



PARTIJ VAN DE ARBEID

Lelybus: ook van u

Resultaten
Publieksraadpleging
December 2007 – Februari 2008

*Fractie gemeenteraad
PvdA Lelystad*

Inhoudsopgave

Inleiding.....	3
Werkwijze.....	4
Communicatie en publiciteit.....	4
Enquete.....	4
Resultaten.....	5
Ontvangen adviezen.....	5
Gemaakte opmerkingen.....	5
Gewenste halteplaatsen.....	5
Weging van eigenschappen van busvervoer.....	6
Vervolgtraject.....	7
Ten slotte.....	7
Bijlage 1: Advertentie Flevopost 19 december 2007.....	8
Bijlage 2: Advertentie Flevopost 11 januari 2008.....	9
Bijlage 3: Brief aan belanghebbende organisaties.....	10
Bijlage 4: Enqueteformulier.....	11
Bijlage 5: Per email/website/schriftelijk binnengekomen reacties.....	12
Bijlage 6: Bij enquete opgetekende reacties.....	20

Inleiding

Gemeente Lelystad is verantwoordelijk voor het lokaal openbaar vervoer. Grootste onderdeel van dit lokaal openbaar vervoer is de stadsbus, oftewel Lelybus. De uitvoering van de Lelybus doet de gemeente niet zelf, maar is uitbesteed aan een extern vervoersbedrijf. Welk bedrijf daarvoor wordt ingehuurd, wordt eens in de vier of vijf jaar opnieuw besloten in een openbare aanbesteding. Het huidige contract (met vervoersbedrijf Connexxion) loopt af op 1 januari 2010.

De gemeente Lelystad heeft alleen zeggenschap over het stadsvervoer en niet over het streekvervoer. Wel doen sommige streekbussen haltes in Lelystad aan, maar daarop kunnen wij dus geen invloed uitoefenen.

De afgelopen jaren is gebleken dat de gemeente *gedurende de contractperiode* slechts beperkt invloed heeft op bepaalde aspecten van de dienstverlening. Het toevoegen van een gewenste nieuwe halteplaats is bijvoorbeeld niet mogelijk als het vervoersbedrijf daar niet aan wil meewerken. In het nieuwe contract (vanaf 2010) kunnen we proberen alvast betere afspraken voor tussentijdse wijzigingen te maken, maar de realiteit blijft dat de gemeente tijdens het lopende contract minder invloed heeft.

Tussen de contractperiodes in kan de gemeente veel makkelijker nieuwe eisen stellen. Vervoersbedrijven die niet aan de voorwaarden van de gemeente willen voldoen, maken namelijk geen (of minder) kans om geselecteerd te worden voor het nieuwe contract. De eerstvolgende keer dat er een nieuw contract ingaat is op 1 januari 2010. In verband met de tijdsduur van de openbare aanbesteding moeten we *eind 2008* beslissen welke voorwaarden we in dat contract willen opnemen.

Om die reden heeft de Partij van de Arbeid gedurende ruim 2 maanden onderzocht welke wensen voor de Lelybus er leven onder de inwoners van Lelystad. Dit rapport presenteert de resultaten van deze publieksraadpleging. Deze presentatie is puur gericht op de feiten en niet op een interpretatie daarvan – over het vervolgtraject kunt u lezen in hoofdstuk 4.

Werkwijze

Communicatie en publiciteit

Inwoners en organisaties konden hun mening kenbaar maken per brief (antwoordnummer), per email (advies@waarnaartoemetdebus.nl) en via de website (www.waarnaartoemetdebus.nl).

Om de aandacht te vestigen op deze actie zijn de volgende communicatiemiddelen ingezet:

- Aanschrijven van 20 organisaties die mogelijk belanghebbend zijn bij de Lelybus (brief in bijlage 3). Hieronder o.a. alle wijkraden, verzorgingshuizen, Rover, Veilig Verkeer Nederland, KvK, SWOL, GOL, de bedrijfskring en twee overlegorganen binnen de regionale PvdA organisatie.
- Mededeling in gemeenteraad en persbericht op 6 december 2007.
- Nieuwsbrief richting leden PvdA op 13 december 2007.
- Oproep advisering in Flevopost op 19 december 2007 (zie bijlage 1).
- Enquete in het centrum op 12 januari 2008 (zie enquete formulier in bijlage 4 en aankondiging voorpagina Flevopost van 11 januari 2008 in bijlage 2).

Enquete

De inhoud van de enquete van 12 januari is deels opgesteld op basis van de tot dan toe via andere kanalen binnengekomen adviezen.

In die adviezen werd erg vaak genoemd dat de reistijd flink is verslechterd sinds de stadsbus niet meer heen en terug dezelfde route rijdt. In de enquete hebben we vervolgens aan mensen gevraagd om dit aspect (reisduur) te wegen tegen andere aspecten zoals bijvoorbeeld frequentie en prijs.

Daarnaast werd geregeld melding gemaakt van plaatsen waar het toevoegen van een bushalte zeer gewenst is. In de enquete hebben we mensen gevraagd om hun straat te mogen vermelden, zodat eventuele opmerkingen in die richting ook goed geplaatst kunnen worden.

Resultaten

Ontvangen adviezen

In totaal zijn 112 reacties binnengekomen:

- Via de website of email: 34 reacties
- In de enquête: 76 reacties
- Schriftelijk: 2 reacties

Van de aangeschreven organisaties hebben alleen de Wijkraad Lelystad Haven en de twee interne overlegorganen binnen de PvdA gereageerd.

