

Toekomstige inrichting lijn 11

Voor de stad Kampen



Voorwoord

De Bewonersraad deltaWonen heeft zich de afgelopen tijd ernstige zorgen gemaakt over het busvervoer in Kampen. Provincie Overijssel wil, vanwege efficiëntie, de stadsbus in Kampen afschaffen. Anderzijds wil zij dat kwetsbare groepen hun vervoersmogelijkheden behouden, maar vertrouwt zij op particuliere initiatieven en vrijwilligers.

De Bewonersraad deltaWonen heeft hierop besloten zelf met een alternatief plan te komen. Een plan waarin de provincie wel fors bespaart, maar kwetsbare groepen goede reismogelijkheden behouden en zelfs uitgebreid zien worden. De inzet van vrijwilligers is fijn maar kan uitsluitend als aanvulling op het openbaar vervoer worden gezien. Dergelijke initiatieven moeten vaak ruim van tevoren worden besteld en zijn alleen overdag beschikbaar.

De Bewonersraad deltaWonen kiest daarom voor een andere aanpak. Een aanpak waarbij ook mensen in een uitkeringssituatie worden geholpen. Tegelijkertijd worden de kwaliteit en het aanbod van het openbaar vervoer verbeterd en uitgebreid.

Inhoudsopgave

Toekomstige inrichting lijn 11	1
Voorwoord	2
Huidige situatie.....	4
Huidige dienstregeling.....	4
Voordelen huidige situatie	4
Nadelen huidige situatie.....	4
Huidige voorgestelde situatie per december 2018	5
Externe omgeving.....	7
Vergelijkbare buslijnen	7
Overig	7
Voorstel scenario	8
Oprichting stichting	8
Voorstel dienstregeling	9
Voorstel te gebruiken materieel	15
Voorstel vernieuwde route	10
Haltebeheer.....	15
Financiële gevolgen	16
Overige werkzaamheden stichting.....	17
Slotwoord	18
Reacties van reizigers	19

Huidige situatie

Lijn 11 rijdt momenteel van maandag tot en met vrijdag tussen 6:30 tot 19:30, in een frequentie van 2 maal per uur. Op zaterdag wordt er tussen 10:00 en 18:30 ook in een frequentie van 2 maal per uur gereden.

Huidige dienstregeling

		Maandag t/m vrijdag																								
Traject	Uurblok (begintijd)	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	24:00	TOT				
Kampen, Station - Kampen, Station Zuid			1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2								25			
Kampen, Station Zuid - Kampen, Station			1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1						26			
																						0				

		Maandag t/m vrijdag (vakantie)																								
Traject	Uurblok (begintijd)	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	24:00	TOT				
Kampen, Station - Kampen, Station Zuid			1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2								25			
Kampen, Station Zuid - Kampen, Station			1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1						26			
																						0				

		Zaterdag																								
Traject	Uurblok (begintijd)	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	24:00	TOT				
Kampen, Station - Kampen, Station Zuid							2	2	2	2	2	2	2	2	2								16			
Kampen, Station Zuid - Kampen, Station							1	2	2	2	2	2	2	2	2	1							16			
																						0				

		Zondag																								
Traject	Uurblok (begintijd)	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	24:00	TOT				

Voordelen huidige situatie

- Dienstregeling is herkenbaar. Al vele jaren zelfde dienstregeling;
- Dienstregeling goed afgestemd op schooltijden;
- In vakanties zelfde frequentie;

Nadelen huidige situatie

- De dienstregeling is niet meer afgestemd op andere doelgroepen dan op scholieren. Forensen die gebruik willen maken van het OV na 18:30 komen niet meer thuis. Mensen kunnen in de avond bijvoorbeeld geen theaterbezoek doen. Daardoor rijden de bussen tussen de spitsen door ook met relatief weinig reizigers rond. Immers, iemand die om 11:00 moet beginnen met werken komt na zijn dienst niet meer met OV thuis. Een werknemer die bijvoorbeeld in Kampen woont en in Zwolle in een winkel werkt (tot 18:00) komt na zijn dienst nu niet thuis (18:18 en 18:36 laatste trein met busaansluiting in Kampen). Gevolg is dat hij/zij nu met de auto gaat.
- Op zaterdag wordt er een nog beperktere dienstregeling gereden. Forensen op zaterdag kunnen helemaal geen gebruikmaken van het OV. Ook voor dagjesmensen is het vrijwel onmogelijk om de bus te nemen.
- Lijn 11 kent in de spits vertragingen. Zowel in de ochtend (veelal de aansluiting met de trein niet halen) als in de middag.
- In zijn algemeenheid sluit de dienstregeling niet meer op aan op de huidige behoefte van reizigers. Al sinds de jaren 90 rijdt de bus op dezelfde tijden, terwijl er brede maatschappelijke ontwikkelingen zijn geweest.

Huidige voorgestelde situatie per december 2018

De provincie is voornemens om per december 2018 de gehele lijn 11 af te schaffen. De lijn heeft een kostendeckingsgraad van zo'n 15% en behoort daarmee tot de lageren van de gehele provincie. De provincie is daarom van mening dat haar geld (700.000 euro per jaar) efficiënter ingezet kan worden. Het feit dat de provincie van mening is dat het geld efficiënter kan worden ingezet is logisch. De huidige manier van vervoer is inefficiënt. De provincie krijgt geen waar voor haar geld. Vooral veel scholieren maken gebruik van de voorziening terwijl forensen en senioren slechts een klein reizigersaandeel hebben. Dat komt grotendeels voort uit de huidige dienstregeling die niet aansluit bij de wensen van de gewenste doelgroepen. Hierdoor rijden de bussen ook in de vakanties met slechts een gering aantal reizigers rond.

Gevolgen doelgroepen

Scholieren

Na afschaffing zal het grootste gedeelte scholieren snel weer een nieuwe manier van reizen hebben gevonden. Uitgaande reizigers (scholieren vanuit Kampen naar school) zullen de fiets of auto gaan kiezen voor hun reis. Het effect van de auto mag niet onderschat worden. Veel scholieren gaan naar het mbo, hbo en de universiteit. Het autobezit onder deze groep is door bijbanen e.d. hoog. Hierdoor is er een risico dat een fors gedeelte de auto naar school gaat nemen i.p.v. het openbaar vervoer. Hierdoor neemt de druk op het wegennet verder toe en is het slecht voor het milieu. Voor binnenkomende reizigers (Pieter Zandt, Hoornbeeck college) zal de afschaffing vooral betekenen dat ze aangewezen zijn op scholierenvervoer of op lijn 74. De keuzemogelijkheden voor deze groep nemen hierdoor af.

Forensen

Forensen zullen ook de keuze gaan maken tussen auto en fiets. Afhankelijk van financiële mogelijkheden kiezen zij voor de auto of fiets als alternatief voor de bus. Dit geldt zowel voor reizigers die naar Kampen reizen om bijvoorbeeld te werken op het industrieterrein (loopafstand vanaf de haltes Beneluxweg en Doctor Kolfflaan) of bij kantoren in Kampen. Voor uitgaande forensen zal er ook een keuze tussen auto of fiets gemaakt dienen te worden. Ook dit verhoogd de druk op het wegennet dat momenteel al veel files kent.

