

RAADSBIJEENKOMST LELYSTAD SESSIE 1

<p>Datum: 24 mei 2011. Deelsessie: 19.00 – 20.00 uur in de Statenzaal. Doel: Oordeelvorming.</p> <p>Onderwerp: Meer- en minderwerk Stadsbus.</p>	 <p>luisteren</p>
<p>Toelichting: Op 19 april 2011 heeft het college ingestemd met de gunning van de nieuwe concessie aan Arriva. De raad is hierover per brief geïnformeerd. Nu is aan de orde besluitvorming over meer- en minderwerk in de stadsbusconcessie Lelystad en over andere onderdelen van de openbaar vervoer- meerjarenraming.</p> <p>In verband met de voorbereiding op het in gang zetten van de door Arriva gewonnen offerte dient uiterlijk op 1 juni aan Arriva duidelijkheid te worden gegeven. Van de oordeelsvormende sessie worden dus richtinggevend uitspraken van de fracties van de raad verwacht, formele besluitvorming vindt plaats op 14 juni.</p>	
<p>Behandeling: Aan het begin van de sessie kunnen inwoners en andere belangstellenden die zich vooraf hebben aangemeld, inspreken over het geagendeerde onderwerp. Hiervoor is maximaal 5 minuten per persoon beschikbaar. Vervolgens kunnen alleen raadsleden vragen stellen aan het college en aan elkaar en is er ruimte voor debat. Tijdens de sessie inventariseert de voorzitter of er fracties zijn die een motie of amendement willen indienen. De fracties geven de strekking van het amendement of de motie weer. Afgesloten wordt met een conclusie over de vraag of het voorstel gereed is voor besluitvorming in de raad (en zo ja, als A-stuk of B-stuk).</p>	
<p>Genodigden: Raadsleden, het college en overige belangstellenden.</p>	
<p>Programma:</p> <ul style="list-style-type: none">• Inleiding door de voorzitter.• Mogelijkheid om in te spreken.• Gelegenheid tot het stellen van vragen en discussie.• Afsluiting door de voorzitter.	
<p>Achterliggende stukken: Raadsvoorstel "Meer en minderwerk Arriva i.r.t. de OpenbaarVervoer-meerjarenbegroting". (B11-14326)</p>	
<p>College : wethouder Wout Jansen Voorzitter : raadslid Louis Jonker Griffier : Henk Riepma</p>	
<p>Contactadres: griffie@lelystad.nl 0320 – 278 353.</p>	

Voorstel aan de raad

Nummer: B11-14326



Portefeuille: Openbare Ruimte & Wijkvernieuwing
Programma: 2.3 Leefbare Stad
Programmaonderdeel: 2.3.2 Optimaliseren stedelijk verkeer

Steller: A.J.N. Flameling
Afdeling: BOR
Telefoon: 0320-278490
E-mail: ajn.flameling@lelystad.nl

Punt van de agenda voor de vergadering van

Onderwerp:

Meer- en minderwerk Arriva i.r.t. OV-meerjarenbegroting.

Voorgesteld besluit:

- 1) Op basis van de financiële meerjarenraming openbaar vervoer als volgt om te gaan met meer- en minderwerk in de aan Arriva verleende concessie:
 - 1.1 In 2011/2012 geen minderwerk toe te passen op het basispakket.
 - 1.2 In 2011/2012 geen minderwerk toe te passen op het geoffreerde pluspakket in de vorm van frequentieverlaging van/naar Bataviastad:
 - a. in de spitsuren van een kwartierdienst naar een halfuurdienst (€65.000/jaar)
 - b. zaterdag overdag van een kwartierdienst naar een halfuurdienst (€24.000/jaar).
 - 1.3 In 2011/2012 vanwege de kosten ten aanzien van het meerwerk:
 - a. geen Nite Service in te kopen (€140.000/jaar)
 - b. niet de halfuurdienst 's avonds van/naar Bataviastad en Landstrekenwijk/Warande (€115.000/jaar) te herstellen in plaats van de geoffreerde uurdienst
 - c. niet de halfuurdienst op zon- en feestdagen overdag van/naar Landstrekenwijk/Warande te herstellen in plaats van de geoffreerde uurdienst (€19.000/jaar)
 - d. niet de kwartierdienst in de spitsen te herstellen van/naar Landstrekenwijk/Warande in plaats van de geoffreerde halfuurdienst (€64.000/jaar)
 - e. niet de kwartierdienst te herstellen op werkdagen tussen de spitsen van/naar Bataviastad in plaats van de geoffreerde halfuurdienst (€102.000/jaar)
 - f. niet de kwartierdienst te herstellen op zon- en feestdagen overdag van/naar Bataviastad in plaats van de geoffreerde halfuurdienst (€27.000/jaar)
 - g. geen nieuwe spitslijn Flevopoort - station te bieden met een achtpersoonsbus (€25.000/jaar)
 - h. geen nieuwe buslijn van/naar Oostervaart via het crematorium te bieden op werkdagen overdag met een uurdienst als aanvulling op de streeklijn (€116.000/jaar)
 - i. geen halfuurdienst in de spitsen aan te bieden in plaats van een uurdienst van/naar het vliegveld (€27.000/jaar)
 - j. geen nieuwe buslijn van/naar Enkhuizen aan te bieden 7 dagen per week in een uurdienst tot ca. 20 uur (€348.000/jaar).
 - 1.4) Het experiment Wijkbus Lelystad-Noord per 4-9-2011 stop te zetten (€70.000/jaar).
 - 1.5) Het experiment gratis reizen voor 65+'ers met een persoonlijke OV-chipkaart per 4-9-2011 stop te zetten (€50.000/jaar) en het verstrekken van gratis OV-chipkaarten aan 65+'ers per 4-9-2011 stop te zetten (€10.000/jaar).

- 2) De per 2011 door de provincie doorgevoerde structurele korting op de subsidie BDU-OV in de financiële meerjarenraming openbaar vervoer op te vangen door de Regiotaxi vanaf 1 januari 2012 niet meer te subsidiëren voor gebruik voor niet-WMO-geïndiceerden (€160.000/jaar).
- 3) In de financiële meerjarenraming openbaar vervoer uit te gaan van de volgende financiële dekking voor het halteplan en haltevoorzieningen:
 - 3.1) Een budget van €675.000 beschikbaar te stellen voor aanleg van nieuwe haltes en het toegankelijk maken van haltes conform het halteplan, te dekken uit de in 2011 te ontvangen provinciale subsidie toegankelijke haltes van €333.348, het jaarlijks beschikbare budget voor haltetoegankelijkheid van €60.326, en door onttrekking uit de reserve openbaar vervoer van €281.326.
 - 3.2) Ten behoeve van het halteplan het beleidsuitgangspunt vast te stellen dat tenminste alle haltes met minimaal 25 instappers per werkdag en alle HOV-haltes van eenabri voorzien worden, te realiseren binnen het contract met CBS Outdoor.
 - 3.3) Alleen DRIS (dynamisch reisinformatiesysteem) te realiseren op de knooppunten Station Centrum, Lelycentre en Ziekenhuis, te financieren uit een eenmalige onttrekking uit de reserve openbaar vervoer van €172.500, en de jaarlijkse onderhoudskosten te dekken uit de beschikbare gelden van het oude DRIS (de aftelklokken).

Aanleiding en context:

Op 19 april 2011 heeft het college ingestemd met de gunning van de nieuwe concessie aan Arriva. De raad is per brief geïnformeerd over deze beslissing, en over de mogelijkheid in mei/juni nog te beslissen over meer- en minderwerk in de stadsbusconcessie Lelystad, en over andere onderdelen van de openbaarvervoerm meerjarenraming.

In de aanbesteding is de motie van de raad van december 2010 verwerkt in de vorm van een minimaal verplicht aan te bieden vervoerpakket. Dit verplichte minimumpakket komt grotendeels overeen met het basispakket. Op het basispakket mag alleen met wederzijdse instemming van Arriva en de gemeente bezuinigd worden. De experimentele buslijnen naar Larserpoort/vliegveld maken deel uit van het van het verplichte pakket, maar behoren niet tot het basispakket, waardoor de gemeente eenzijdig kan besluiten over de toekomst van deze lijnen.

Het geoffreerde basispakket omvat extra de kwartierdienst in de daluren van/naar Lelystad-Haven en de buslijn via Gondel-Zuid. Omdat deze tot efficiëntere personeels- en materieelinzet leiden, kan hierop alleen met instemming van Arriva bezuinigd worden.

Aanvullend is door Arriva een pluspakket geoffreerd waarover de gemeente eenzijdig kan beslissen. Dit pakket omvat kwartierdiensten van/naar Bataviastad.

In totaal ziet het door Arriva geboden vervoeraanbod (inclusief pluspakket) er als volgt uit.