Gemaakte opmerkingen

Alle gemaakte inhoudelijke opmerkingen zijn opgesomd in bijlagen 5 en 6. De meest gemaakte opmerkingen zijn de volgende:

- Geen rondjes meer, weer naar systeem met zelfde route heen en terug (16 keer genoemd)
- Het elektronische scherm met wachttijd klopt niet (12 keer genoemd)
- Het kaartje is te duur (6 keer genoemd)
- Bus moet toegankelijker: lage / brede instap (6 keer genoemd)
- Chauffeurs zijn niet attent (6 keer genoemd)
- Te weinig invalideplaatsen beschikbaar (4 keer genoemd)
- Bushalte of toegangsroute moet beter / veiliger (4 keer genoemd)
- Laat de bus een rondje over de dreven rijden (3 keer genoemd)
- De dienstregeling moet ruimer zodat chauffeurs niet zo hoeven te haasten (3 keer genoemd)
- De dienstregeling is onbetrouwbaar (3 keer genoemd)
- De dienstregeling moet op zondag eerder starten (3 keer genoemd)

Gewenste halteplaatsen

De volgende halteplaatsen worden in de huidige dienstregeling het meest gemist:

- 5 Keer genoemd: Lelystad Haven en Wijngaard
- 4 Keer genoemd: Ankerplaats
- 3 Keer genoemd: Buitenplaats
- 2 Keer genoemd: Palazzo, Siddhadorp / Moezelstraat en rondom Bovenwater / Hollandse Hout

Weging van eigenschappen van busvervoer

In de enquête is inwoners expliciet gevraagd om een volgorde van belangrijkheid aan te geven van 7 eigenschappen van het busvervoer. Waar in de overige reacties bleek dat inwoners een of meer van deze eigenschappen van bovenmatig belang achten, hebben we dat ook in de totaalstelling meegenomen.

De resultaten zijn als volgt:

	Frequentie	Loopafstand	Reisduur	Scherm	Prijs	Eerste bus	Laatste bus
Frequentie belangrijker dan:		16	22	25	24	27	28
Loopafstand belangrijker dan:	26		22	36	36	41	40
Reisduur belangrijker dan:	25	25		33	32	39	41
Scherm belangrijker dan:	3	6	13		17	21	22
Prijs belangrijker dan:	12	12	13	16		24	27
Eerste bus belangrijker dan:	3	4	3	6	5		15
Laatste bus belangrijker dan:	4	3	5	5	6	8	

De interpretatie van deze tabel is als volgt:

- 26 Respondenten vinden loopafstand belangrijker dan frequentie, 16 respondenten vinden frequentie juist belangrijker dan loopafstand
- 13 Respondenten vinden een wachttijdscherm belangrijker dan de reisduur, 33 respondenten vinden de reisduur juist belangrijker dan een wachttijdscherm
- Etc.

Vorzichtige conclusie is dat loopafstand en reisduur de belangrijkste factoren zijn bij het al dan niet kiezen voor de bus, gevolgd door frequentie, dan prijs, dan wachttijdscherm, dan eerste en laatste bus.

Daar staat tegenover dat het tijdstip van de eerste bus, hoewel door minder mensen genoemd, voor de betrokkenen wel veel bepalender is voor de beslissing om wel of niet de bus te gebruiken – als er geen bus rijdt is er gewoon geen keuze.

Vervolgtraject

Met dit rapport is de publieksraadpleging afgerond. Maar daarmee zijn we natuurlijk nog niet klaar. De hier gepresenteerde resultaten zullen we, samen met informatie uit andere bronnen, gebruiken om prioriteiten te stellen voor de nieuwe contractperiode.

Dat zal niet op alle punten even makkelijk zijn, want de prijzen die gemeentes en provincies voor busvervoer moeten betalen zijn de afgelopen jaren fors gestegen. Daarom zullen we niet alleen kunnen kijken naar zaken die we willen verbeteren, maar moeten we ook aandacht hebben voor slimme manieren om de kosten te drukken. Want een te grote toename van de kosten van de Lelybus zou een lastenverzwaring voor onze inwoners onvermijdelijk maken – dat laten we niet gebeuren.

Binnenkort kunt u een voorlopig standpunt van de PvdA gemeenteraadsfractie verwachten. Daarin zal naar voren komen welke aanpassingen wij voorstellen in het systeem van de Lelybus. Maar daarmee zijn we nog niet klaar: graag bespreken we onze voorstellen nog eens met u! Op *maandagavond 14 april 2008* bent u *vanaf 20.00* van harte welkom voor een

Politiek Café

“Waar naartoe met de bus”

(de plaats voor deze bijeenkomst zal zeer binnenkort op onze website worden gepubliceerd)

Kort na deze bijeenkomst zal onze gemeenteraadsfractie een definitief standpunt innemen voor het op te stellen “Programma van Eisen”. Vanaf dat moment zullen we, in overleg met de andere raadsfracties, proberen om onze wensen ook daadwerkelijk in het nieuwe contract op te laten nemen.

Ten slotte...

Willen we u hartelijk danken voor uw belangstelling en eventueel uw inhoudelijke bijdrage. *En graag tot ziens op 14 april!*

Bijlage 1: Advertentie Flevopost 19 december 2007



Waar naartoe met de bus?

In de tweede helft van 2008 moet de gemeenteraad beslissen welke afspraken de gemeente wil maken voor de Lelybus vanaf 2010.

Wilt u ons hierbij adviseren?

Wat willen we van u weten: vertel ons wat u vindt van de huidige Lelybus, positief en negatief. Wat zou u willen veranderen? Wat zou u zeker niet willen veranderen? Denk daarbij aan de halteplaatsen, de dienstregeling, de verschillende soorten kaartjes, inrichting van de bus, enzovoort. En heeft u misschien nog goede ideeën om de bus aantrekkelijker te maken: laat het ons weten!

Wij gaan proberen om in de nieuwe afspraken de ideeën van u en de andere inwoners zoveel mogelijk mee te nemen. Echter, we weten nu al bijna zeker dat we niet aan alle wensen zullen kunnen voldoen. Als we bijvoorbeeld alle rijroutes helemaal zouden willen omgooien dan wordt dat erg duur. Bovendien hebben wij alleen iets te zeggen over de Lelybus, en niet over de regionale bussen. Maar laat u daar alstublieft niet door afschrikken, vertel ons gewoon wat u vindt en dan gaan we ons best doen.

In maart en april 2008 zullen wij een samenvatting maken van alle reacties. Deze samenvatting kunt u dan vinden op onze website www.waarnaartoemetdebus.nl, maar we kunnen het u op uw verzoek natuurlijk ook toezenden.

Alvast hartelijk dank voor uw hulp!