Senioren

Senioren die momenteel van de buslijn gebruik maken zijn met afstand de meest kwetsbare groep van allemaal. Zij kunnen vrijwel geen gebruik maken van auto of fiets en zijn na afschaffing aangewezen op vrijwilligersorganisaties. De regiotaxi wordt per 1 januari 2018 volledig geschrapt. De afhankelijkheid van een vrijwilligersorganisatie brengt voor de reiziger forse beperkingen met zich mee. Vervoer moet ruim van te voren besteld worden en is vaak alleen overdag van maandag tot en met vrijdag beschikbaar. Senioren worden hiermee in hun reisvrijheid beperkt. Door de initiatiefnemers van dit voorstel is de afgelopen periode veel meegereisd in de bus. De senioren geven aan dat ze zich nu al fors beperkt voelen (ziekenhuis bezoek is bijvoorbeeld in de avonden niet mogelijk) en dit neemt met de afschaffing alleen maar verder toe.

Commerciële taxi's zijn qua kosten voor deze mensen geen optie. Tevens geven mensen aan het onprettig te vinden om afhankelijk te zijn van de goede wil van anderen en dat een beroep op die mensen doen steeds lastiger is. Ook de Regiotaxi is per 1 januari 2018 gestopt. Wel is het duidelijk dat de bus in een behoefte voor senioren voorziet. Op zaterdag zitten er gemiddeld 3 a 4 passagiers per rit in de busjes. Vrijwel allemaal senioren die bijvoorbeeld een dagje weg willen. Tegelijkertijd zie je ook dat senioren aangeven zich nu al heel beperkt te voelen in hun reizen. De bussen rijden van maandag tot en met zaterdag alleen overdag (en op zaterdag nog beperkter) terwijl senioren aangeven juist ook buiten deze tijden vervoer willen. Bijvoorbeeld voor ziekenbezoek. Dat is nu vrijwel niet mogelijk (bezoekuur tussen 16:00 en 20:00 in Zwolle).

Overige reizigers

Onder overige reizigers verstaan we bijvoorbeeld toeristen die naar Kampen komen maar ook reizigers die bijvoorbeeld vanuit Kampen die een avondje uit willen gaan in Zwolle. De groep reizigers die als toerist op Kampen Zuid arriveren, hebben straks geen goede verbinding meer met de Kamper binnenstad op zaterdag. Echt gastvrij is dat niet. Dat terwijl Kampen juist de ambitie had om de komende jaren meer toeristen te trekken. De reizigers vanuit Kampen gaan momenteel al vaak met de auto naar plaatsen in de buurt. Dit vooral omdat de dienstregeling niet aansluit bij de huidige behoefte. Bioscoopbezoek in Zwolle is bijvoorbeeld niet mogelijk omdat men 's avonds niet meer thuiskomt.

Externe omgeving

Vergelijkbare buslijnen

De initiatiefnemers hebben voor dit onderdeel gekeken naar vergelijkbare lijnen in de omgeving. Dat was geen gemakkelijke opgave. Veel stadslijnen in de omgeving kennen bediening 7 dagen per week van 's morgens tot in de avond, of kennen een sterk onderliggend streeknet.

Lijn 21/22

Lijn 21 en 22 in Dronten zijn qua functie het beste vergelijkbaar met lijn 11. Provincie Flevoland heeft deze lijnen in 2012 geïntroduceerd als aanvulling op het streeknet. De lijnen rijden net als lijn 11 overdag van maandag tot en met vrijdag (lijn 11 rijdt alleen ook op zaterdag).

De kostendekkingsgraad is volgens provincie Flevoland tussen de 10 en 20% en ook daarmee vergelijkbaar. Provincie Flevoland heeft ervoor gekozen de lijn na een proefperiode te behouden. Momenteel zijn er geen plannen voor afschaffing. In de avonden kent Dronten de lijnen 146 en 147 die langs de wijken in Dronten komen.

Stadsvervoer Hoogeveen en Meppel

In Meppel en Hoogeveen is het stadsbusvervoer de afgelopen jaren veranderd. Deze lijnen kennen een nog veel lagere bezetting dan lijn 11. Om die reden is besloten de lijnen uit het reguliere OV te halen. Ook toen de bussen nog onder een regulier lijnnummer reden stapten er slechts weinig mensen in. De OV-Chipkaart is sindsdien niet meer geldig. Lijn 11 kent veel meer reizigers. Opvallend genoeg bieden deze lijnen wel vervoer op avonden, zaterdag en zondagen. Afschaffing van de OV-chipkaart is vooral nadelig voor forensen met reiskostenvergoeding en abonneementhouders. Het abonnement is niet meer geldig en de reiskosten kunnen lastig gedeclareerd worden.

Overig

Files Kampen

Eind 2016 verscheen een onderzoek van CROW¹ die aangaven dat de komende jaren de binnensteden van een aantal steden flink dichtslippen. Hier werd Kampen specifiek in genoemd. De onderzoekers geven aan dat het aantal binnenstedelijke files flink zal stijgen. In dat licht bezien is een afschaffing van lijn 11 best merkwaardig. Goede bus en treinverbindingen kunnen ervoor zorgen dat allerlei doelgroepen de auto laten staan. De afgelopen jaren zijn er geen noemenswaardige initiatieven geweest om forensen te laten reizen met lijn 11.

Kamperlijntje

Sinds december 2017 is het Kamperlijntje geëlektrificeerd. Door een nieuwe trein wordt een forse kwaliteitsimpuls gerealiseerd. De kans is groot dat meer forensen uit Zwolle door de snelle verbinding met het OV naar Kampen willen komen. Het is wel merkwaardig te noemen als zij in Kampen geen bus hebben om verder te reizen. Het is daardoor voordehand liggend dat deze forensen gewoon met de auto blijven komen.

¹ <https://www.trouw.nl/samenleving/verkeer-in-steden-dreigt-vast-te-lopen~aec66e87/>

Voorstel alternatieven

De afschaffing van lijn 11 bespaart de provincie zo'n 600.000 euro per jaar. De provincie is van mening dat het geld efficiënter in kan worden gezet. De initiatiefnemers zijn ook van mening dat dat geld efficiënter in kan worden gezet. Wel zijn wij van mening dat busvervoer een belangrijke schakel is in de vervoersbehoefte van belangrijke en tevens kwetsbare doelgroepen. Vanuit maatschappelijk oogpunt is het goed dat fietsen gestimuleerd wordt. Maar het is geen 'One size fits all' principe. Alternatieven voor deze doelgroepen o.a. vervoer geregeld door vrijwilligers zijn niet afdoende.