Buslijn: traject	Werkdagen			Zaterdagen		Zon- en feestdagen	
	spitsen	dagdal	avond	dag	avond	dag	avond
1: Lelystad-Haven – Botter – Station vv	4x	4x	2x	4x	2x	2x	2x
1: Station – Zuiderzeewijk – Lelycentre vv	2x	2x	1x	2x	1x	1x	1x
2: Lelycentre – Atolwijk – Station vv	2x	2x	1x	2x	1x	1x	1x
2: Station – Waterwijk – Landerijen vv	4x/2x	2x	1x	4x/2x	1x	1x	1x
3: Landerijen – Boswijk – Station vv	2x	2x	1x	2x	1x	1x	1x
3: Station – Kempenaar – Kustwijk vv	2x	2x	1x	2x	1x	1x	1x
4: Kustwijk – Gondel-Zuid – Station vv	2x	2x	1x	2x	1x	1x	1x
5: Station – Landstrekenwijk – Warande vv	2x	2x	1x	2x	1x	1x	1x
7: Bataviastad – Maerlant – Station vv	4x	2x	1x	4x	1x	2x	1x
7: Station – Larserpoort – Airport vv	1x	1x	-	1x	-	1x	-
8: Lelycentre - Station – Larserpoort vv	1x	-	-	-	-	-	-

- De op zaterdag voor de dag vermelde kwartierdiensten geldt op lijn 2 na 9 uur (openingstijden winkels Stadshart) en op lijn 7 na 10 uur (openingstijden winkels Bataviastad). Tot die tijd gelden halfuurdiensten.
- Lijn 8 rijdt 's ochtends alleen richting Larserpoort. In de middagspits alleen richting Lelycentre.
- De kwartierdiensten lijn 2 Waterwijk rijden niet in de zomervakantie; dan wordt een halfuurdienst gereden. In combinatie met lijn 3 is er dan nog wel een kwartierdienst.

Beoogd effect:

Het voorzieningenniveau van het openbaar vervoer in Lelystad dient voor meerdere jaren consistent vastgelegd te worden, zodat er voor reizigers een herkenbaar en betrouwbaar aanbod ontstaat. Dit voorzieningenniveau dient voor de minimale looptijd van de concessie (10 jaar) financieel gedekt te zijn, en voldoende robuust te zijn om eventuele verdere financiële tegenvallers op te kunnen vangen.

Over meer- en minderwerk kan ook gedurende de verdere looptijd van de concessie ieder jaar besloten worden. Deze wijzigingen worden dan opgenomen in het Jaarplan. Minderwerk ligt niet snel voor de hand, omdat het aanbod van Arriva vooral goed gebruikte ritten omvat, en daarnaast een vanwege de sociale functie van het openbaar vervoer minimaal wenselijke uurdienst op minder drukke uren (op de meeste lijnen 's avonds en op zon- en feestdagen overdag).

Argumenten:

- 1.1) Het basispakket is gebaseerd op de vervoerpotentie. Schrappen van ritten zal leiden tot capaciteitsproblemen en reizigersverlies/ inkomstenderving, of tot het aantasten van de sociale functie van het openbaar vervoer. Aanpassingen in het basispakket kunnen alleen plaatsvinden met wederzijdse instemming van Arriva en de gemeente. Omdat het basispakket efficiënt samengesteld is, zal Arriva niet snel instemmen met wijzigingen.
- 1.2) De kwartierdienst wordt geboden op tijden dat de bussen Bataviastad – station v.v. goed gebruikt worden (10 tot 20 reizigers per rit). Schrappen zal leiden tot reizigersverlies/ inkomstenderving. Daarnaast leidt het meerwerk dat Arriva geboden heeft tot behoud van de werkgelegenheid voor chauffeurs, ondanks besparing op de streekvervoerconcessie Qliner 315.
- 1.3a) De Nite Service wordt door ca. 6000 reizigers per jaar gebruikt. De subsidie per reiziger is erg hoog. In de nieuwe concessie rijden de drukke buslijnen vanaf het station 's avonds wat langer door, waardoor de Nite Service minder toegevoegde waarde heeft.
- 1.3b) Het gebruik van de avondritten van/naar Bataviastad en Landstrekenwijk/Warande is erg laag (ca. 5 reizigers per rit). Voor de sociale functie van het OV is een uurdienst voldoende. Door de groei van Warande en ontwikkeling van de kustzone kan de vervoerpotentie op termijn wijzigen.
- 1.3c) Het gebruik van de ritten op zon- en feestdagen overdag van/naar Landstrekenwijk/Warande is erg laag (ca. 3 reizigers per rit). Voor de sociale functie van het OV is een uurdienst voldoende. Door de groei van Warande kan de vervoerpotentie op termijn wijzigen.
- 1.3d) Het gebruik van de spitsritten 4x/uur van/naar Landstrekenwijk/Warande ligt in de drukste richting op ca. 10, in de tegenrichting lager. Dit is te weinig om de dure investeringen in de extra spitsritten te rechtvaardigen. Door de groei van Warande kan dit op termijn wijzigen.
- 1.3e) De reizigersaantallen op de buslijn van/naar Bataviastad liggen doordeweeks in de periode tussen de spitsen onder de 10 per rit. Te weinig om de kwartierdienst te behouden.
- 1.3f) De reizigersaantallen op de buslijn van/naar Bataviastad liggen op zon- en feestdagen overdag onder de 10 per rit. Te weinig om de kwartierdienst te behouden.
- 1.3g) Uit het onderzoek naar de interesse van bedrijven in het Larserknoop-gebied is gebleken dat er geen animo is bij de bedrijven op bedrijventerrein Flevopoort. Het hier gevestigde type bedrijven leidt ook niet tot een hoge OV-potentie. Bij doorgroei van het bedrijventerrein kan dit op termijn wijzigen.
- 1.3h) Een stadsbuslijn Oostervaart/Edelhertweg is niet nodig zo lang er een streeklijn 154 rijdt. Dit is in ieder geval tot december 2012 zo (einde verlengde streekvervoerconcessie van Connexxion). Met de provincie wordt overlegd over het behoud van een ontsluitende streeklijn via Oostervaart en de Edelhertweg na 2012.
- 1.3i) De experimentele buslijn van/naar het vliegveld start met 1x/uur. Aanvullend rijden er in de spits extra ritten tussen Larserpoort en het station. Uitbreiding van het aantal ritten is pas aan de orde als het experiment succesvol blijkt te zijn.
- 1.3j) Financieel is het onhaalbaar voor Lelystad om zelfstandig een buslijn van/naar Enkhuizen te bekostigen. Een buslijn die tot ca. 20 uur rijdt, kost €348.000/jaar. Toevoeging van ritten na 20 uur is pas aan de orde indien de lijn overdag voldoende reizigers trekt. Deze buslijn komt alleen in beeld als ook Enkhuizen, Noord-Holland en Flevoland meebetalen, maar het is onbekend of deze partijen daar (bestuurlijk) toe bereid zijn.