U kunt uw advies, *uiterlijk 15 februari 2008*, zenden aan:

Waar naartoe met de bus
Antwoordnummer 23
8200 VB Lelystad

advies@waarnaartoemetdebus.nl

www.waarnaartoemetdebus.nl

Bijlage 2: Advertentie Flevopost 11 januari 2008

LELYBUS

Wat vindt U ervan?

Kom het ons
vertellen op het
stadhuisplein!

Zaterdag 12 januari
van 11.00 tot 15.00



PARTIJ VAN DE ARBEID

www.waarnaartoemetdebus.nl

Bijlage 3: Brief aan belanghebbende organisaties



Waar naartoe met de bus?

Publieksraadpleging
Lelystad, december 2007

Geachte heer/mevrouw,

De Lelybus is voor veel inwoners van Lelystad een belangrijk vervoermiddel.

Zo ongeveer iedere vijf jaar wordt opnieuw gekeken welke vervoersmaatschappij de Lelybus mag uitvoeren. Op dit moment is dat Connexxion.

Vanaf 1 januari 2010 zal er een nieuwe "concessieperiode" ingaan. Dat betekent dat we dan met de vervoersmaatschappijen nieuwe afspraken kunnen maken over de Lelybus. In de tweede helft van 2008 moet de gemeenteraad beslissen welke afspraken de gemeente wil maken.

We vragen u om ons hierbij te adviseren.

Wat willen we van u weten: vertel ons wat u vindt van de huidige Lelybus, positief en negatief. Wat zou u willen veranderen? Wat zou u zeker niet willen veranderen? Denk daarbij aan de halteplaatsen, de dienstregeling, de verschillende soorten kaartjes, inrichting van de bus, enzovoort. En heeft u misschien nog goede ideeën om de bus aantrekkelijker te maken: laat het ons weten!

Wij gaan proberen om in de nieuwe afspraken de ideeën van u en de andere inwoners zoveel mogelijk mee te nemen. Echter, we weten nu al bijna zeker dat we niet aan alle wensen zullen kunnen voldoen. Als we bijvoorbeeld alle rijroutes helemaal zouden willen omgooien dan wordt dat erg duur. Bovendien hebben wij alleen iets te zeggen over de Lelybus, en niet over de regionale bussen. Maar laat u daar alstublieft niet door afschrikken, vertel ons gewoon wat u vindt en dan gaan we ons best doen.

In maart en april 2008 zullen wij een samenvatting maken van alle reacties. Deze samenvatting kunt u dan vinden op onze website www.waarnaartoemetdebus.nl, maar we kunnen het u op uw verzoek natuurlijk ook toezenden.

Alvast hartelijk dank voor uw hulp!

Gemeenteraadsfractie PvdA Lelystad

U kunt uw advies, *uiterlijk 15 februari 2008*, zenden aan:

Waar naartoe met de bus
Antwoordnummer 23
8200 VB Lelystad

advies@waarnaartoemetdebus.nl

www.waarnaartoemetdebus.nl

Bijlage 4: Enqueteformulier

 **PARTIJ VAN DE ARBEID**

Publieksraadpleging Lelybus

In de tweede helft van 2008 moet de gemeenteraad beslissen welke afspraken de gemeente wil maken voor de Lelybus vanaf 2010. We vragen u om ons hierbij te adviseren.

In welke straat woont u?

Reist u wel eens met de Lelybus? Ja
 Nee

Zo nee, zou u eventueel wel de Lelybus gaan gebruiken als deze beter aan uw wensen voldoet? Ja
 Nee

Wat vindt u belangrijke eigenschappen voor de Lelybus? Geef een volgorde met de cijfers 1 tot en met 7, waarbij 1 het belangrijkste is en 7 het minst belangrijke.

- Aantal bussen per uur
- Loopafstand naar bushalte
- Reisduur van en naar station
- Scherm met wachttijd volgende bus
- Prijs buskaartje
- Eerste bus 's ochtends vroeg
- Laatste bus 's avonds laat

Toelichting / Opmerkingen

Verzenden (zonder postzegel) aan:
Waar naartoe met de bus
Antwoordnummer 23
8200 VB Lelystad

of per e-mail aan:
advies@waarnaartoemetdebus.nl

Bijlage 5: Per email/website/schriftelijk binnengekomen reacties

De bus zou meer door de wijken moeten in plaats van zo ver buiten. Iedereen woont zover weg van de dreven, waardoor de auto pakken makkelijker is. Ook zou deze, net zoals in 't verleden op iedere lijn 2 kanten uit. 1 keer in 't half uur is dan voldoende!

Ik reis regelmatig met bus C (Landstrokenwijk) en in de spits geeft dat geen problemen. Hoor van andere reizigers dat het overdag regelmatig voorkomt dat een bus om een of andere reden uitvalt en dat dit het geval is sinds de 'echte' bussen (niet de taxibusjes) op deze lijn rijden. Dit mag niet gebeuren

Mijn advies is ook om deze lijn een stukje te laten doorrijden naar het Pallazzo en daar een halte te creëren, waardoor de woonwinkels frequenter dan nu bereikbaar zijn voor mensen die op het OV zijn aangewezen.

Als 65-plus bewoners van de Uitdamstraat te Lelystad Haven, waar meerdere 65-ers wonen, willen we graag pleiten voor een extra lus door de Harderwijkstraat/Durgerdamstraat v.v.

De huidige bushalte is vooraan in de wijk bij de winkels. Voor ons is dat bijna 1 kilometer lopen. Ook de bewoners van de Weerribben kunnen hiervan profiteren. Succes!

Laat de bussen weer tegengesteld rijden! Zoals het vroeger was. Als je nu vanuit de Kempenaar of Kogge naar het station gaat, kan je beter gaan lopen want dat gaat sneller. De vertrektijden v.d. bus beter afstemmen op de aankomst- en vertrektijden van de trein. Misschien een iets ruimere rijtijd voor de bestuurders zodat ze zich aan de snelheidslimiet kunnen houden.

"Gratis vervoer voor iedereen" dat vind ik het beste. De doel van een bus is zoveel mensen te vervoeren, zodat minder auto's gebruikt worden. Het is goed voor het milieu en voor de gezondheid van de bewoners.