Dergelijke initiatieven vormen een mooie aanvulling op busvervoer maar brengen forse nadelen met zich mee. Reizigers moeten dergelijke diensten ruim van te voren bestellen, vaak kan het alleen overdag en bij meerdere reizigers wordt er een omweg gereden. De initiatiefnemers hebben zich dan ook gebogen over de vraag; Kan provincie Overijssel fors bezuinigen op de uitgaven voor lijn 11 maar tegelijkertijd de bewegingsvrijheid van burgers in stand kan houden en waar mogelijk kan verbeteren? Het antwoord hierop is met duidelijke ja te beantwoorden.

De initiatiefnemers stellen voor om van lijn 11 een hybride lijn te maken. Die als uitgangspunt heeft om vervoer te bieden van de eerste tot de laatste trein, zeven dagen per week. De initiatiefnemers hebben oog gehad voor de volgende ontwikkelingen in de externe omgeving;

- Verlagen van de werkloosheid in Kampen
- De roep om heel veel nieuwe beroepschauffeurs voor zowel de transportsector als de vervoerssector^{2 3}.

Worden die zaken gecombineerd dan volgt daar een systeem uit waarbij overdag een grote bus met beroepschauffeur wordt ingezet en in de avonduren, vroege uren en op de zaterdagen en zondagen een kleine bus (8 personen) wordt ingezet en wordt gereden door personen die zich in een uitkeringssituatie bevinden. Door deze personen in te zetten verkleinen we hun afstand tot de arbeidsmarkt. Voor een potentiële werkgever is het heel waardevol dat een kandidaat-medewerker een goede referentie heeft bij een dergelijk project.

Oprichting stichting

Om het vervoer goed uit te voeren wordt er een stichting opgezet. Deze stichting heeft als doel 'Het bevorderen en uitvoeren van kleinschalig openbaar vervoer in en rond Kampen'. Zoals hiervoor gezegd gaat de stichting rijden met chauffeurs die in een uitkeringssituatie zitten. Bijvoorbeeld vanuit de bijstand of de WW. Op grond van bijvoorbeeld de participatiewet kunnen mensen aan de slag als chauffeur. De bedoeling is om deze mensen na bijvoorbeeld 6 tot 9 maanden een ervaringscertificaat te geven, na bewezen diensten. Met dit certificaat kunnen de personen aantonen bij potentiële werkgevers dat ze een goede referentie hebben ontvangen. De kosten om iemand aan de nemen in de transport of vervoerssector zijn relatief hoog (Nieuwe medewerker moet vaak diverse rijbewijzen alsmede vakbekwaamheids cursussen halen).

Voor een werkgever is het een hele grote pré als een potentiële werknemer al ervaring op kleine schaal heeft bij deze stichting. Ook voor werkgevers buiten de branche is zo'n certificaat belangrijk. Zij kunnen immers direct zien dat ze een potentiële-medewerker hebben die recente ervaring heeft. Ook is het voordehand liggend dat de stichting afspraken maakt met vervoersbedrijven over het voordragen van mensen. Het werken voor de stichting bevordert de re-integratie van mensen in een uitkeringssituatie. Het behoud en verbetert de sociale en netwerk-contacten van mensen en het geeft mensen het gevoel iets voor de samenleving te betekenen. Doordat de instapkosten relatief laag

² <https://www.rtlnieuws.nl/editienl/laatste-videos-editienl/buschauffeur-sterft-uit>

³ <https://www.rtlnieuws.nl/nederland/alma-22-wil-meer-jonge-buschauffeurs-als-collegas>

zijn (Rijbewijs B met een rijvaardige gezondheid) kunnen er relatief veel mensen geholpen worden in hun zoektocht naar werk. Daarnaast zijn beroepen als buschauffeur goed betaalde banen wat het voor de werkzoekende extra aantrekkelijk maakt. Het is overduidelijk dat de inzet van deze personen geen werkverdringing van betaalde krachten is. Het is juist behoud van werkgelegenheid. Immers de provincie was voornemens lijn 11 volledig te laten vervallen. Door dit initiatief blijft deze voor een groot gedeelte behouden.

Alternatieven

De Bewonersraad deltaWonen heeft een tweetal alternatieven ontwikkeld. Het eerste alternatief gaat uit van de huidige lijnvoering van lijn 11. Het tweede alternatief bestaat uit een drietal lijnen. Dit zijn de oude lijn 11 en 12, van voor 2013, en een aanvullende lijn voor station Kampen Zuid.

Alternatief 1

Voorstel dienstregeling

		Maandag t/m vrijdag																								
Traject	Uurblok (begintijd)	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	24:00	TOT				
Kampen, Station - Kampen, Station Zuid (Connexxion)				1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	23				
Kampen, Station - Kampen, Station Zuid (Stichting)		1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	24				
Kampen, Station Zuid - Kampen, Station (Connexxion)				2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1						23				
Kampen, Station Zuid - Kampen, Station (Stichting)		1	2	2	2	2							2	2	2	2	2	2	2	2	2	24				

		Maandag t/m vrijdag (vakantie)																								
Traject	Uurblok (begintijd)	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	24:00	TOT				
Kampen, Station - Kampen, Station Zuid (Connexxion)																						0				
Kampen, Station - Kampen, Station Zuid (Stichting)		1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	38				
Kampen, Station Zuid - Kampen, Station (Connexxion)																						0				
Kampen, Station Zuid - Kampen, Station (Stichting)		1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	38				

		Zaterdag																								
Traject	Uurblok (begintijd)	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	24:00	TOT				
Kampen, Station - Kampen, Station Zuid (Connexxion)																						0				
Kampen, Station - Kampen, Station Zuid (Stichting)			1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	36				
Kampen, Station Zuid - Kampen, Station (Connexxion)																						0				
Kampen, Station Zuid - Kampen, Station (Stichting)			1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	36				

		Zondag																								
Traject	Uurblok (begintijd)	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	24:00	TOT				
Kampen, Station - Kampen, Station Zuid (Connexxion)																						0				
Kampen, Station - Kampen, Station Zuid (Stichting)				1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	34				
Kampen, Station Zuid - Kampen, Station (Connexxion)																						0				
Kampen, Station Zuid - Kampen, Station (Stichting)				1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	34				

Daarbij houden we bovenstaande dienstregeling als uitgangspunt. De initiatiefnemers hebben de afgelopen periode veel meegereisd met lijn 11 om te kunnen kijken welke ritten geschikt zijn om overgenomen te worden. Buiten de vakanties zien zij overdag een goede bezetting waarbij een 8-persoonsbusje ongeschikt is. Aan de randen van de huidige dienstregeling, tijdens vakanties en op zaterdag en zondag, voldoet een 8-persoonsbusje. Tussen de spitsen op werkdagen zijn er mogelijk ook ritten die kunnen worden overgenomen door dit kleinere busje.

Bovenstaande dienstregeling is niet in beton gegoten. Gaandeweg kan blijken dat er bijvoorbeeld meer diensten overgenomen kunnen worden. Tevens zal deze dienstregeling gefaseerd worden ingevoerd. Bijvoorbeeld eerst de zaterdagdiensten en dan opbouwen naar de volledige dienstregeling. Dit in verband met de inwerkperiode vanuit de stichting. Het is de bedoeling dat medewerkers zo'n 2 a 3 diensten van 4 uur per week draaien.

