in de gemeente zijn geïnventariseerd, waarbij de mogelijkheden om de halte toegankelijk te maken zijn onderzocht. Vervolgens is op basis van instapcijfers van de Provincie Overijssel en de aanwezigheid van voorzieningen een prioritering gemaakt voor het toegankelijk maken van halten. In de tabellen in deze bijlage zijn alle halten opgenomen die toegankelijk gemaakt zullen worden. De kosten zijn geraamd op basis van kengetallen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

haltenaam	categorie instappers	kosten toegankelijk maken
Amstellaan	A	€ 8.100
Amstellaan	A	€ 8.100
Biesboschlaan	A	€ 8.100
Biesboschlaan	A	€ 2.500
Busstation/ns	A	€ 12.000
Busstation/ns	A	€ 13.500
Cornelis Lelylaan	A	€ 4.000
Europaschool	A	€ 12.000
Europaschool	A	€ 12.000
Hogeschool IJsselland	A	€ 4.000
Hogeschool IJsselland	A	€ 12.000
Jeurlink	A	€ 2.500
Jeurlink	A	€ 8.100
Platvoet	A	€ 8.100

Platvoet	A	€ 8.100
Scheldestraat	A	€ 12.000
Siemelinksweg	A	€ 2.500
Sint Jozefziekenhuis	A	€ 12.000
Sint Jozefziekenhuis	A	€ 4.000
Verpleeghuis P W Janssen	A	€ 13.500
Verpleeghuis P W Janssen	A	€ 12.000
Wkc Borgele	A	€ 8.100
Wkc Borgele	A	€ 2.500
Wkc Keizerslanden	A	€ 8.100
Wkc Keizerslanden	A	€ 8.100
Zwaluwenburg	A	€ 8.100
Zwaluwenburg	A	€ 2.500
Albertus van Leusenweg	B	€ 4.000
Albertus van Leusenweg	B	€ 4.000
Beeckestein	B	€ 12.000
Beeckestein	B	€ 12.000
Beugelskamp	B	€ 4.000
Beugelskamp	B	€ 2.500
Bonenkamp	B	€ 4.000
Bonenkamp	B	€ 12.000
Boreelkazerne	B	€ 4.000
Burg. IJssel de Schepperstraat	B	€ 4.000
Burg. IJssel de Schepperstraat	B	€ 2.500
Cornelis Lelylaan	B	€ 12.000
Cultureel centrum	B	€ 4.000

Dapperstraat	B	€ 4.000
Dapperstraat	B	€ 12.000
David Wijnveldtweg	B	€ 13.500
David Wijnveldtweg	B	€ 12.000
Deltaplein	B	€ 8.100
Deltaplein	B	€ 2.500
Douwelerwetering	B	€ 8.100
Douwelerwetering	B	€ 2.500
Dovenetel	B	€ 2.500
Dovenetel	B	€ 2.500
Fonteinkruid	B	€ 13.500
Fonteinkruid	B	€ 12.000
HJP Fesevurstraat	B	€ 8.100
HJP Fesevurstraat	B	€ 2.500
Hannie Schaftpad	B	€ 4.000
Hannie Schaftpad	B	€ 12.000
Havezatelaan	B	€ 12.000
Havezatelaan	B	€ 12.000
Humanitas	B	€ 4.000
Humanitas	B	€ 2.500
Industrieweg	B	€ 13.500
Industrieweg	B	€ 4.000
J van den Vondellaan	B	€ 12.000
Jachthaven	B	€ 12.000
Jachthaven	B	€ 2.500
Johanna Naberstraat	B	€ 4.000

Johanna Naberstraat	B	€ 12.000
Keizer Karellaan	B	€ 2.500
Keizer Karellaan	B	€ 2.500
Koningin Wilhelminalaan	B	€ 13.500
Koningin Wilhelminalaan	B	€ 2.500
Maagdenburgstraat	B	€ 13.500
Maagdenburgstraat	B	€ 13.500
Oxersteeg	B	€ 4.000
Oxersteeg	B	€ 12.000
Roessinksweg	B	€ 13.500
Roessinksweg	B	€ 4.000
Rudolf van Diepholtstraat	B	€ 4.000
Rudolf van Diepholtstraat	B	€ 4.000
Scheldestraat	B	€ 4.000
Schipbeekstraat	B	€ 4.000
Schipbeekstraat	B	€ 4.000
Schurenstraat	B	€ 2.500
Schurenstraat	B	€ 12.000
Siemelinksweg	B	€ 8.100
Slangenburg	B	€ 8.100
Slangenburg	B	€ 2.500
Solingenstraat	B	€ 13.500
Sporthal	B	€ 13.500
Sporthal	B	€ 2.500
Theo van Doesburgstraat	B	€ 13.500
Theo van Doesburgstraat	B	€ 4.000

Thomas Wildey	B	€	12.000
Thomas Wildey	B	€	2.500
Toutenburg	B	€	8.100
Toutenburg	B	€	2.500
Verpleeghuis Sint Jurrien	B	€	12.000
Verpleeghuis Sint Jurrien	B	€	2.500
Wezenland	B	€	12.000
Wkc Colmschate	B	€	12.000
Wkc Colmschate	B	€	13.500
Zamenhofplein	B	€	2.500
Zamenhofplein	B	€	12.000
Zweedsestraat	B	€	12.000
Zweedsestraat	B	€	2.500
Balderikstraat	C	€	2.500
Balderikstraat	C	€	12.000
Bejaardencentrum Ludgerus	C	€	2.500
Bejaardencentrum Ludgerus	C	€	2.500
Bernoldstraat	C	€	2.500
Bernoldstraat	C	€	12.000
Boreelkazerne	C	€	12.000
De Knoop	C	€	4.000
Europaplein	C	€	2.500
Europaplein	C	€	2.500
Het Vlier	C	€	2.500
Het Vlier	C	€	2.500
Kleine Vos	C	€	4.000

Ludgerstraat	C	€	12.000
Mecklenburgstraat	C	€	2.500
Moreelsestraat	C	€	12.000
Moreelsestraat	C	€	12.000
Oude begraafplaats	C	€	13.500
Oude begraafplaats	C	€	4.000
Papenblik	C	€	12.000
Papenblik	C	€	12.000
Prinses Margrietstraat	C	€	2.500
Radboudlaan	C	€	4.000
Radboudlaan	C	€	12.000
Sint Jurrienstraat	C	€	12.000
Snipperling	C	€	4.000
Van Marckelplein	C	€	2.500
Van Marckelplein	C	€	12.000
Vermeerstraat	C	€	2.500
Vermeerstraat	C	€	2.500
Dortmundstraat	D	€	4.000
Dortmundstraat	D	€	8.100
Munsterstraat	D	€	12.000
Rigastraat	D	€	2.500
Rigastraat	D	€	2.500
Runshoppingcentre	D	€	2.500
Runshoppingcentre	D	€	12.000
Visbystraat	D	€	2.500
Visbystraat	D	€	2.500