Mijn probleem is dat onze Lelybus niet alle wijken van Lelystad bereikt of de bushaltes te ver weg zijn. Terwijl een gratis openbaar vervoer voor alle bewoners (in dit geval 65-plusser) bedoeld is. Ik kan het voorbeeld geven van het Lelycenter die altijd vol staat met auto's. Want als je bv. in de Atolwijk (lijn A) woont om Lelycenter (heelhoek, apotjeek) te bereiken (5 minuten fietsen) moet men 25 minuten in de bus zitten. Want de bus rijdt eerst naar het station en daarna pas via de Zuiderzeewijk naar Lelycenter. Het verhaal van de Koploper is precies hetzelfde. Niemand neemt de bus om naar de zwebad te gaan. Centrada heeft niet eens een bushalte meer. Onze 65-plusser moeten Lelycenter met de bus zien te bereiken en dan me hun rollator oversteken en 1 kilometer of meer verder lopen. Mensen die in Lelystad wonen en werken gebruiken liever de auto. Net als bijna alle raadsleden. Trouwens ben ik niet te spreken over de dure GPS systeem bij elke bushaltes (20.000 euro per stuk). Het werk al maanden voor geen meter. De nieuwe bushokjes beschermen niet tegen wind of regen. Als het regent, is het binnen bankje altijd nat, dus ga men niet erop zitten, waardeloos.

Nee, ik ben niet te spreken over de Lelybus. Met mij ook veel gezinnen die in de Wijngaard, Oostrandpark en Buitenplaats wonen. De bus was vroeger te duur. We moesten per se van 9 naar 6 lijnen. Onze bus zou niet meer in 2 richting rijden, maar we zouden elke 15 minuten een bus zien rijden. De kwaliteit van de bus was de prioriteit van de voormalige wethouder Mattie. Nou, ik zou zeggen neem maar de bus eens om naar de dokter of apotheek te gaan. Je krijgt een tour van de hele stad. Opzicht niet slecht, maar niemand heeft erover gevraagd. De waarheid: De bus moet zo weinig mogelijk kosten en intussen is Connexion de baas!

Reistijd verlagen

Bus B ook laten rijden in de Moezelstraat, daar wachten we al 23 jaar op!
Bussen om de 10 minuten laten rijden, ook in het weekend.

Ik heb een OV Jaarkaart maar kan er 's ochtends geen gebruik van maken in de bus vanwege mijn werktijden. Mijn trein vertrekt om 05:25 of 05:30, niet een doorsneetijd om de trein te nemen maar voor mij wel. Regel op dat moment dan vervoer op afroep op vertoon van OV jaarkaart.

Stoppen met 'gratis' ov. Dit is een schandelijke manier om een kleine groep mensen onder valse voorwendselen voor te trekken.

Doorgaan met huidige dienstregeling is OK, Wel moet de aansluiting van trein op bus beter worden geregeld. Nu zijn buschauffeurs vaak te strikt in het houden aan de vertrektijden waardoor er vertrokken wordt terwijl er nog mensen uit het station komen lopen. Ik vermoed dat Connexxion in huidige contract wordt afgerekend op het stipt rijden. Daarnaast moet het systeem van de wachttijden op de bushaltes eens echt in werking worden gebracht. Het is voorgesteld als een systeem dat dynamisch reageert op de positie en snelheid van de bus echter in de praktijk zie ik dat de klokjes gewoon volgens een vast ritme aflopen. ze beginnen op 13 minuten lopen dan vervolgens af naar 0 minuten om verdaar vervolgens 2 minuten op te blijven staan en dan weer bij 13 te beginnen. Bovendien kloppen de aangegeven tijden niet (meer) met de vertrektijden zoals aangegeven op het haltevertrekbord waardoor je er niet op af kunt gaan. Al met al allemaal kleine zaken in de uitvoering van de Lelybus.

Het belangrijkste is dat de bus betrouwbaar is, dus uitvoeren van de aangekondigde (en door de gemeente betaalde?) ritten.

Prijsverlaging!

Rijden op de tijden van de dienstregeling - en als dat niet mogelijk is: dienstregeling aanpassen.

Als een bus te laat bij het station arriveert, in beperkte mate, bijvoorbeeld een minuut, andere bussen even laten wachten, zodat overstappen mogelijk wordt.

Beter roosteren, met name 's avonds en in het weekend.

Ringlijn langs de buitenste dreven van de stad.

In ieder geval buiten de spits gratis reizen voor ouderen.

Bussen heen in weer laten rijden i.p.v. in een rondje.

Op zondag bussen vroeger. Het is te gek dat, als je b.v. naar Schiphol wil met de trein, je niet op het station kan komen voor 09:00 uur

1. - Geen rondjes rijden. Als je in een verkeerd deel van de stad woont, duurt een ritje naar je werk (3 km) 25 minuten. En er zijn veel verkeerde plekken om te wonen.

2. - Bus moet voor ouderen (v.a. 60) en slecht te been zijnde mensen GRATIS zijn.

3. - Op zondag moet er 's morgens vroeg wél een mogelijkheid zijn om naar het station te gaan voor een trein naar Schiphol. Kan de auto thuisblijven.

4. - Open instappolitiek.

5. - In Lelystad kan een kaartje best 1 euro kosten in de bus, dat is veel makkelijker en psychologisch beter.

6. - Een kaartjesautomaat mag ook wel in de bus naast de afstempelautomaat.

De bus weer heen en weer laten rijden. Wil je naar de Kempenaar en dan terug, dan moet je eerst heel Lelystad door. Dat maakt de bus erg onaantrekkelijk

Al tijden kijk ik met kromgetrokken tenen naar de routes van de Lelybus. Waarom laat u de buslijnen niet gewoon over de dreven lopen en niet zoals nu, dwars door de woonwijken. Levensgevaarlijk hoe de bus over de Rijnland, langs fietsende scholieren en door smalle straten moet laveren. Gewoon net als bij de Karveel over de Dreef. Dreven liggen heel dicht langs de woonwijken, dus men hoeft er helemaal niet ver voor te lopen.