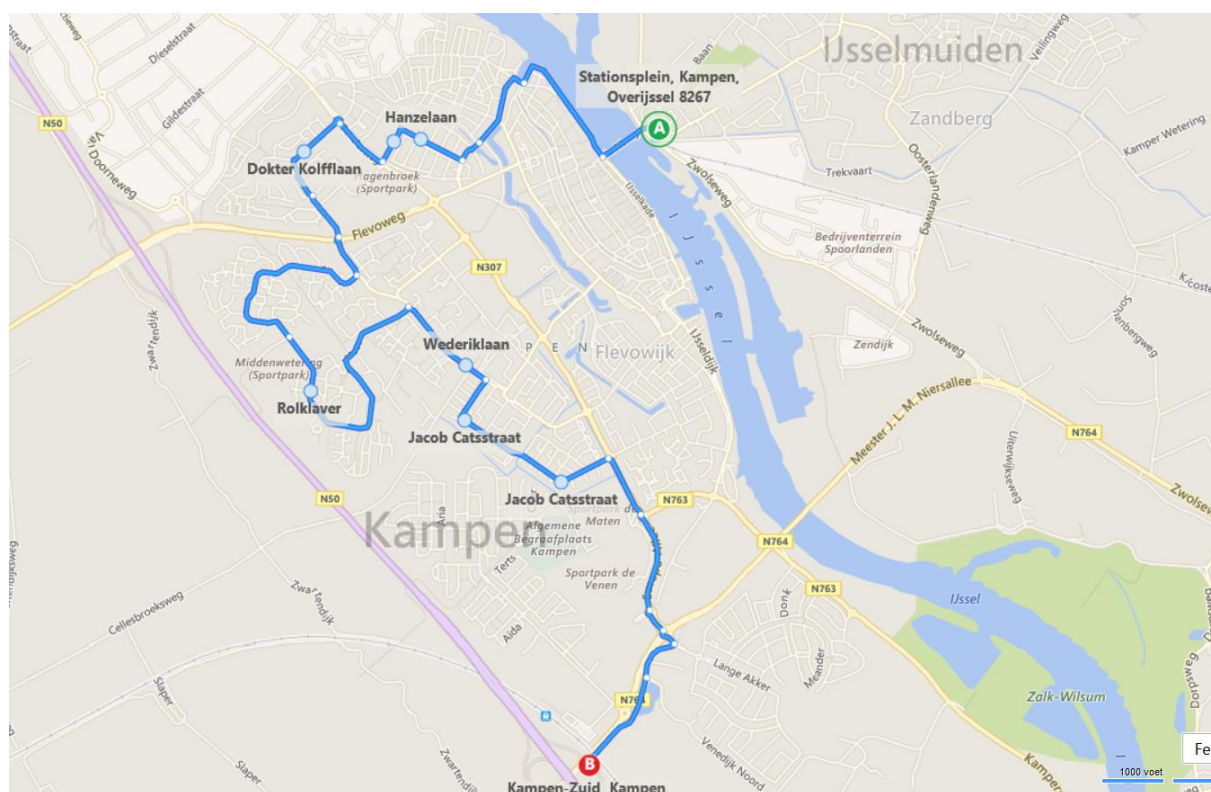
Deze dienstregeling biedt enorme voordelen ten opzichte van de oude dienstregeling. De in Kampen wonende werknemer van een winkel in Zwolle kan 's avonds weer thuiskomen met het openbaar vervoer. Zelfs koopavonden zijn geen probleem. Senioren kunnen weer fatsoenlijk naar het bezoeken in het ziekenhuis. Er ontstaat een systeem waarbij reizigers niet meer hoeven na te denken of ze wel thuiskomen. Er is altijd openbaar vervoer. De oudere dame die een avondje theater in Zwolle wil doen, hoeft zich geen zorgen meer te maken over de terugreis. Vanuit die gedachte werkt openbaar vervoer het beste.

De stichting kiest er bewust voor op alle tijden 2x per uur te rijden. Dit zodat mensen een goede aansluiting hebben op hun bus of trein. Die rijden namelijk grotendeels 2x per uur. In de spitsuren wordt af en toe gecombineerd 4x per uur gereden. Dit om volwaardige 4-uurs diensten te creëren. Deze 'extra' ritten kunnen aansluiten op de treinen van en naar Amsterdam op Kampen Zuid. Een relatief kleine vervoersstroom met vrijwel uitsluitend forensen.

Voorstel vernieuwde route

De initiatiefnemers doen tevens de suggestie voor een iets gewijzigde route van lijn 11. In plaats van de haltes Colijnlaan en Ommelandsingel aan te doen via de Thorbeckelaan, Schaepmanlaan en de Ommelandsingel wordt er dan via de Beneluxweg en Dr. Damstraat gereden. De oude route is veel te smal voor een reguliere lijnbus. Bij tegemoetkomend verkeer ontstaat er al snel vertraging. Dat in combinatie met veel instappers tijdens de spits is een garantie om de trein te missen.

De nieuwe route gaat via brede straten. Er kan dan een halte t.h.v. rotonde Beneluxweg – Dr. Damstraat worden gemaakt (voor een groot appartementencomplex) en bij de kruising Dr. Damstraat – Hanzelaan. Connexxion heeft al reeds aangegeven deze route een goed idee te vinden. Ook hun chauffeurs hebben deze suggestie al vaker gedaan. Tevens wordt aangeraden een halte ter hoogte van het Pieter Zandt te creëren in verband met het grote aantal scholieren.



Alternatief 2

Voorstel dienstregeling

		Maandag t/m vrijdag																					
Traject	Uurblok (begintijd)	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	24:00	TOT	
Kampen, Station – Hagenbroek (lijn 11)			1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	3
Kampen, Station - Flevowijk (lijn 12)			1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	3
Kampen, Station Zuid - Flevowijk (nieuwe lijn)			1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2								2

		Zaterdag																					
Traject	Uurblok (begintijd)	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	24:00	TOT	
Kampen, Station – Hagenbroek (lijn 11)			1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	3
Kampen, Station - Flevowijk (lijn 12)			1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	3
Kampen, Station Zuid - Flevowijk (nieuwe lijn)																							2

		Zondag																					
Traject	Uurblok (begintijd)	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00	24:00	TOT	
Kampen, Station – Hagenbroek (lijn 11)			1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	3
Kampen, Station - Flevowijk (lijn 12)			1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	3
Kampen, Station Zuid - Flevowijk (nieuwe lijn)																							2