- 1.4) De raad heeft als kader gesteld dat de Wijkbus minimaal 1000 reizigers per maand moet trekken. Volgens de evaluatie heeft de Wijkbus onvoldoende reizigers getrokken. Op termijn lijkt de Wijkbus voldoende levensvatbaar door uitbreiding van de route naar Houtribhoogte/ Parkhaven en de groei van het CVI. Ondanks dat het CVI bereid is de bijdrage van €15.000/jaar voort te zetten, en ondanks de lage kosten die Arriva voor de achtpersoonsbus rekent (€30.000/jaar exclusief BTW), is er onvoldoende budget om dit vervoeraanbod in stand te houden. Voortzetting als buurtbus – dus zonder chauffeurs van Perspectief - is financieel wel haalbaar, maar hiervoor zijn vermoedelijk op zo korte termijn onvoldoende vrijwilligers beschikbaar.
- 1.5) Uit het in 2009 gehouden onderzoek is gebleken dat de meeste deelnemers van het gratis reizen 65+ ook al voorheen van de bus gebruik maakten. Deze reizigers zijn iets vaker gaan rijden. Nieuwe reizigers worden er nauwelijks getrokken. Om reizigers te trekken zijn incidentele acties voor doelgroepen als onderdeel van het promotieplan effectiever. In de concessie is opgenomen dat 65+'ers met een persoonlijke OV-chipkaart in ieder geval 34% korting krijgen op het OV-chipkaarttarief (landelijk wordt dit door diverse overheden ter discussie gesteld). Vanaf 30 juni 2011 is de strippenkaart in Lelystad afgeschaft, waardoor het verstrekken van gratis OV-chipkaarten aan 65+'ers ook niet meer te rechtvaardigen is als anderen deze ook niet gratis kunnen krijgen.
- 2) De Regiotaxi voor niet-WMO-geïndiceerden vergt nu relatief veel subsidie per reiziger. Het aantal reizigers tegen voltarief bedraagt ca. 28.000/jaar (de provincie bekostigt de daltarieven). Verreweg de meeste ritten worden op trajecten en tijden gemaakt dat ook de stadsbus gebruikt kan worden. Door de structurele korting op de subsidie BDU-OV is er geen budget meer om deelname aan de Regiotaxi voor niet-WMO-geïndiceerden voort te zetten. Beperking van de Regiotaxi tot WMO-geïndiceerden is conform de landelijke tendens (in bijvoorbeeld Almere en de regio West-Friesland is de Regiotaxi/ deeltaxi ook niet voor niet-WMO'ers toegankelijk). Als alternatief voor niet-WMO-geïndiceerden kan Lelystad zich aanmelden als proefgemeente voor de NS-zonetaxi, waarvoor geen subsidie nodig is.
- 3.1) Conform regelgeving van het rijk en afspraken met de provincie dient in 2015 minimaal 50% van de halteperons in Lelystad toegankelijk te zijn. Hiervoor ontvangt Lelystad subsidie, maar de gemeente dient zelf als wegbeheerder ook financieel bij te dragen (verdubbeling subsidiebedrag). Toegankelijke haltes sluiten goed aan bij het streven om meer mensen met het reguliere OV te laten rijden in plaats van als WMO-geïndiceerde met de Regiotaxi. In Lelystad kan nu werk met werk gemaakt worden doordat het halteplan ook rekening houdt met de nieuw nodige haltes vanwege nieuwe buslijntrajecten en het in twee richtingen rijden.
- 3.2) Deabri's worden door CBS Outdoor geplaatst en onderhouden. Dit wordt bekostigd uit reclameopbrengsten. Deze opbrengsten staan onder druk, waardoor het onmogelijk is alle (haltes van eenabri te voorzien, zeker bij de uitbreiding van het aantal haltes. Het is belangrijk om een ondergrens af te spreken welke haltes in ieder geval over eenabri moeten beschikken.
- 3.3) DRIS op belangrijke haltes blijkt volgens landelijke onderzoeken te leiden tot zo'n 10% extra reizigers (in Lelystad kan dit ook bijgedragen hebben bij de sterke groei in reizigersaantal vanaf 2004). Met name voor onzekere reizigers en reizigers met een cognitieve, auditieve of visuele handicap wordt het reguliere OV met DRIS beter toegankelijk. Maar ook reguliere reizigers blijken het wachten als minder negatief te ervaren als ze weten wanneer de bus precies komt. Arriva en Connexxion zien DRIS als belangrijk element voor imagoverbetering van het OV. Er is echter onvoldoende budget om meer haltes dan alleen de busstations/vervoerknoppunten van DRIS te voorzien. Ook het herstellen van de werking van de aftelklokken is binnen de beschikbare financiën onmogelijk.

Financiële aspecten:

Door de bezuinigingen van het rijk op de BDU en de gevolgen van de regionale verdeelsleutel voor het landelijke BDU-deel van Flevoland, heeft de provincie een structureel doorwerkende korting op de subsidie BDU-OV voor Lelystad doorgevoerd. Eind februari 2011 is per brief bekend gemaakt dat over 2011 €146.846 minder subsidie uitgekeerd wordt dan oorspronkelijk verwacht werd. Voor de jaren t/m 2018 wordt bij ongewijzigd rijks- en provinciaal beleid een verdere cumulatief doorwerkende daling met ruim 1% per jaar verwacht. Het is daarom nodig om kritisch naar de OV-uitgaven te kijken.

Nummer: B11-14326

Prioriteit kan gelegd worden bij vervoeraanbod waarvoor relatief weinig subsidie per reiziger nodig is, bij extra activiteiten waarmee tegen lage kosten extra reizigers getrokken/vastgehouden kunnen worden, en bij activiteiten die ertoe leiden dat WMO-geïndiceerden eenvoudiger van het reguliere openbaar vervoer gebruik kunnen maken (conform de besluitvorming over het WMO-verstrekkingenbeleid).

Door bezuiniging op activiteiten die een hoge subsidie per reiziger vragen, worden relatief de minste reizigers getroffen. Het betreft hier bijvoorbeeld de Nite Service en het gebruik van de Regiotaxi door niet-WMO-geïndiceerden.

De meerjarenraming openbaar vervoer (zie bijlage 4) is dekkend. Indien de subsidie van de provincie lager uitvalt dan nu geraamd, kan dit op termijn alleen opgevangen worden door beperking van het vervoeraanbod van de stadsbus. De overeenkomst met Arriva voorziet in de mogelijkheid dat als er onverhoopt toch bezuinigingen nodig zijn dat het basispakket blijft staan. De bezuiniging vindt dan plaats in het pluspakket. Het vervoeraanbod kan jaarlijks bijgesteld worden aan het budget.

De huidige financiële vooruitzichten bieden weinig ruimte om op termijn het vervoer naar Warande en het vliegveld te verbeteren. Met de provincie zal bestuurlijk overleg plaatsvinden over de financiering van deze in de toekomst noodzakelijke uitbreidingen.

Kanttekeningen:

Over aanpassingen van het vervoeraanbod ten opzichte van de offerte dient Arriva uiterlijk 1 juni 2011 duidelijkheid te krijgen, vanwege de personele gevolgen (aantal benodigde chauffeurs en opstellen dienstroosters). Indien op de offerte van Arriva geen minderwerk toegepast wordt, kan het boventallige personeel van de ook recent door Arriva gewonnen concessie Qliner 315 (Lelystad-Groningen, ingaande 1 juli 2011) aangenomen worden binnen de concessie Lelystad.

Wenselijk is raadsbehandeling op 31 mei (beeldvormend en oordeelsvormend). Op basis hiervan kan Arriva de concept-dienstregeling en concept-dienstroosters opstellen. Na besluitvorming in de raad op uiterlijk 14 juni kunnen de personeelsroosters en de dienstregeling conform de concessie-eisen op 15 juni definitief vastgesteld worden.

Communicatie en Voortgang:

Over de besluitvorming door de raad zullen de volgende organisaties geïnformeerd worden.

- Arriva over de besluitvorming over de beslispunten 1 en 3;
- het ROCOVF over de besluitvorming over alle beslispunten;
- de provincie Flevoland over DRIS, toegankelijke haltes - inclusief een verzoek om de subsidie toegankelijke haltes beschikbaar te stellen – en over de Regiotaxi;
- het GOL (Georganiseerd Overleg Lelystad), CMO Flevoland (Centrum Maatschappelijke Ontwikkeling) en WMO-cliëntenraad over de toegankelijke haltes;
- het OSOL (Overleg Samenwerkende Ouderenorganisaties Lelystad) over het gratis reizen 65+;
- de bewonersverenigingen Golfpark, Flevo Golf Resort, het CVI en Roy Heiner College over de Wijkbus.

De verdere communicatie naar de inwoners van Lelystad en de busreizigers over het openbaar vervoer vanaf 4 september 2011 zal samen met Arriva uitgevoerd worden.

Lelystad, 17 mei 2011.

Het college van de gemeente Lelystad,

de secretaris,

de burgemeester,

N. Versteeg.

M. Horselenberg.



Raadsbesluit

Nummer: B11-14326

De raad van de gemeente Lelystad,

op voorstel van het college van de gemeente Lelystad d.d. 17 mei 2011;

B E S L U I T:

- 1) Op basis van de financiële meerjarenraming openbaar vervoer als volgt om te gaan met meer- en minderwerk in de aan Arriva verleende concessie:
 - 1.1) In 2011/2012 geen minderwerk toe te passen op het basispakket.
 - 1.2) In 2011/2012 geen minderwerk toe te passen op het geoffreerde pluspakket in de vorm van frequentieverlaging van/naar Bataviastad:
 - a: in de spitsuren van een kwartierdienst naar een halfuurdienst (€65.000/jaar)
 - b. zaterdag overdag van een kwartierdienst naar een halfuurdienst (€24.000/jaar).
 - 1.3) In 2011/2012 vanwege de kosten ten aanzien van het meerwerk:
 - a. geen Nite Service in te kopen (€140.000/jaar)
 - b. niet de halfuurdienst 's avonds van/naar Bataviastad en Landstrekenwijk/Warande (€115.000/jaar) te herstellen in plaats van de geoffreerde uurdienst
 - c. niet de halfuurdienst op zon- en feestdagen overdag van/naar Landstrekenwijk/Warande te herstellen in plaats van de geoffreerde uurdienst (€19.000/jaar)
 - d. niet de kwartierdienst in de spitsen te herstellen van/naar Landstrekenwijk/Warande in plaats van de geoffreerde halfuurdienst (€64.000/jaar)
 - e. niet de kwartierdienst te herstellen op werkdagen tussen de spitsen van/naar Bataviastad in plaats van de geoffreerde halfuurdienst (€102.000/jaar)
 - f. niet de kwartierdienst te herstellen op zon- en feestdagen overdag van/naar Bataviastad in plaats van de geoffreerde halfuurdienst (€27.000/jaar)
 - g. geen nieuwe spitslijn Flevopoort - station te bieden met een achtpersoonsbus (€25.000/jaar)
 - h. geen nieuwe buslijn van/naar Oostervaart via het crematorium te bieden op werkdagen overdag met een uurdienst als aanvulling op de streeklijn (€116.000/jaar)
 - i. geen halfuurdienst in de spitsen aan te bieden in plaats van een uurdienst van/naar het vliegveld (€27.000/jaar)
 - j. geen nieuwe buslijn van/naar Enkhuizen aan te bieden 7 dagen per week in een uurdienst tot ca. 20 uur (€348.000/jaar).
 - 1.4) Het experiment Wijkbus Lelystad-Noord per 4-9-2011 stop te zetten (€70.000/jaar).
 - 1.5) Het experiment gratis reizen voor 65+'ers met een persoonlijke OV-chipkaart per 4-9-2011 stop te zetten (€50.000/jaar) en het verstrekken van gratis OV-chipkaarten aan 65+'ers per 4-9-2011 stop te zetten (€10.000/jaar).
- 2) De per 2011 door de provincie doorgevoerde structurele korting op de subsidie BDU-OV in de financiële meerjarenraming openbaar vervoer op te vangen door de Regiotaxi vanaf 1 januari 2012 niet meer te subsidiëren voor gebruik door niet-WMO-geïndiceerden (€160.000/jaar).
- 3) In de financiële meerjarenraming openbaar vervoer uit te gaan van de volgende financiële dekking voor het halteplan en haltevoorzieningen:
 - 3.1) Een budget van €675.000 beschikbaar te stellen voor aanleg van nieuwe haltes en het toegankelijk maken van haltes conform het halteplan, te dekken uit de in 2011 te ontvangen provinciale subsidie toegankelijke haltes van €333.348, het jaarlijks beschikbare budget voor haltetoegankelijkheid van €60.326, en door onttrekking uit de reserve openbaar vervoer van €281.326.
 - 3.2) Ten behoeve van het halteplan het beleidsuitgangspunt vast te stellen dat tenminste alle haltes met minimaal 25 instappers per werkdag en alle HOV-haltes van eenabri voorzien worden, te realiseren binnen het contract met CBS Outdoor.

Nummer: B11-14326

- 3.3) Alleen DRIS (dynamisch reisinformatiesysteem) te realiseren op de knooppunten Station Centrum, Lelycentre en Ziekenhuis, te financieren uit een eenmalige onttrekking uit de reserve openbaar vervoer van €172.500, en de jaarlijkse onderhoudskosten te dekken uit de beschikbare gelden van het oude DRIS (de aftelklokken).

Lelystad,

De raad van de gemeente Lelystad,

de griffier,

de voorzitter,

Onderwerp	OV-meerjarenraming; meer- en minderwerk concessie Arriva		
Portefeuillehouder	Jansen	Openbaar	
Portefeuille	Openbare Ruimte & Wijkvernieuwing		
Programma Jaar	2011		
Programma	2.3 Leefbare stad		
Programma Onderdeel	2.3.2 Optimaliseren stedelijk verkeer		
Aan		Bijlagen: 4	<input type="checkbox"/> Begrotingswijziging
	College-raad		<input checked="" type="checkbox"/> Raadsvoorstel
			<input checked="" type="checkbox"/> Openbare bekendmaking vereist
Registratie	 B11-14326		<input type="checkbox"/> Anders, nl.:
Steller	A.J.N. Flameling	Datum	3 mei 2011
Doorkiesnummer	0320-278490	Ingekomen brief d.d.	
Afdeling	BOR	Afkomstig van	

Parafen			
Afdelingshoofd	Medeparaaf Naam: Afd.:	Medeparaaf Naam: Afd.:	Gemeentesecretaris/ Algemeen directeur
Besproken in directie		<input type="checkbox"/> nee	<input type="checkbox"/> ja, zie bijgevoegde opmerking
AKKOORD		Besluit via A-procedure	
Horselenberg		Conform	Gewijzigd
De Jager		Datum besluit:	
Jacobs		Besluit via B-procedure	
Luchtenveld		Conform	Gewijzigd
Fackeldey		Datum besluit: 17 mei 2011	
Jansen		Agendanummer: IV-2	

Voorgesteld besluit:

- 1) De raad voor te stellen op basis van de financiële meerjarenraming openbaar vervoer als volgt om te gaan met meer- en minderwerk in de aan Arriva verleende concessie:
 - 1.1) In 2011/2012 geen minderwerk toe te passen op het basispakket.
 - 1.2) In 2011/2012 geen minderwerk toe te passen op het geoffreerde pluspakket in de vorm van frequentieverlaging van/naar Bataviastad:
 - a) in de spitsuren van een kwartierdienst naar een halfuurdienst (€65.000/jaar)
 - b) zaterdag overdag van een kwartierdienst naar een halfuurdienst (€24.000/jaar).
 - 1.3) In 2011/2012 vanwege de kosten ten aanzien van het meerwerk:
 - a) geen Nite Service in te kopen (€140.000/jaar)
 - b) niet de halfuurdienst 's avonds van/naar Bataviastad en Landstrekenwijk/Warande (€115.000/jaar) te herstellen in plaats van de geoffreerde uurdienst
 - c) niet de halfuurdienst op zon- en feestdagen overdag van/naar Landstrekenwijk/Warande te herstellen in plaats van de geoffreerde uurdienst (€19.000/jaar)
 - d) niet de kwartierdienst in de spitsen te herstellen van/naar Landstrekenwijk/Warande in plaats van de geoffreerde halfuurdienst (€64.000/jaar)
 - e) niet de kwartierdienst te herstellen op werkdagen tussen de spitsen van/naar Bataviastad in plaats van de geoffreerde halfuurdienst (€102.000/jaar)

- f) niet de kwartierdienst te herstellen op zon- en feestdagen overdag van/naar Bataviastad in plaats van de geoffreerde halfuurdienst (€27.000/jaar)
 - g) geen nieuwe spitslijn Flevopoort - station te bieden met een achtpersoonsbus (€25.000/jaar)
 - h) geen nieuwe buslijn van/naar Oostervaart via het crematorium te bieden op werkdagen overdag met een uurdienst als aanvulling op de streeklijn (€116.000/jaar)
 - i) geen halfuurdienst in de spitsen aan te bieden in plaats van een uurdienst van/naar het vliegveld (€27.000/jaar)
 - j) geen nieuwe buslijn van/naar Enkhuizen aan te bieden 7 dagen per week in een uurdienst tot ca. 20 uur (€348.000/jaar).
- 1.4) Het experiment Wijkbus Lelystad-Noord per 4-9-2011 stop te zetten (€70.000/jaar).
 - 1.5) Het experiment gratis reizen voor 65+'ers met een persoonlijke OV-chipkaart per 4-9-2011 stop te zetten (€50.000/jaar) en het verstrekken van gratis OV-chipkaarten aan 65+'ers per 4-9-2011 stop te zetten (€10.000/jaar).
- 2) De raad voor te stellen de per 2011 door de provincie doorgevoerde structurele korting op de subsidie BDU-OV in de financiële meerjarenraming openbaar vervoer op te vangen door de Regiotaxi vanaf 1 januari 2012 niet meer te subsidiëren voor gebruik door niet-WMO-geïndiceerden (€160.000/jaar).
 - 3) De raad voor te stellen in de financiële meerjarenraming openbaar vervoer uit te gaan van de volgende financiële dekking voor het halteplan en haltevoorzieningen:
 - 3.1) Een budget van €675.000 beschikbaar te stellen voor aanleg van nieuwe haltes en het toegankelijk maken van haltes conform het halteplan, te dekken uit de in 2011 te ontvangen provinciale subsidie toegankelijke haltes van €333.348, het jaarlijks beschikbare budget voor haltetoegankelijkheid van €60.326, en door onttrekking uit de reserve openbaar vervoer van €281.326.
 - 3.2) Ten behoeve van het halteplan het beleidsuitgangspunt vast te stellen dat tenminste alle haltes met minimaal 25 instappers per werkdag en alle HOV-haltes van eenabri voorzien worden, te realiseren binnen het contract met CBS Outdoor.
 - 3.3) Alleen DRIS (dynamisch reisinformatiesysteem) te realiseren op de knooppunten Station Centrum, Lelycentre en Ziekenhuis, te financieren uit een eenmalige onttrekking uit de reserve openbaar vervoer van €172.500, en de jaarlijkse onderhoudskosten te dekken uit de beschikbare gelden van het oude DRIS (de aftelklokken).