Voor heen maakt ik wel gebruik van de Lelybus maar sinds de bus in 1 richting gaat pak ik de auto of ga bij droog weer lopen.

Je bent lopend namelijk vaak ergens sneller dan met de bus omdat je de hele stad te zien krijgt voordat je op eind bestemming aankomt.

Bijvoorbeeld als je in de schoener woont en naar de winkels in de tjalk wilt moet je op de terugweg eerst naar het NS station daar met je zware boodschappen weer sjuouwen naar een andere bus en vervolgens de hele stad door terwijl je eigenlijk heel dicht bijwoont. Het bus nummer verandert namelijk op het station zodat je ook nogeens niet kunt blijven zitten. Zelfde geldt voor mensen die naar het treinstation moeten en in de schouw of kempenaar wonen. Als je gaat lopen kun je later van huis weg dan met de bus! Woon je in de waterwijk en wil je naar de tjalk winkels dan geven ze bij 92920v als advies al dat je gaat lopen vanaf de bushalte van het ziekenhuis. Maar ben je slecht ter been dan is dit nog wel een eind. Terwijl er een halte bij de winkels is maar kwam reistijd ondenkbaar dat iemand daarvoor de bus neemt. Ik snap dan ook niet dat de Lelybus een prijs heeft gewone. Want slechter dan het nu is kun je het niet maken. Het heeft namelijk veel mensen de bus uitgejaagd. Ik geloof dan ook niet dat de passagiers aantallen zijn toegenomen.

Kortom Advies veranderingen:

- Laat de bus weer in 2 richtingen rijden. (Gebeurt volgens mij bijna overal in Nederland)
- Geen kinderen, brutale mensen laten zitten op de invalide plek daarvoor zijn ze niet bedoelt.
- Haltes bij verzorgingstehuizen (o.a. Ankerplaats)

Maak de bus toegankelijk voor geheel Lelystadhaven: hij maakt nu een drai door de Ringdijk, voeg hier een lus aan toe via de Harderwijkstraat.

ik vind de bus zoals het nu gaat prima op een punt na. De heen of terugreis {ligt eraan waar je opstapt} duurt erg lang omdat de routes eigenlijk te groot zijn.

zelf woon ik op de plantage en als ik naar de dokter wil, moet ik eerst naar het station {10 min.} daar overstappen op de bus weer terug om bij het lelycentre te komen {18min}

dit is vooral voor oudere mensen vaak bezwaarlijk.

gevraagd werd naar ervaringen met de stadsbus...welnu, dat weet ik niet want ik heb daarvan tot op heden geen gebruik van gemaakt

mijn indruk is dat het wel goed gaat maar dat er hierover wel gekankerd zal worden omdat het kankeren tegenwoordig in de genen lijkt te zitten

N.a.v. uw berichtje in de Flevopost, waarin u aangeeft open te staan voor adviezen voor reizen met de Lelybus het volgende: Ik beschik niet over een auto en reis derhalve veel met het OV.

In het verleden waren er in de Wijngaard diverse bushaltes. Thans is er niet 1 meer te bekenennen. Ik heb vrienden in de Wijngaard wonen, die ik gaarne bezoek. Het is nu echter een bezoeking om dat via het openbaar vervoer te doen; ofwel ik moet uitstappen bij de rotonde Oostrandpark (dat is de bus die naar Dronten rijdt), ofwel in de Plantage bij de Albert Heijnwinkel. Beide haltes zijn vrij ver verwijderd van mijn bestemmingen in de Wijngaard, en waar ik niet optimaal ter been ben, is het te voet afleggen van deze afstanden dan ook een zware opgave voor mij. Gaarne zag ik dan ook in de Wijngaard weer bushaltes hersteld.

Totdusver heb ik regelmatig gebruik gemaakt van de bus van het NS station naar mijn woonadres. De lage instap is uiterst plezierig, evenals de ruime zitplaatsen. Natuurlijk heb je het liefst dat de bus jou voor je eigen voordeur afzet, maar dat kan niet. Ik woon bovendien niet aan een hoofdstraat, dus zal altijd moeten blijven lopen en dat is gezond. Wat mij betreft behoeft er dan ook niets te veranderen. Veel succes!

Laat de bussen tijdens de spits iets vaker rijden, bijvoorbeeld om de 10 minuten dan kunnen waarschijnlijk alle passagiers zitten. Buiten de spits kan de frequentie dan gewoon 15 of misschien 20 minuten blijven of worden.

De route van de bus is niet altijd goed.

Ze rijden nu steeds dezelfde kant op, eerder reden ze om en om tegen elkaar in. Naar het station is vanuit ons adres, de buitenplaats goed te doen. Andersom is het een ramp en ben je zeker 20 minuten onderweg. Ok is het jammer dat de bus niet meer door de Wijngaard rijdt.

Ik woon zelf op de Horst. Als ik naar het station wil stap ik op bij Wold 23 (Bus Landerijen). Binnen 5 minuten op het station. Kom ik terug met de trein en ik wil met de bus naar huis duurt het ongeveer 15 tot 20 minuten voordat ik thuis ben. De bus rijdt één route en niet vice versa. Ik loop meestal dan naar huis en ben dan sneller thuis.

Ook de verbindingen naar andere wijken gaat via het station en is mijn optiek zeer omslachtig. Je bent genoodzaakt diverse malen over te stappen.

Kom je met de laatste trein thuis rijden er geen bussen meer. Ben je genoodzaakt te lopen of een taxi te nemen.

Kortom: ik vind de huidige situatie, die toen ingevoerd is niet optimaal.

Ga gewoon in 2010 weer terug naar de oude situatie. Laat bussen weer vice versa rijden, maak desnoods een ringlijn die de diverse wijken met elkaar verbind (via de Ring Lelystad) voor betere bereikbaarheid!!!

Voer definitief gratis openbaar vervoer voor 65+ en desnoods gratis voor alle bewoners in Lelystad (zie voorbeeld Hasselt in België) Zo voorkom je dichtslibben van het centrum.

Tot zover mijn bevindingen.

Dat de stadsbussen weer 2 kanten op gaan rijden.