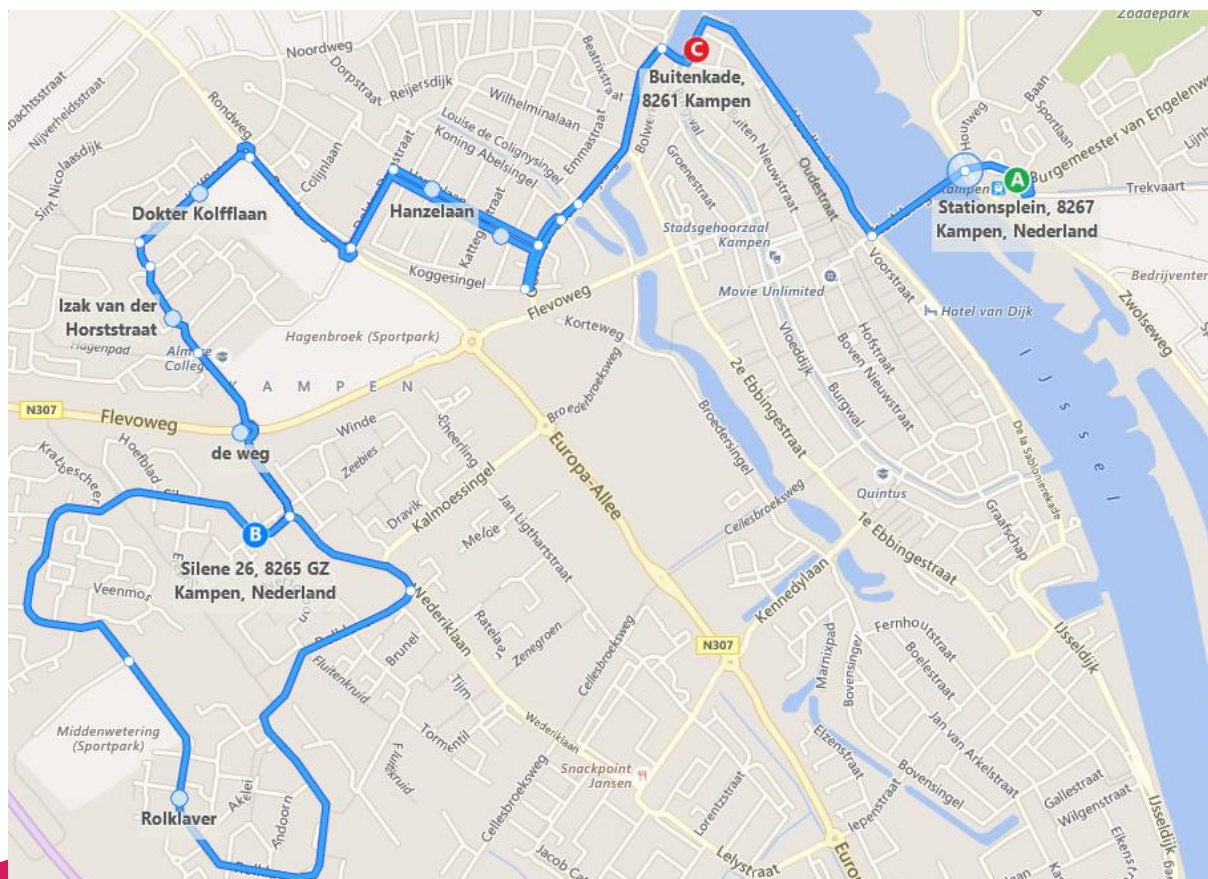
Legenda: Blauw betreft de ritten met een reguliere bus. Rood betreft de ritten met een stadsbuurtbus.

Voorstel vernieuwde routes

Onderdeel van deze variant zijn een aantal vernieuwde routes. In deze variant komen de oude lijnen 11 en 12 weer grotendeels terug. Deze lijnen worden aangevuld met een nieuwe lijn: een lijn die station Kampen Zuid met de zuidelijke wijken en het centrum verbindt.

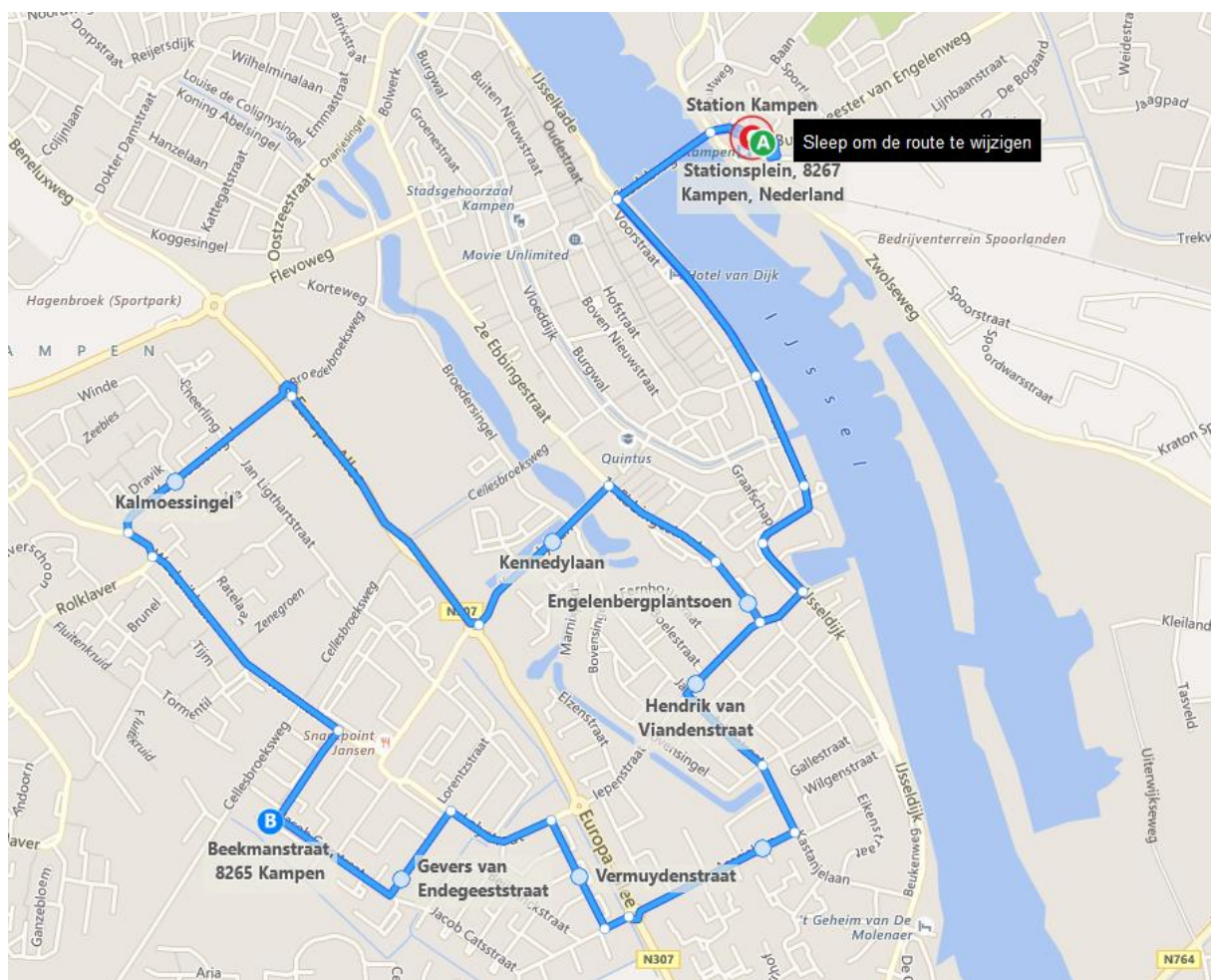
Lijn 11

Lijn 11 pakt de route van voor 2013 weer op. De initiatiefnemers hebben ervoor gekozen een kleine wijziging aan te brengen. Er is gekozen voor een gestroomlijndere route waardoor de kans op vertragingen minimaal is. Op maandag tot en met vrijdag rijdt er in verband met de vervoersvraag een grote bus. Daarbuiten rijdt een kleine bus onder het nieuwe concept.