Aanleiding en context:

Op 19 april 2011 heeft het college ingestemd met de gunning van de nieuwe concessie aan Arriva. De raad is per brief geïnformeerd over deze beslissing, en over de mogelijkheid in mei/juni nog te beslissen over meer- en minderwerk in de stadsbusconcessie Lelystad, en over andere onderdelen van de openbaarvervoervermeerjarenraming.

In de aanbesteding is de motie van de raad van december 2010 verwerkt in de vorm van een minimaal verplicht aan te bieden vervoerpakket. Dit verplichte minimumpakket komt grotendeels overeen met het basispakket. Op het basispakket mag alleen met wederzijde instemming van Arriva en de gemeente bezuinigd worden.

De experimentele buslijnen naar Larserpoort/vliegveld maken deel uit van het van het verplichte pakket, maar behoren niet tot het basispakket, waardoor de gemeente eenzijdig kan besluiten over de toekomst van deze lijnen.

Het geoffreerde basispakket omvat extra de kwartierdienst in de daluren van/naar Lelystad-Haven en de buslijn via Gondel-Zuid. Omdat deze tot efficiëntere personeels- en materieelinzet leiden, kan hierop alleen met instemming van Arriva bezuinigd worden.

Aanvullend is door Arriva een pluspakket geoffreerd waarover de gemeente eenzijdig kan beslissen. Dit pakket omvat kwartierdiensten van/naar Bataviastad.

In totaal ziet het door Arriva geboden vervoeraanbod (inclusief pluspakket) er als volgt uit.

Buslijn: traject	Werkdagen			Zaterdagen		Zon- en feestdagen	
	spitsen	dagdal	avond	dag	avond	dag	avond
1: Lelystad-Haven – Botter – Station vv	4x	4x	2x	4x	2x	2x	2x
1: Station – Zuiderzeewijk – Lelycentre vv	2x	2x	1x	2x	1x	1x	1x
2: Lelycentre – Atolwijk – Station vv	2x	2x	1x	2x	1x	1x	1x
2: Station – Waterwijk – Landerijen vv	4x/2x	2x	1x	4x/2x	1x	1x	1x
3: Landerijen – Boswijk – Station vv	2x	2x	1x	2x	1x	1x	1x
3: Station – Kempenaar – Kustwijk vv	2x	2x	1x	2x	1x	1x	1x
4: Kustwijk – Gondel-Zuid – Station vv	2x	2x	1x	2x	1x	1x	1x
5: Station – Landstrekenwijk – Warande vv	2x	2x	1x	2x	1x	1x	1x
7: Bataviastad – Maerlant – Station vv	4x	2x	1x	4x	1x	2x	1x
7: Station – Larserpoort – Airport vv	1x	1x	-	1x	-	1x	-
8: Lelycentre - Station – Larserpoort vv	1x	-	-	-	-	-	-

- De op zaterdag voor de dag vermelde kwartierdiensten geldt op lijn 2 na 9 uur (openingstijden winkels Stadshart) en op lijn 7 na 10 uur (openingstijden winkels Bataviastad). Tot die tijd gelden halfuurdiensten.
- Lijn 8 rijdt 's ochtends alleen richting Larserpoort. In de middagspits alleen richting Lelycentre.
- De kwartierdiensten lijn 2 Waterwijk rijden niet in de zomervakantie; dan wordt een halfuurdienst gereden. In combinatie met lijn 3 is er dan nog wel een kwartierdienst.

Beoogd effect:

Het voorzieningenniveau van het openbaar vervoer in Lelystad dient voor meerdere jaren consistent vastgelegd te worden, zodat er voor reizigers een herkenbaar en betrouwbaar aanbod ontstaat. Dit voorzieningenniveau dient voor de minimale looptijd van de concessie (10 jaar) financieel gedekt te zijn, en voldoende robuust te zijn om eventuele verdere financiële tegenvallers op te kunnen vangen.

Over meer- en minderwerk kan ook gedurende de verdere looptijd van de concessie ieder jaar besloten worden. Deze wijzigingen worden dan opgenomen in het Jaarplan. Minderwerk ligt niet snel voor de hand, omdat het aanbod van Arriva vooral goed gebruikte ritten omvat, en daarnaast een vanwege de sociale functie van het openbaar vervoer minimaal wenselijke uurdienst op minder drukke uren (op de meeste lijnen 's avonds en op zon- en feestdagen overdag).

Argumenten:

- 1.1) Het basispakket is gebaseerd op de vervoerpotentie. Schrappen van ritten zal leiden tot capaciteitsproblemen en reizigersverlies/ inkomstenderving, of tot het aantasten van de sociale functie van het openbaar vervoer. Aanpassingen in het basispakket kunnen alleen plaatsvinden

- met wederzijdse instemming van Arriva en de gemeente. Omdat het basispakket efficiënt samengesteld is, zal Arriva niet snel instemmen met wijzigingen.
- 1.2) De kwartierdienst wordt geboden op tijden dat de bussen Bataviastad – station v.v. goed gebruikt worden (10 tot 20 reizigers per rit). Schrappen zal leiden tot reizigersverlies/ inkomstenderving. Daarnaast leidt het meerwerk dat Arriva geboden heeft tot behoud van de werkgelegenheid voor chauffeurs, ondanks besparing op de streekvervoerconcessie Qliner 315.
 - 1.3a) De Nite Service wordt door ca. 6000 reizigers per jaar gebruikt. De subsidie per reiziger is erg hoog. In de nieuwe concessie rijden de drukke buslijnen vanaf het station 's avonds wat langer door, waardoor de Nite Service minder toegevoegde waarde heeft.
 - 1.3b) Het gebruik van de avondritten van/naar Bataviastad en Landstrekenwijk/Warande is erg laag (ca. 5 reizigers per rit). Voor de sociale functie van het OV is een uurdienst voldoende. Door de groei van Warande en ontwikkeling van de kustzone kan de vervoerpotentie op termijn wijzigen.
 - 1.3c) Het gebruik van de ritten op zon- en feestdagen overdag van/naar Landstrekenwijk/Warande is erg laag (ca. 3 reizigers per rit). Voor de sociale functie van het OV is een uurdienst voldoende. Door de groei van Warande kan de vervoerpotentie op termijn wijzigen.
 - 1.3d) Het gebruik van de spitsritten 4x/uur van/naar Landstrekenwijk/Warande ligt in de drukste richting op ca. 10, in de tegenrichting lager. Dit is te weinig om de dure investeringen in de extra spitsritten te rechtvaardigen. Door de groei van Warande kan dit op termijn wijzigen.
 - 1.3e) De reizigersaantallen op de buslijn van/naar Bataviastad liggen doordeweeks in de periode tussen de spitsen onder de 10 per rit. Te weinig om de kwartierdienst te behouden.
 - 1.3f) De reizigersaantallen op de buslijn van/naar Bataviastad liggen op zon- en feestdagen overdag onder de 10 per rit. Te weinig om de kwartierdienst te behouden.
 - 1.3g) Uit het onderzoek naar de interesse van bedrijven in het Larserknoop-gebied is gebleken dat er geen animo is bij de bedrijven op bedrijventerrein Flevopoort. Het hier gevestigde type bedrijven leidt ook niet tot een hoge OV-potentie. Bij doorgroei van het bedrijventerrein kan dit op termijn wijzigen.
 - 1.3h) Een stadsbuslijn Oostervaart/Edelhertweg is niet nodig zo lang er een streeklijn 154 rijdt. Dit is in ieder geval tot december 2012 zo (einde verlengde streekvervoerconcessie van Connexxion). Met de provincie wordt overlegd over het behoud van een ontsluitende streeklijn via Oostervaart en de Edelhertweg na 2012.
 - 1.3i) De experimentele buslijn van/naar het vliegveld start met 1x/uur. Aanvullend rijden er in de spits extra ritten tussen Larserpoort en het station. Uitbreiding van het aantal ritten is pas aan de orde als het experiment succesvol blijkt te zijn.
 - 1.3j) Financieel is het onhaalbaar voor Lelystad om zelfstandig een buslijn van/naar Enkhuizen te bekostigen. Een buslijn die tot ca. 20 uur rijdt, kost €348.000/jaar. Toevoeging van ritten na 20 uur is pas aan de orde indien de lijn overdag voldoende reizigers trekt. Deze buslijn komt alleen in beeld als ook Enkhuizen, Noord-Holland en Flevoland meebetalen, maar het is onbekend of deze partijen daar (bestuurlijk) toe bereid zijn.
 - 1.4) De raad heeft als kader gesteld dat de Wijkbus minimaal 1000 reizigers per maand moet trekken. Volgens de evaluatie heeft de Wijkbus onvoldoende reizigers getrokken. Op termijn lijkt de Wijkbus voldoende levensvatbaar door uitbreiding van de route naar Houtribhoogte/ Parkhaven en de groei van het CVI. Ondanks dat het CVI bereid is de bijdrage van €15.000/jaar voort te zetten, en ondanks de lage kosten die Arriva voor de achtpersoonsbus rekent (€30.000/jaar exclusief BTW), is er onvoldoende budget om dit vervoeraanbod in stand te houden. Voortzetting als buurtbus – dus zonder chauffeurs van Perspectief - is financieel wel haalbaar, maar hiervoor zijn vermoedelijk op zo korte termijn onvoldoende vrijwilligers beschikbaar.
 - 1.5) Uit het in 2009 gehouden onderzoek is gebleken dat de meeste deelnemers van het gratis reizen 65+ ook al voorheen van de bus gebruik maakten. Deze reizigers zijn iets vaker gaan rijden. Nieuwe reizigers worden er nauwelijks getrokken. Om reizigers te trekken zijn incidentele acties voor doelgroepen als onderdeel van het promotieplan effectiever. In de concessie is opgenomen dat 65+'ers met een persoonlijke OV-chipkaart in ieder geval 34% korting krijgen op het OV-chipkaarttarief (landelijk wordt dit door diverse overheden ter discussie gesteld). Vanaf 30 juni 2011 is de strippenkaart in Lelystad afgeschaft, waardoor het verstrekken van gratis OV-chipkaarten aan 65+'ers ook niet meer te rechtvaardigen is als anderen deze ook niet gratis kunnen krijgen.
 - 2) De Regiotaxi voor niet-WMO-geïndiceerden vergt nu relatief veel subsidie per reiziger. Het aantal reizigers tegen voltarief bedraagt ca. 28.000/jaar (de provincie bekostigt de daltarieven). Verreweg de meeste ritten worden op trajecten en tijden gemaakt dat ook de stadsbus gebruikt kan worden. Door de structurele korting op de subsidie BDU-OV is er geen budget meer om deelname aan de Regiotaxi voor niet-WMO-geïndiceerden voort te zetten. Beperking van de Regiotaxi tot WMO-geïndiceerden is conform de landelijke tendens (in bijvoorbeeld Almere en