Het is gewoon belachelijk, dat als men ergens naar toe wil, dat bv. slechts 2 of 3 haltes vóór het instappunt ligt, men de hele (lange) route van de bus moet meerijden. Voorheen kon men de instaptijd zo kiezen, dat je de gewenste richting kon nemen. Verder wordt door de grote omweg, de overstaptijd ook nog eens behoorlijk ingekort.

Dat de haltes aan de ene kant van de route zijn weggehaald is jammer, maar dat zal niet echt een probleem zijn, dus die kosten kan men besparen. Verder zal het voor de Busmaatschappij qua kosten niet veel uitmaken, dat de bus de route om en om rijdt.

Verder is het onbegrijpelijk dat er geen busverbinding met Almere (cq Amsterdam) is, en we daardoor gedwongen zijn om de (veel duurdere trein te nemen), dan hebben ze het in Almere stukken beter getroffen. Het lijkt inmiddels wel of Almere de hoofdstad van Flevoland is geworden!!

Dat was het, hopelijk kunt u er iets mee,

naar aanleiding van uw berichtje in de flevopost van enige tijd geleden over adviezen voor reizen met de lelybus het volgende:

ondanks , dat ik beschik over een auto reis ik veel met het OV.


vrieger waren er in de onmiddellijke omgeving van mijn woning in de wijngaard een aantal bushaltes. om. naar de richting dronten, (kampen) en een stadslijn. na het aanleggen van allerlei snelheids minderende obstakel en het opheffen van een deel van de dreef, die toen deels verween en voor het resterende deel atol ging heten, werd het reizen naar b.v. het lelycentre zeer onaantrekkelijk voor mij. de door mij veel gebruikte halte in de wijngaard verdween. nu moet ik ongeveer 10 minuten lopen naar een bushalte, (lijn a) en moet eerst naar het station om vandaar naar het lelycentre verder te gaan. op de terugweg is de route korter, maar nog steeds een flinke afstand. bewoners van de buitenplaats en het ooststrandpark zitten helemaal zonder bus verbinding. het resultaat voor mij is, dat ik totaal geen gebruik meer maak van het stadsvervoer en per auto of fiets mij moet verplaatsen. gaarne zou ik zien, dat het eenrichtingsverkeer van lijn a wordt veranderd in een verbinding in tegengestelde richtingen, dus niet meer eerst naar het station en dan verder, maar gewoon direct naar het lelycentre en terug.

Sinds kort is het vervoer voor 65+ met de lelybus gratis.

Hoe kom ik op het bedrijventerrein "Palazzo"

Hoe kom ik op bedrijventerrein "Oostervaart".

Op beide routes rijdt connexion maar geen lelybus terwijl beide bestemmingen binnen de gemeente liggen.

 PARTIJ VAN DE ARBEID

Publieksraadpleging Lelybus

In de tweede helft van 2008 moet de gemeenteraad beslissen welke afspraken de gemeente wil maken voor de Lelybus vanaf 2010. We vragen u om ons hierbij te adviseren.

In welke straat woont u?

Reist u wel eens met de Lelybus? Ja
 Nee

Zo nee, zou u eventueel wel de Lelybus gaan gebruiken als deze beter aan uw wensen voldoet? Ja
 Nee

Wat vindt u belangrijke eigenschappen voor de Lelybus? Geef een volgorde met de cijfers 1 tot en met 7, waarbij 1 het belangrijkste is en 7 het minst belangrijke.

- ..1.. Aantal bussen per uur
- ..3.. Loopafstand naar bushalte
- ..2.. Reisduur van en naar station
- ..4.. Scherm met wachttijd volgende bus
- ..5.. Prijs buskaartje
- ..7.. Eerste bus 's ochtends vroeg
- ..6.. Laatste bus 's avonds laat

Toelichting / Opmerkingen

De wachttijd voor de volgende bus moet kloppen. dus als er nog 2min wachttijd op staat moet de bus niet al weg zijn.

Verzenden (zonder postzegel) aan:
Waar naartoe met de bus
Antwoordnummer 23
8200 VB Lelystad

of per e-mail aan:
advies@waarnaartoemetdebus.nl

Ook een bus te laten rijden richting de Harderwijkstraat te Lelystad-Haven. Deze hele wijk is verstoten van openbaar vervoer!!

Namens de wijkraad Lelystad-Haven en gebaseerd op veel klachten van bewoners uit de wijk Lelystad-Haven (vooral Weerribben en Najade), Hollandse Hout en Bovenwater wil ik graag reageren. De wijk Lelystad-Haven (Hollandse Hout, Werkeiland en Bovenwater horen daar ook toe) ligt op enige afstand van het centrum (station o.a.). Veel bewoners willen met de bus naar het station en de stad, maar doordat we zeer slecht bedeed zijn met bushaltes zien velen er van af. Als je eerst een kilometer moet lopen wordt alles minder interessant. Daarbij is er ook weinig parkeergelegenheid rond de bushaltes om evt. een auto neer te zetten.

Het werkeiland, het Bovenwater (camping, zeilschool, surfschool, manege, educatieve boerderij en informatiecentrum Oostvaardersplassen is evenals de wijk Hollandse Hout helemaal niet per bus bereikbaar. Dit zijn toch toeristische attracties die vanaf het station met openbaar vervoer bereikt moeten kunnen worden al is het maar 1x per uur.

Graag willen wij dus een extra halte in de Harderwijkstraat. De bus moet dan nauwelijks een omweg maken en een grote groep mensen heeft hier plezier van.

Als de bus dan bv 1 of 2 x per uur een extra lus maakt naar Bovenwater en Hollandse Hout over de Knardijk is dat probleem ook opgelost.

Tevens graag aandacht voor de extra strip omdat Lelystad-Haven verder weg ligt. Het is een gewone wijk van Lelystad met vrijwel geen voorzieningen, dus zou gewoon stadstarief moeten gelden. Over de 15 minutenstop is men wel erg tevreden.

Ik ben bijna 10 jaar bezig gemeente en Connexion ertoe te bewegen de route van buslijn D zodanig aan te passen, dat de bewoners van de straten rondom het Bovenwater (Weerribben en omgeving) gemakkelijker gebruik kunnen maken van de bus zonder 700 of 800 meter te hoeven lopen.