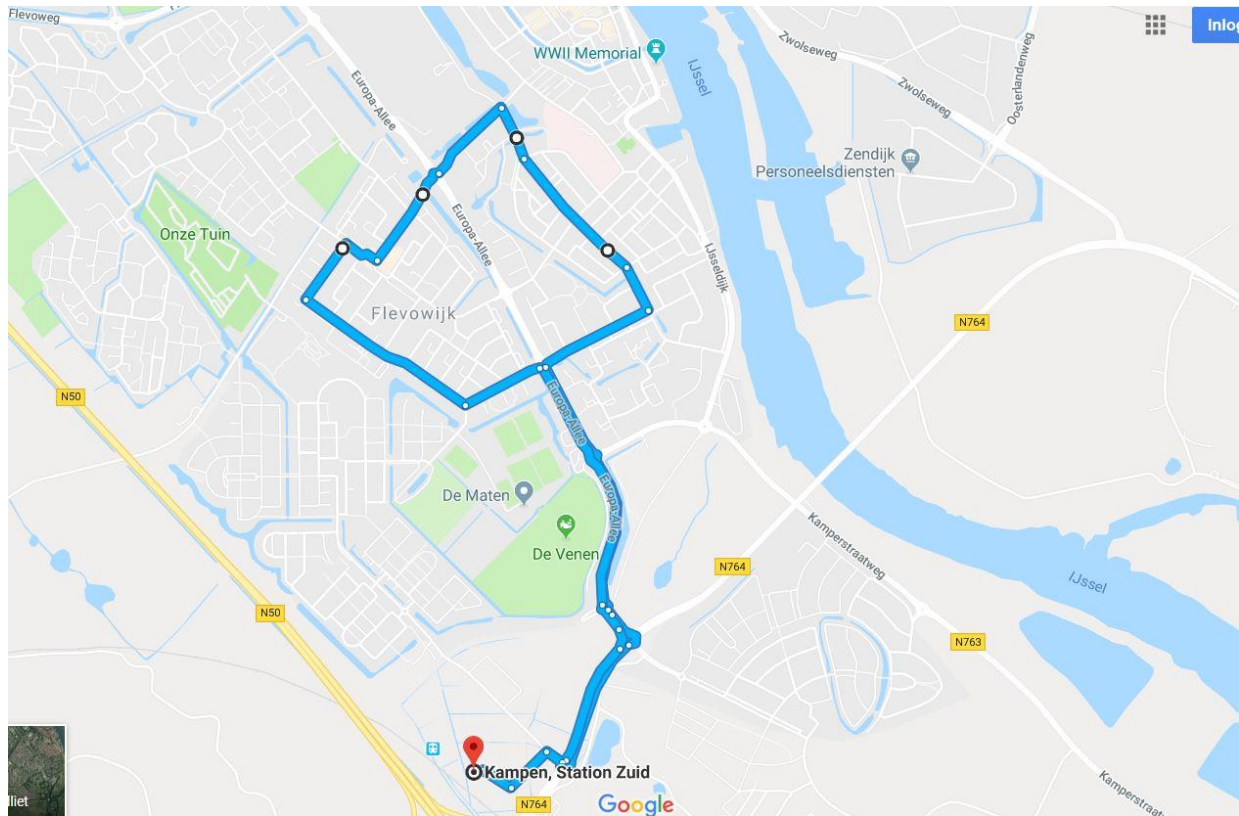
Lijn 12

Lijn 12 volgt exact dezelfde route als voor 2013. Op alle dagen en tijdstippen van de week zal een kleine bus hier rijden. Deze lijn verbindt de zuidelijke wijken met Station Kampen.



Nieuwe lijn

Deze lijn dient als ontsluiting voor station Kampen Zuid met de zuidelijke wijken en een gedeelte van het centrum. Deze lijn is relatief kort, omdat het belangrijk is aansluiting te bieden op de treinen in beide richtingen op station Kampen Zuid. Wel is bediening van de polikliniek en de verzorgingstehuis de Vijverhof weer mogelijk wanneer de werkzaamheden aan de weg zijn afgerond (momenteel niet ingetekend op het kaartje).



Avond en weekendbediening

In de plannen van de initiatiefnemers wordt er ook 's avonds openbaar vervoer in Kampen gereden. In dit alternatief kan het wenselijk zijn in de avonduren en weekenduren dat niet middels de drie bovenstaande lijnen te doen. Maar om de lijnvoering van lijn 11 uit het eerste alternatief te nemen. Daardoor blijft ook station Kampen Zuid in de avonduren verbonden met de rest van de stad Kampen.

OV-chipkaart

De initiatiefnemers kiezen er bewust voor om de OV-chipkaart toegestaan te houden.

De OV-chipkaart is er gekomen om het reizen per openbaar vervoer makkelijker te maken.

Dat systeem nu afschaffen betekent fors minder reizigers maar brengt ook met zich mee dat de facto de auto gestimuleerd wordt. Immers forensen kunnen de reiskosten vrijwel niet meer declareren en abonnementen zijn niet geldig. Wel kan het wenselijk worden geacht dat er een vast tarief per rit wordt gerekend. Dat doet het stadsvervoer in Lelystad ook. Het niet gebruiken van de OV-Chipkaart betekent dat er feitelijk gezien geen openbaar vervoer gegeven wordt.

Tarieven

In Lelystad betaal je bij Arriva altijd hetzelfde bedrag, ongeacht de afstand die je binnen de stad rijdt. Ook overstappen binnen 35 minuten kost niets extra's. Het tarief met de OV-chipkaart bedraagt € 1,40 binnen de stad, en € 2,07 ten oosten van de A6 (Larserpoort en vliegveld). Kinderen en ouderen krijgen bij gebruik van een persoonlijke OV-chipkaart 34% korting. Kaartjes die door de buschauffeur verkocht worden, kosten € 2,- (binnen de stad) en € 4,- (ten oosten van de A6). Genoemde tarieven gelden alleen bij Arriva. Voor de streeklijnen van Connexxion gelden andere tarieven (zie voor meer informatie www.9292.nl ).