de regio West-Friesland is de Regiotaxi/ deeltaxi ook niet voor niet-WMO'ers toegankelijk). Als alternatief voor niet-WMO-geïndiceerden kan Lelystad zich aanmelden als proefgemeente voor de NS-zonetaxi, waarvoor geen subsidie nodig is.

- 3.1) Conform regelgeving van het rijk en afspraken met de provincie dient in 2015 minimaal 50% van de haltepersoons in Lelystad toegankelijk te zijn. Hiervoor ontvangt Lelystad subsidie, maar de gemeente dient zelf als wegbeheerder ook financieel bij te dragen (verdubbeling subsidiebedrag). Toegankelijke haltes sluiten goed aan bij het streven om meer mensen met het reguliere OV te laten rijden in plaats van als WMO-geïndiceerde met de Regiotaxi. In Lelystad kan nu werk met werk gemaakt worden doordat het halteplan ook rekening houdt met de nieuw nodige haltes vanwege nieuwe buslijntrajecten en het in twee richtingen rijden.
- 3.2) Deabri's worden door CBS Outdoor geplaatst en onderhouden. Dit wordt bekostigd uit reclameopbrengsten. Deze opbrengsten staan onder druk, waardoor het onmogelijk is alle haltes van eenabri te voorzien, zeker bij de uitbreiding van het aantal haltes. Het is belangrijk om een ondergrens af te spreken welke haltes in ieder geval over eenabri moeten beschikken.
- 3.3) DRIS op belangrijke haltes blijkt volgens landelijke onderzoeken te leiden tot zo'n 10% extra reizigers (in Lelystad kan dit ook bijgedragen hebben bij de sterke groei in reizigersaantal vanaf 2004). Met name voor onzekere reizigers en reizigers met een cognitieve, auditieve of visuele handicap wordt het reguliere OV met DRIS beter toegankelijk. Maar ook reguliere reizigers blijken het wachten als minder negatief te ervaren als ze weten wanneer de bus precies komt. Arriva en Connexxion zien DRIS als belangrijk element voor imagoverbetering van het OV. Er is echter onvoldoende budget om meer haltes dan alleen de busstations/vervoerknooppunten van DRIS te voorzien. Ook het herstellen van de werking van de aftelklokken is binnen de beschikbare financiën onmogelijk.

Financiële aspecten:

Door de bezuinigingen van het rijk op de BDU en de gevolgen van de regionale verdeelsleutel voor het landelijke BDU-deel van Flevoland, heeft de provincie een structureel doorwerkende korting op de subsidie BDU-OV voor Lelystad doorgevoerd. Eind februari 2011 is per brief bekend gemaakt dat over 2011 €146.846 minder subsidie uitgekeerd wordt dan oorspronkelijk verwacht werd. Voor de jaren t/m 2018 wordt bij ongewijzigd rijks- en provinciaal beleid een verdere cumulatief doorwerkende daling met ruim 1% per jaar verwacht. Het is daarom nodig om kritisch naar de OV-uitgaven te kijken. Prioriteit kan gelegd worden bij vervoeraanbod waarvoor relatief weinig subsidie per reiziger nodig is, bij extra activiteiten waarmee tegen lage kosten extra reizigers getrokken/vastgehouden kunnen worden, en bij activiteiten die ertoe leiden dat WMO-geïndiceerden eenvoudiger van het reguliere openbaar vervoer gebruik kunnen maken (conform de besluitvorming over het WMO-verstrekkingenbeleid).

Door bezuiniging op activiteiten die een hoge subsidie per reiziger vragen, worden relatief de minste reizigers getroffen. Het betreft hier bijvoorbeeld de Nite Service en het gebruik van de Regiotaxi door niet-WMO-geïndiceerden.

De meerjarenraming openbaar vervoer (zie bijlage 4) is dekkend. Indien de subsidie van de provincie lager uitvalt dan nu geraamd, kan dit op termijn alleen opgevangen worden door beperking van het vervoeraanbod van de stadsbus. De overeenkomst met Arriva voorziet in de mogelijkheid dat als er onverhoopt toch bezuinigingen nodig zijn dat het basispakket blijft staan. De bezuiniging vindt dan plaats in het pluspakket. Het vervoeraanbod kan jaarlijks bijgesteld worden aan het budget. De huidige financiële vooruitzichten bieden weinig ruimte om op termijn het vervoer naar Warande en het vliegveld te verbeteren. Met de provincie zal bestuurlijk overleg plaatsvinden over de financiering van deze in de toekomst noodzakelijke uitbreidingen.

Kanttekeningen:

- 1) Over aanpassingen van het vervoeraanbod ten opzichte van de offerte dient Arriva uiterlijk 1 juni 2011 duidelijkheid te krijgen, vanwege de personele gevolgen (aantal benodigde chauffeurs en opstellen dienstroosters). Indien op de offerte van Arriva geen minderwerk toegepast wordt, kan het boventallige personeel van de ook recent door Arriva gewonnen concessie Qliner 315 (Lelystad-Groningen, ingaande 1 juli 2011) aangenomen worden binnen de concessie Lelystad. De planning voorziet daarom in besluitvorming in het college op 17 mei. Wenselijk is raadsbehandeling op 31 mei (beeldvormend en oordeelsvormend). Op basis hiervan kan Arriva de concept-dienstregeling en concept-dienstroosters opstellen. Na besluitvorming in de raad op uiterlijk 14 juni kunnen de personeelsroosters en de dienstregeling conform de concessie-eisen op 15 juni definitief vastgesteld worden.

Communicatie:

Over de besluitvorming door de raad zullen de volgende organisaties geïnformeerd worden.

- Arriva over de besluitvorming over de beslispunten 1 en 3;
- het ROCOVF over de besluitvorming over alle beslispunten;
- de provincie Flevoland over DRIS, toegankelijke haltes - inclusief een verzoek om de subsidie toegankelijke haltes beschikbaar te stellen – en over de Regiotaxi;
- het GOL (Georganiseerd Overleg Lelystad), CMO Flevoland (Centrum Maatschappelijke Ontwikkeling) en WMO-cliëntenraad over de toegankelijke haltes;
- het OSOL (Overleg Samenwerkende Ouderenorganisaties Lelystad) over het gratis reizen 65+;
- de bewonersverenigingen Golfpark, Flevo Golf Resort, het CVI en Roy Heiner College over de Wijkbus.

De verdere communicatie naar de inwoners van Lelystad en de busreizigers over het openbaar vervoer vanaf 4 september 2011 zal samen met Arriva uitgevoerd worden.