Hiervoor zou slechts een zeer kleine routeaanpassing nodig zijn en ik heb toen het volgende voorgesteld:

Komende uit de stad: In plaats van bij de eerste rotonde meteen de Ringdijk in te rijden zou bus D moeten doorrijden naar de tweede rotonde en dan de Durgerdamstraat en Harderwijkstraat in te rijden. In de Harderwijkstraat zou (den) één (of twee) halte(s) nodig zijn om de wijkgenoten te bedienen.

Bij vertrek uit Lelystad-Haven: Bus D kan de huidige route gewoon volgen zonder dat deze hoeft te worden gewijzigd. Simpler kan het niet.

Ik ben de initiatiefnemer van het bouwproject omvattende 9 seniorenwoningen in de Uitdamstraat in Lelystad-Haven. Het eerste groepsbouwproject in Lelystad na vele jaren van "rust" binnen de groepsbouwtraditie van onze gemeente. Het project werd in 1998 opgeleverd en de meesten van ons wonen er met veel genoegen. Vanaf 1998 ook heb ik getracht de busroute van bus D te laten aanpassen aan de nieuwbouw die toen plaatsvond in dit stadsdeel. Hierbij heb ik ook het wijkgerichte werken ingeschakeld. Ik meen dat de gemeente toen een enquête heeft gehouden onder de buurtbewoners. De uitkomst van deze enquête heb ik niet onder ogen gehad. Wel deelde iemand van de gemeente mij mede dat een meerderheid van de geënquêteerden voor aanpassing van de busroute was. Wat de toenmalige wethouder verkeer en vervoer (dhr. Matti) gedaan heeft met de uitslag van de enquête is mij niet bekend.

De laatste poging die ik heb ondernomen was ter gelegenheid van het gratis pasje voor openbaar vervoer dat wij kregen aangeboden van de gemeente. Dit gratis pasje maakte in mij (en bij mijn buurtgenoten) het verlangen naar een bushalte in de Harderwijkstraat weer eens wakker. Voor sommigen van onze leeftijdsgenoten is de wandeling door weer en wind van 800 meter naar de bushalte op de Ringdijk te ver. Om naar de stad te gaan en/of om per trein verder te reizen, wordt de auto gebruikt, die dan weer in het centrum moet worden gestald. Hoe heerlijk zou het zijn als de auto kon worden thuisgelaten.

Weer nul op rekest.

Vanmorgen heft de ROL zich zoals beloofd gebogen over de enquête. Het bleek niet praktisch om alles op een verzamelstaat te zetten. Wel hebben we een aantal opmerkingen die ROLbreed gedragen worden.

1. Er moet meer aandacht komen voor de kwaliteit van de toegankelijkheid naar de bushaltes. Er zijn bushaltes die slecht bereikbaar zijn, bijvoorbeeld bij de Gors. De verlichting laat ook nogal eens te wensen over. Voor iemand die normaal goed ter been is, zullen er weinig of geen problemen zijn, maar voor mensen die een beperking hebben en niet geïndiceerd zijn en dus geen gebruik kunnen maken van speciale voorzieningen, voor hen kan een trap naar een brug om bij de halte te komen, of een slecht liggende tegel een probleem opleveren. Dit is duidelijk werk voor de gemeente en hoeft natuurlijk niet meegenomen te worden in de onderhandelingen over de concessie.

2. De toegankelijkheid van de bus. Ben je goed of normaal ter been: geen probleem. Maar de mensen die dankzij een rollator nog steeds mobiel zijn, die kunnen de bus niet inkomen. Deze mensen gaan in het algemeen niet in de ochtend- en/of avondspits met de bus, maar eerder tijdens de daluren: minder bezetting, ruimte genoeg in principe voor een of meer rollators, maar hoe komen ze de bus in. Bussen met een verlaagde instap zou natuurlijk een oplossing zijn, of hogere instapperrons.


3. De routes. Dit zal altijd een punt van discussie zijn en afgezet tegen de kosten kan ook niet alles gerealiseerd worden. Dat snappen de ROLLers ook. Wat we wel ter overweging willen geven is de route naar het oude Centrum. Die gaat nu via de IJssellaan, Parkdreef, Houtribdreef naar het busstation, daarna weer terug over de Houtribdreef. Zou het een optie zijn om via de Polderdreef, Parkdreef, Houtribdreef, Zuigerplasdreef, IJssellaan, Parkdreef, Atol de route te laten lopen?

4. Aansluiting van de bus op de laatste trein vinden we belangrijk, hoewel we niet weten of er veel gebruik van

gemaakt wordt. Daar zouden we dan onderzoek naar moeten doen. 'k Weet niet of het zo aantrekkelijk is om na middernacht bij het station te gaan staan met een enqueteformuliertje en het aantal buspassagiers gaan turven. Maar ja, als het moet dan gaan we vrijwilligers vragen.

5. Van de 14 aanwezigen maken acht mensen regelmatig gebruik van de bus.

(11)


PARTIJ VAN DE ARBEID

Publieksraadpleging Lelybus

In de tweede helft van 2008 moet de gemeenteraad beslissen welke afspraken de gemeente wil maken voor de Lelybus vanaf 2010. We vragen u om ons hierbij te adviseren.

In welke straat woont u? Stadspark

Reist u wel eens met de Lelybus? Ja
 Nee

Zo nee, zou u eventueel wel de Lelybus gaan gebruiken als deze beter aan uw wensen voldoet? Ja
 Nee

Wat vindt u belangrijke eigenschappen voor de Lelybus? Geef een volgorde met de cijfers 1 tot en met 7, waarbij 1 het belangrijkste is en 7 het minst belangrijke.

- ...2. Aantal bussen per uur
- ...1. Loopafstand naar bushalte ^{*)}
- ...4. Reisduur van en naar station
- ...7. Scherm met wachttijd volgende bus
- ...3. Prijs buskaartje ^{**)}
- ...5. Eerste bus 's ochtends vroeg
- ...6. Laatste bus 's avonds laat

Toelichting / Opmerkingen

^{**)} *Beijt gratis voor iedereen!* ^{*)} *voetes aanpassen*

- *Niet genoemd maar van groot belang is de toegankelijkheid van de bus*

- *De gemeente zal moeten zorgen voor een begaanbare en veilige route naar de haltes.*

Verzenden (zonder postzegel) aan:
Waar naartoe met de bus
Antwoordnummer 23
8200 VB Lelystad

of per e-mail aan:
advies@waarnaartometdebus.nl

(12)

Lelystad.