Bron: <https://www.lelystad.nl/bus>

Voorstel te gebruiken materieel

Op dit moment worden op werkdagen reguliere lijnbussen in gezet. In ons voorstel blijft dat zo. Op zaterdag worden momenteel niet toegankelijke rolstoelbusjes ingezet. Op de momenten waarop de stichting het vervoer gaat overnemen is het voorstel om een volledig rolstoeltoegankelijke bus die de uitstraling heeft van een normale lijnbus maar 8 zitplaatsen heeft en ook acht staplaatsen. Mits er geen mensen staand vervoerd worden mag het voertuig met een B-rijbewijs gereden worden. Met een groot rijbewijs mogen er 16 mensen mee ⁴.



Haltebeheer

Op dit moment zijn veel haltes binnen Kampen niet toegankelijk voor mensen met rollators of rolstoelen. Vanuit de samenleving wordt dit wel wenselijk geacht. De kosten zijn fors om dit te doen. De stichting wil zich inzetten om de haltes te verbeteren zonder dat er publiek geld naar toe hoeft. Dit wil zij doen door (lokale) ondernemers advertentieruimte aan te bieden in ruil voor geld. Van het geld worden de haltes toegankelijk gemaakt en worden er goede wachtvoorzieningen gecreëerd.

Momenteel is bushaltereclame niet interessant voor kleine lokale ondernemers vanwege de schaalgrootte die de huidige aanbieders wensen. Lokale ondernemers voelen zich echter betrokken bij hun stad. Als zij op kleine schaal advertentieruimte kunnen kopen, biedt dat interessante opties. Mocht er geld overblijven, kan de stichting dat gebruiken voor verdere verbetering van het openbaar vervoer of kan de publieke bijdrage omlaag.

⁴ <http://www.buurtbusbeemster.nl/nieuws/2011/buurtbus/buurtbus.html>

Financiële gevolgen

Alternatief 1

Zoals uit bovenstaande paragrafen blijkt worden er een fors aantal ritten overgenomen door mensen die verbonden zijn aan de op te richten stichting. Daardoor kan er fors bespaard worden op de uitgaven voor lijn 11. Momenteel kost lijn 11 de provincie rond de 700.000 euro per jaar en komt er 100.000 euro aan inkomsten terug. Dit gaat fors veranderen:

Dienstregelingcomponent	Aantal	Besparing
5 ritten op werkdagen	5x5x50x40	50.000 euro
12 weken schoolvakanties	51x5x50x12	153.000 euro
Zaterdagritten	32x50x53	84.800 euro

Zoals uit bovenstaand overzicht blijkt, bespaart de provincie jaarlijks 48% procent op de uitgaven voor lijn 11. Immers de opbrengsten zullen minimaal gelijk blijven en waarschijnlijk fors stijgen als gevolg van de veel uitgebreidere dienstregeling. Op financieel gebied levert het de provincie geen windeieren en houden zij tevens een belangrijke voorziening in stand.

Voor de overige ritten kan het 'Buurtbusprincipe' worden gevolgd. De provincie stelt hiervoor 25.000 euro vergoeding per buurtbus beschikbaar. Dat komt voor 2 bussen neer op zo'n 50.000 euro. Een groot gedeelte daarvan kan via reizigersopbrengsten weer terugrollen. Tevens is er een mogelijkheid om de bussen van reclame te voorzien. Voor lokale ondernemers is dit best aantrekkelijk. Busreclame is voor hen nu niet mogelijk gezien de huidige schaalgrootte (reclame op één of twee bussen is nu niet mogelijk) en het feit dat de lijnbussen niet de hele dag in Kampen rijden maar doorkoppelen richting andere lijnen. Deze twee bussen blijven wel in Kampen.

Uiteraard zijn er ook kosten om de mensen die rijden voor de stichting goed werk te bieden. Zo moeten er functioneringsgesprekken en dergelijke worden gehouden. Dit zijn echter kosten die niet rechtstreeks verband houden met de uitvoering van openbaar vervoer maar met de re-integratie van mensen naar een nieuwe baan. Het is daarom ook voordehand liggend dat die kosten vanuit andere potjes worden betaald (o.a. gemeente of uitkeringsinstanties). De stichting stelt zich als doel de publieke bijdrage zo laag mogelijk te houden en waar mogelijk te verlagen. Reclame bij bushaltes en op bussen is daar onderdeel van.

Alternatief 2

Zoals uit bovenstaande paragrafen blijkt worden er een fors aantal ritten overgenomen door mensen die verbonden zijn aan de op te richten stichting. Daardoor kan er fors bespaard worden op de uitgaven voor lijn 11. Momenteel kost lijn 11 de provincie rond de 700.000 euro per jaar en komt er 100.000 euro aan inkomsten terug. Lijn 11 zal alleen maandag tot en vrijdag overdag door een grote bus bediend worden wat neerkomt op een totaal van ongeveer 300.000 euro per jaar. Daarbuiten tezamen met de lijnen 12 en de nieuwe lijn wordt als buurtbus gereden. Dat kost nog zo'n 50.000 euro. Daardoor zal de totale uitgave zo'n 350.000 euro per jaar zijn.

Overige werkzaamheden stichting

De stichting wil zich tevens bezighouden met het bevorderen van openbaar vervoer. Dat wil zij bijvoorbeeld doen door forensen te stimuleren openbaar vervoer te doen. Onderstaand een klein voorbeeld.

Reistijd = werktijd

Een veel gehoorde reden waarom forensen niet voor openbaar vervoer kiezen is de hogere reistijd in vergelijking met de auto. De afgelopen jaren zijn de technische voorzieningen in de bussen en treinen uitgebreid met onder andere USB-poorten en gratis internet. Werknemers kunnen daarom steeds meer hun reistijd als werktijd gebruiken. Helaas zijn er bij werkgevers vrij weinig mogelijkheden om dit ook officieel daarvoor te gebruiken. De werkgever kan bijvoorbeeld de medewerker 33% tot 67% van zijn reistijd als werktijd laten rekenen als hij kan werken in de bus/trein. De stichting wil zich hier vol op richten om zo het OV-gebruik onder forensen te stimuleren.

Slotwoord

De initiatiefnemers zijn van mening dat met dit voorstel een zeer waardevolle bijdrage is geleverd aan een adequaat alternatief voor lijn 11 in Kampen. Naar onze mening is dit een zeer goed voorstel waarbij de provincie niet alleen fors bezuinigt, maar de reizigers er in Kampen erg op vooruit gaan en tevens werkzoekenden serieus geholpen worden naar nieuw werk.

De provincie staat voor een principiële keuze. Wil zij bezuinigen door de afschaffing van buslijnen en daarmee kwetsbare reizigers raken? Of wil zij nog steeds fors bezuinigen maar tegelijkertijd de reismogelijkheden van reizigers uitbreiden en werkzoekenden naar nieuw werk helpen? Lijn 11 kan hiermee als voorbeeld dienen voor andere lijnen in de provincie met vergelijkbare problematiek (kijk naar de commotie in Lemelerveld) ⁵.