Bijlage 1: Evaluatie Wijkbus Lelystad-Noord

BMA.2011.05.09.755

1. Inleiding

Op 14 december 2010 heeft de gemeenteraad van Lelystad besloten tot het experiment "Wijkbus Lelystad-Noord" voor de periode van 3 januari 2011 t/m 3 september 2011. Daarbij is afgesproken dat er een evaluatie gehouden zal worden naar reizigers aantallen over de periode januari t/m april 2011. Hierbij heeft de raad gesteld dat er bij 1000 reizigers per maand sprake is van een succesvol experiment. Op basis van deze evaluatie wordt in mei 2011 een besluit genomen over eventuele voortzetting van de Wijkbus Lelystad Noord vanaf 4 september 2011. De financiering van de voortzetting dient daarbij afgewogen te worden tegen andere openbaar vervoer voorziening en moet passen binnen het beschikbare budget. In deze evaluatie zal eerst een beknopte beschrijving gegeven worden van het experiment waarna er vervolgens een uiteenzetting wordt gegeven van het verloop van het experiment, de kosten, de reizigersaantallen en de klachten. Tot slot zal een advies worden gegeven ten aanzien van de vraag of het experiment na 3 september gecontinueerd dient te worden.

2. Het experiment Wijkbus Lelystad-Noord

2.1 Route

De Wijkbus Lelystad, die een busverbinding biedt tussen Station NS/Centrum, het Centraal Veterinair Instituut (CVI) en de wijken Flevo Golf Resort en Golfpark, is van start gegaan op maandag 3 januari 2011. De bus rijdt op maandag tot en met vrijdag 1 maal per uur met in de spits enkele ritten rechtstreeks tussen Station NS/Centrum en het Centraal Veterinair Instituut (CVI). Op zaterdag rijdt de bus niet naar het CVI maar wordt er wel gestopt bij het Zuigerplasbos.

2.2 Kaartsoorten

Voor de Wijkbus zijn de gewone strippenkaarten en de OV-chipkaart niet geldig. Bij de chauffeur van de Wijkbus kunnen buurtbus-kaartjes gekocht worden. De beschikbare kaartsoorten zijn: Kaartje 1 rit: € 1,10 - 4 rittenkaart: € 3,40 - 10 rittenkaart: € 7,80. De OV-jaarkaart, de OV-studentenkaart, de OV-begeleiderskaart en het zichtkaartje voor 65+ zijn geldig op de Wijkbus.

2.3 Haltes en dienstregeling

De route heeft 6 haltes. Deze staan in het overzicht van de vertrektijden. Alleen op zaterdag rijdt de Wijkbus niet naar het CVI maar stopt de Wijkbus wel bij de halte Zuigerplasbos. In de onderstaande tabel wordt de dienstregeling weergegeven.

Maandag t/m vrijdag																			
Ritnummer	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
Lelystad Centrum NS		6,50	7,15	7,50	8,15	8,50	9,15	10,15	11,15	12,15	13,15	14,15	15,15	16,15	16,50	17,15	17,50	18,15	19,15
CVI (aankomst)		6,59	7,24	7,59	8,24	8,59	9,24	10,24	11,24	12,24	13,24	14,24	15,24	16,24	16,59	17,24	17,59	18,24	
CVI (vertrek)		7,01	7,26	8,01	8,26	9,01	9,26	10,26	11,26	12,26	13,26	14,26	15,26	16,26	17,01	17,26	18,01	18,26	
Eaglelaan	6,29		7,29		8,29		9,29	10,29	11,29	12,29	13,29	14,29	15,29	16,29		17,29		18,29	19,27
Albatroslaan	6,30		7,30		8,30		9,30	10,30	11,30	12,30	13,30	14,30	15,30	16,30		17,30		18,30	19,28
Golfpark	6,35		7,35		8,35		9,35	10,35	11,35	12,35	13,35	14,35	15,35	16,35		17,35		18,35	19,32
Lelystad Centrum NS	6,48	7,15	7,48	8,15	8,48	9,15	9,48	10,48	11,48	12,48	13,48	14,48	15,48	16,48	17,15	17,48	18,15	18,48	19,44

Zaterdag										
Ritnummer	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Lelystad Centrum NS	9,15	10,15	11,15	12,15	13,15	14,15	15,15	16,15	17,15	18,15
Zuigerplasbos	9,20	10,20	11,20	12,20	13,20	14,20	15,20	16,20	17,20	18,20
Eaglelaan	9,27	10,27	11,27	12,27	13,27	14,27	15,27	16,27	17,27	18,27
Albatroslaan	9,28	10,28	11,28	12,28	13,28	14,28	15,28	16,28	17,28	18,28
Golfpark	9,33	10,33	11,33	12,33	13,33	14,33	15,33	16,33	17,33	18,33
Lelystad Centrum NS	9,45	10,45	11,45	12,45	13,45	14,45	15,45	16,45	17,45	18,45

2.4 De start en promotie

Het besluitvormingstraject over het experiment Wijkbus Lelystad-Noord heeft langer geduurd dan in eerste instantie werd verwacht. Om die reden startte het project niet op 1 december 2010 maar op 3 januari 2011. De start is goed verlopen; alle partijen hadden zich goed voorbereid op de start. Voor de promotie van de Wijkbus Lelystad-Noord hebben de volgende activiteiten plaatsgevonden:

- Op 27 januari 2011 heeft de officiële starthandeling plaatsgevonden. Hiervan is verslag gedaan op lokale tv en in de krant.
- Alle inwoners van Golfpark en Flevo Golf Resort hebben een brief ontvangen van de gemeenten met daarin een folder van de Wijkbus en de dienstregeling.
- Alle medewerkers van het CVI hebben van de gemeente een brief ontvangen met daarin een folder, dienstregeling en een 4 rittenkaart
- de bewonersverenigingen hebben op hun website ook bekendheid gegeven aan de start van de Wijkbus.

Voor een uitgebreidere promotie waren bij de gemeente Lelystad geen middelen meer beschikbaar.

2.5 Uitvoering

Voor de uitvoering van de Wijkbus heeft de gemeente Lelystad een overeenkomst gesloten met Connexxion. Connexxion levert het voertuig inclusief onderhoud, verzekeringen en brandstof, de haltepalen en de kaartsoorten voor de Wijkbus. Connexxion heeft met Perspectief BV een overeenkomst gesloten voor de levering van de chauffeurs voor de Wijkbus. De chauffeurs wordt ingezet op basis van werkervaringsplaatsen.

2.6 Kosten experiment en kosten op jaarbasis.

De kosten van de Wijkbus over de periode 3 januari 2011 tot en met 3 september 2011 bedragen € 69.250 exclusief BTW. Het CVI heeft een bijdrage betaald van € 15.000 exclusief BTW. De kaartverkoop opbrengsten worden voor de hele periode geschat op ongeveer € 3.200 exclusief BTW. De kosten van het experiment komen daarmee op € 51.050 exclusief BTW.

De huidige kosten op jaarbasis, zijnde een periode van 12 maanden, worden geschat op € 96.000 exclusief BTW. Deze kosten bestaan uit twee onderdelen; € 42.000 exclusief BTW voor het voertuig en € 54.000 exclusief BTW voor de door Perspectief BV geleverde chauffeurs.

3. Ervaringen, klachten en overige signalen van de betrokken partijen bij de Wijkbus Lelystad-Noord

3.1 Reacties van reizigers:

- Kan de bus wat verder de wijk in rijden?
- Waarom kan ik niet met de OV-chipkaart betalen?
- Bus is te vroeg doorgereden!
- Bespaart mij veel parkeergeld!
- Mijn bezoek kan nu zelfstandig komen; ik hoef ze niet meer van het station te halen!
- De aansluiting op de trein is niet goed!
- Kan de bus op de trein naar Amsterdam aansluiten met vertrektijd 7.46 uur?
- Wij hebben last van de draaiende motor van de bus als deze wacht op de halte!
- Kan de bus niet wat minder ver de wijk in vanwege alle drempels die nu genomen moeten worden?
- Kan Bataviastad ook meegenomen worden in de route?
- De bus is niet geweest!
- Prima verbinding; ik hoef geen taxi meer te nemen!
- De aansluiting op de trein is er niet!

Het belangrijkste punt dat naar voren komt is de aansluiting op de trein. Met de huidige route en de daarbij behorende dienstregeling is het ook niet mogelijk een dienstregeling te maken die aansluit op de aankomende en vertrekkende treinen op station Lelystad NS/Centrum.

De klachten over "te vroeg doorrijden" of "bus heeft niet gereden" zijn besproken met Perspectief BV. Dit heeft geresulteerd in het vermelden van een telefoonnummer op de haltes waar reizigers naar kunnen bellen met vragen en klachten.