10-2-2008

L.S.

Mijn mening over het openbaar vervoer in Lelystad.

Er zijn nog steeds geen wachtkoksjes op het Nations plein geplaatst. Wij mogen dus wachten in wind en regen. en het lawaai van de bouw.

Bussen zijn smerig, niet alleen de buitenkant.

Bussen zijn oud, kapotte zittingen en ze rijden bonkend en rammelend. In Utrecht en Leiden rijden mooie moderne bussen waarom hier de bijna afgedankte bussen.

Nu wij 65+ zijn. (71+78) mogen we gratis. Krijgen we ook nog commentaar.

Nu zijn er weer plannen om een halfuurs dienst te gaan rijden, fijn als je met de hein of naar 't ziekenhuis moet.

Als Lelystad een stad wil heten moet er zeker goede en regelmatige busdienst zijn. Ook de buskalters zouden eens schoongemaakt kunnen worden.

Wat ook een punt van irritatie is de vele kinderwagens in de bus er is een ruimte voor, maar moeder gaat voorin zitten en de wagen raakt in het pad, volgeladen met bootjes, je kunt er niet langs als je instapt en uitstappen wordt ook weer problemen op. ze gaan niet opzij, dus moet je je benen zit of toe klem. zijn ze nog boos ook. Bij andere maatschappijen is het, wagen openklappen en kind op school, waarom kan dat hier niet.

Nu zijn wij zedelijk verwend, want in Amsterdam waar wij gewoond hebben, was er goed openbaar vervoer en was alles goed bereikbaar zoals ziekenhuizen, musea, etc. Maar ondanks alles blijven we hier gebruik maken van de Lelybus. Maar 't kan beter.

met vriendelijke groeten

Bijlage 6: Bij enquête opgetekende reacties

- Buschauffeurs soms onvriendelijk.
- Maak het voor iedereen gratis.
- Helemaal tevreden over Lelybus.
- Reist naar Botter met korte en lange route: geen bezwaar.
- Niet alles goed bereikbaar, meer haltes.
- Niets te klagen.
- Moet minimaal 8 minuten lopen.
- Gaat met fiets of regiotaxi.
- Moet op trein aansluiten.
- Hoeft niet vier keer per uur.
- Liever niet te lange ritten.
- Verder niet veel te klagen.
- Ideaal het gratis rijden goed voor mekaar.
- Loopafstand te ver.
- Reisduur lang naar station.
- Voor iedereen vrij vervoer goed voor mekaar.
- Wachtijd scherm klopt vaak niet.
- Chauffeurs moeten meer attent zijn tot passagiers zitten.
- In nieuwe wijken zoals Merwede komt geen bus, zou anders wel met bus gaan.
- Chauffeurs meer klantvriendelijk.
- OV is te duur.
- Bus komt te laat.
- Halte lopend ver weg, slechte zaak voor ouderen.
- Graag een bushalte tussen Hoven en Meijerij voor loopafstand ouderen.
- Loopfiets kan nu niet mee.
- Ankerplaats bushalte is weg.
- Terugreis van Koploper naar Tjalk is veel te lang.
- Rondje kost veel tijd, terug vroegere situatie.
- Wegdrempels zijn vervelend in de bus.
- Meer bussen naar nieuwe wijken zoals Hollandse Hout.
- Afstand lopen naar bus moeilijk.

- Te weinig invalide plaatsen.
- Over het algemeen tevreden.
- Scherm met wachttijd klopt vaak niet.
- Rondjes rijden is bezwaarlijk.
- Rondje van de bus bezwaarlijk.
- Scherm wachttijd deugt niet.
- Er moet nodig een opstapplaats komen bij de Ankerplaats.
- Te weinig invalide plaatsen.
- Geen problemen.
- Geen wensen, woont dicht bij halte.
- Kaartje wordt steeds duurder.
- Onderlinge afstand bushaltes beter afstemmen.
- Geen bus Buitenplaats.
- Strippenkaart verloopt, dat is met geld toch ook niet zo.
- Tevreden.
- Atolwijk rijdt om, beter directere bus.
- Meer bushaltes.
- Regiotaxi: meer busjes, kortere wachttijden.
- Suggestie: maak meer mensen bekend met de bus via prijsacties.
- Scherm met wachttijd klopt niet.
- Prijs is prima.
- Scherm met wachttijd klopt voor geen meter.
- Vaak niet op tijd of komt helemaal niet.
- Geen klagen.
- Voor rollator slecht toegankelijk, geen lage instap.
- Chauffeurs houden geen rekening met ouderen en mindervaliden.
- Zet klantvriendelijkheid als parameter in een prestatiecontract.
- Opruimen gebroken glas duurt te lang.
- Scherm met wachttijd klopt niet.
- Bus Batavia altijd goed.
- Aansluiting op treinen.
- Schermen voor wachttijd mogen meteen weg. Klopt nooit.
- Deur te smal voor kinderwagen.

- Scherm werkt goed.
- Bus naar Oostervaart gaat te weinig.
- Scherm werkt prima.
- Geen klagen.
- Prijs buskaartje moet lager zijn dan parkeren, net als in Apeldoorn.
- Scherm klopt niet.
- Late bus voor het stappen dus tot 4 uur.
- Scherm klopt vaak niet.
- Weer heen en weer gaan.
- Gehandicaptenvervoer: lang wachten, niet op tijd.
- Geen klachten.
- Geen stadsbus in de buurt.
- De ene chauffeur laat wel rollators toe, de andere niet.
- Alles prima.
- Hofstede / Wijngaard geen halte.
- Rondje weer afschaffen.
- Bij evenementen rijden te kleine bussen.
- Vroeger heen en weer systeem weer terug.
- Halte Ankerplaats weer terug.