Alternatief 1 bespaart op de totale uitgaven (600.000) zo'n 40% terwijl het tweede alternatief bijna 60% bespaart. Als men dat doortrekt naar meer lijnen in de provincie, ontstaan er grote besparingen terwijl de kwaliteit van openbaar vervoer juist verhoogd wordt.

Dat de provincie het fietsgebruik wil stimuleren is een goede zaak. Ook de roep om geld efficiënter in te zetten is legitiem. Zeker scholieren kunnen in de regel prima gebruik maken van de fiets. Maar als de afschaffing leidt tot negatieve bijeffecten als een stimulering van autogebruik en groepen aangewezen worden op niet sluitende lokale initiatieven, dan is dat voor ons een brug te ver. Openbaar vervoer is juist uitgevonden om files te bestrijden en doelgroepen vrijheid van reizen te geven.

De initiatiefnemers zijn van mening dat door deze nieuw invulling er een uitstekende vorm van openbaar vervoer geboden wordt. Een lijnbus als het nodig is en een kleine bus als het kan. Het is voor Kampen fantastisch dat het openbaar vervoer een forse verbetering kent en tegelijkertijd werkzoekenden worden geholpen naar nieuw werk. De uitvoering van dit voorstel vereist de ijzeren wil om er een succes van te maken. Zowel voor de nieuw op te zetten stichting maar ook voor de provincie, gemeente en vervoerder.

Samen kunnen zij ervoor zorgen dat er uitstekend openbaar vervoer is voor zij die het nodig hebben, files bestrijden en werkzoekenden naar werk hebben. De initiatiefnemers hebben die ijzeren wil om er een succes van te maken. Kampen verdient een breed gedragen voorziening die optimale vrijheid biedt.

⁵ <http://www.rtvoost.nl/nieuws/246769/liftpaal-in-lemelerveld-donderdag-onthuld-vandaag-gesloopt>

Reacties van reizigers

Op zaterdag rijdt er een kleine bus. Hierin is het moeilijk in- en uitstappen.
Met lijn 11 naar kampen zuid moet je wel 13 minuten wachten op aansluiting trein naar zwolle..
Bus 11 doet er ca. 1/2 uur over om vanaf de Lorientstraat naar het "oude" station te gaan; ga je naar station Zuid om naar Zwolle te gaan dan kun je lang wachten op een winderig perron zonder voorzieningen
De laatste bus van station naar de stad rijdt om 7 uur, graag later
De treinen zijn weg voor dat de bus komt, of de bus is weg voordat de trein komt :Station Kampen Zuid!!
Heel slecht
Zaterdags begint hij heel laat te rijden en zondags rijdt hij niet. En zaterdags rijdt er een kleine bus. Dat vindt ik niet prettig.
Goed dat jullie je inspannen hiervoor
Graag ook in avond en op zondag een bus
Jammer dat de bus niet goed aansluit op de vertrektijden van station zuid. Ga je richting Zwolle of Lelystad dan ben je een kwartier te vroeg. Kom je terug moet je bijna een kwartier wachten.
Na 19.00 uur is er geen bus meer van station kampen zuid naar de stad. Ook staat er geen taxi. Ik moet dan meer dan een uur lopen. [REDACTED]
Het zal heel erg fijn zijn als de bus ook 's avonds en in het weekend rijdt. Niet iedereen heeft een fiets of auto. OV in Kampen is drama. Busroute verschrikkelijk, bushaltes onveilig en ver weg.
De Provincie en gemeente moeten zich kapot schamen dat ze in zee gaan met die Goudappel Cofeng-maffia. Zelf onzinnige adviesrapporten schrijven en die ook zelf uitvoeren. Lijn 11 zou een prima lijn zijn als ze de problemen eens een keer aanpakken. Die rare taxibusjes op zaterdag eruit, lijn stroomlijnen door de Hanzewijk. Koppeling met 143 verbreken en bushaltes fatsoenlijke voorzieningen geven
Over het algemeen slecht uitgevoerd vervoer. Veel vertragingen, vaak de aansluiting met de trein missen! Vooral ochtend en avondspits. Onnodig. Dit jaagt mensen de bus uit
Zonder stadsbus kom ik nergens meer iedere keer een taxi is voor mij te duur
Ja, het is een drama of beter gezegd een ramp. Na de onnodige afschaffing van bus 12 hadden we het al wel kunnen raden. lijn 11 moet ook de nek om worden gedraaid. Constant vertraagd door externe oorzaak en dan vervolgens gaan zeiken dat er te weinig mensen gebruik van maken. BIED DAN FATSOENLIJK VERVOER CONNEXION EN PROVINCIE/GEMEENTE
Waanzinig druk in de ochtendspits buslijn 641
5x per week vanuit Zwolle naar Kampen om te werken bij een zorginstelling. Bus in Zwolle en trein naar Kampen prima. OV in Kampen is echter een drama. Van de 5x per week mis ik minstens 2-3x per week de aansluiting in de middag op station Kampen. verkeerslichten slecht of de rit ervoor was al zo erg vertraagd dat hij er nooit op tijd kan zijn
[REDACTED] iedere keer proberen ze me te drukken naar taxi's gereden door vrijwilligers in plaats van de bus te nemen. als de bus verdwijnt wordt ik beperkt in mijn vrijheid. ik wil echter niet twee dagen van te voren moeten bellen. dat bepaal ik zelf wel op de dag zelf. de [REDACTED] bel ik ook niet twee dagen van te voren of ik over twee dagen naar de wc-mag. neem ouderen eens serieus!
Sinds ik geen auto meer heb ben ik afhankelijk van het OV om ergens te kunnen komen.
In het weekend is het vreselijk

Kampen, Vermuydenstraat / Loriéstraat. Waarom is wel de halte verplaatst, maar niet het bushokje, ondanks dat er bij de nieuwe halte ruimte genoeg is? Hoe ongeschikt is het comfort van de wachtende reiziger? Dit is een buurt met veel seniorenflats.
Dat sommige wijken niet te bereiken zijn met het stadsvervoer
Geen vervoer op zondag en in de avonden zeer slechte zaal
Rijden te kort daardoor erg moeilijk om bezoek langer te laten blijven dan max kwart voor 6 op zondag ben je gewoon opgesloten aangezien er dan geen enkele bus rijdt in heel kampen
Slecht uitgevoerd. Ga wekelijks naar de markt. Vaak veel vertraging.
Het is schandalig dat er geen bushaltes zijn in de wijk 't Onderdijks. Ons wijk wordt totaal genegeerd... Het is heel vreemd dat in een stad als Kampen dit als normaal wordt beschouwd en er nog reeds niets aan gedaan is na zoveel jaar!
Dat de bus de halte voorbij reed en mij liet staan.
Ja waarom lijn 11 niet aansluit op de trein ri A'dam op station zuid en waarom op zondag geen bussen rijden
meermaals contact gehad met Connexxion over de gigantische vertragingen op de stadslijn. Van alles toezeggen geen oplossing bieden. Rommelbusjes op zaterdag inzetten en geen vervoer in de avonden en op zondag.
Moegestreden