3.2 Reacties van chauffeurs en Perspectief BV

De chauffeurs zijn enthousiast over het werk en rijden met veel plezier. De werkzaamheden worden uitgevoerd door een vast groep van 4 chauffeurs. Er heeft één maal een aanrijding plaatsgevonden waardoor de rit niet kon worden afgemaakt en door een misverstand tussen twee chauffeurs zijn er op één ochtend een aantal ritten uitgevallen. De chauffeurs hadden in het begin nogal wat klachten over de kwaliteit en het onderhoud van de bus. Tijdens een "grote beurt" zijn de klachten verholpen. Verder enkelen losse reacties:

- Het is wel een oude bus, zeker in vergelijking met andere buurtbussen in den lande die met nieuw en modern materieel rijden
- Kan er geen automaat komen?
- Kan er op de haltepalen een telefoonnummer vermeld worden waar de reiziger naar kan bellen als de bus bijvoorbeeld niet komt?

3.3 Reacties vanuit Connexxion

Vanuit Connexxion zijn er geen reacties gekomen.

3.4 Reacties vanuit het CVI

Vanuit het CVI zijn de volgende reacties te vermelden:

- De frequentie is soms te laag (1 x per uur).
- Aansluiting op de trein is slecht.
- Er is geen aansluiting op de buslijnen 143 en 330.
- Het gebruik is nog beperkt maar zal gaan toenemen omdat de bekendheid toeneemt en in de toekomst het aantal medewerkers op de locatie gaat toenemen.
- Het CVI heeft vertrouwen in de toekomst van deze voorziening en is bereid hun bijdrage van € 15.000 per jaar te continueren voor de volgende 5 jaar.

3.5 Reacties vanuit de besturen van de bewonersverenigingen Golfpark en Flevo Golf Resort

Van de bewonersvereniging zijn de volgende reactie te vermelden:

- Prettig dat er eindelijk een bus is
- Jammer dat er niet meer promotie is gemaakt
- De aansluiting op de trein moet geregeld worden; het gebruik zal dan ook toenemen
- Als er een aansluiting op de trein komt dan gelijk invoeren.

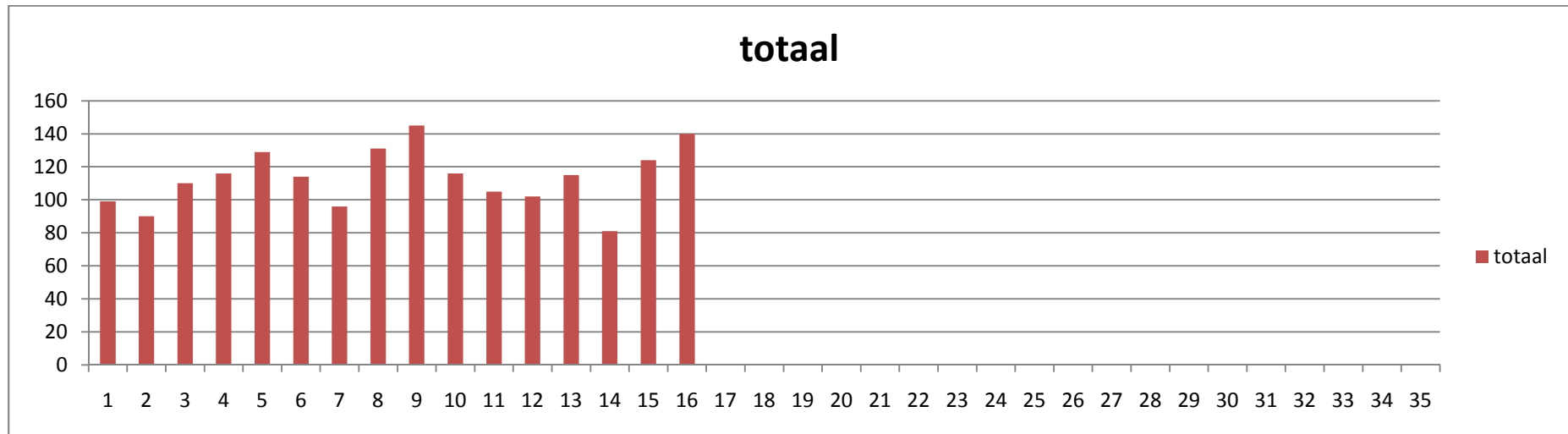
4. Het gebruik van de Wijkbus Lelystad-Noord

4.1 Aantal ritten per week

Vanaf de start wordt er door de chauffeurs bijgehouden hoeveel mensen er op iedere rit vervoerd worden. Daarnaast is er in week 13 en week 14 bijgehouden hoeveel reizigers er per halte in- en uitstappen.

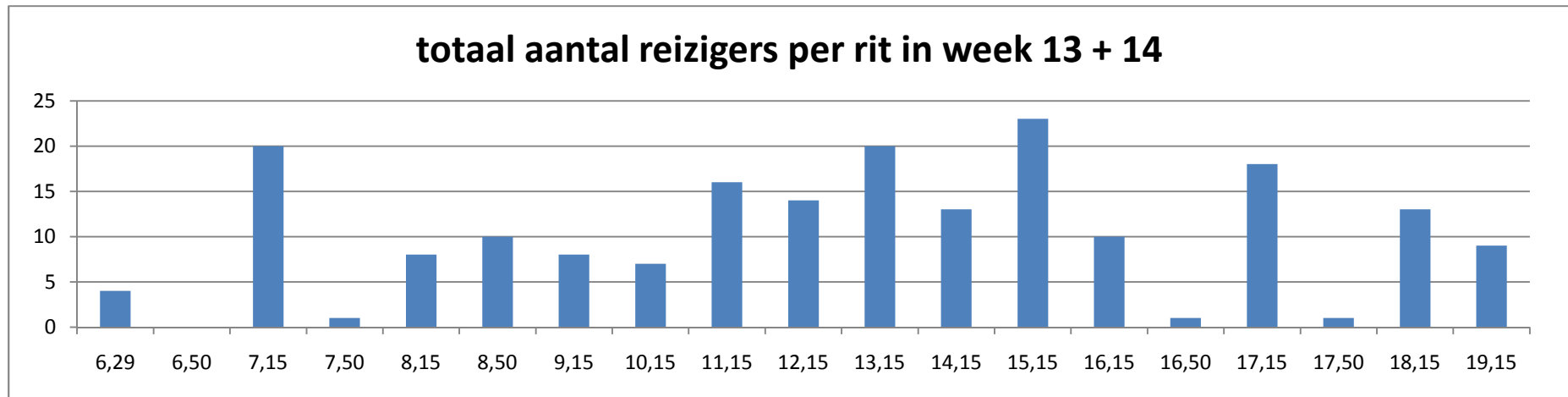
In de onderstaande tabel is zichtbaar dat het aantal reizigers per week varieert van 90 tot 140 per week. Per maand zijn dit dan tussen de 400 en 500 reizigers. Op zich zijn dit redelijke aantallen voor een buurtbus maar voor een Wijkbus met 19 ritten op maandag tot en met vrijdag en 10 ritten op de zaterdag is dit te weinig.

Ook wordt niet aan de norm van 1000 reizigers per maand voldaan, die door de raad is meegegeven bij de besluitvorming over dit experiment.



4.2 Aantal passagiers per rit

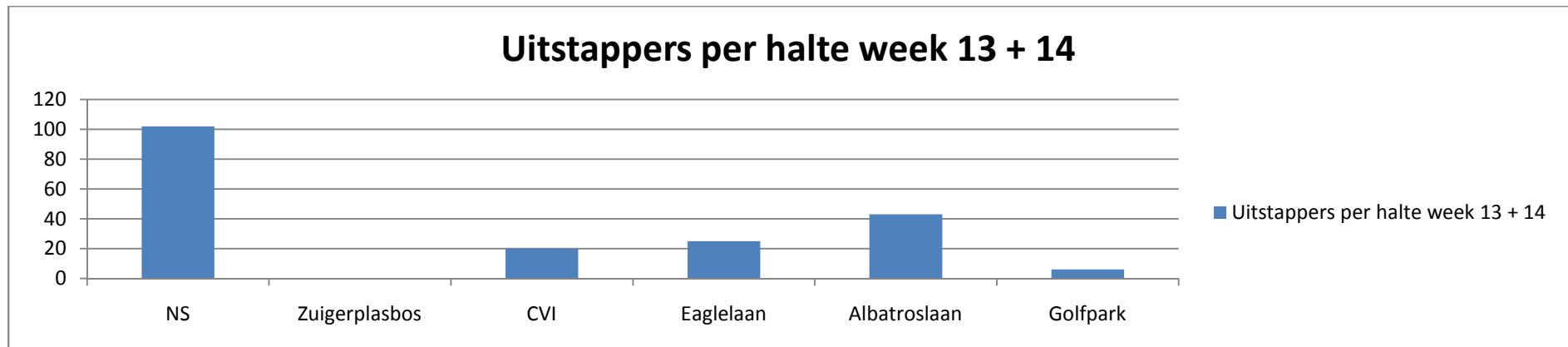
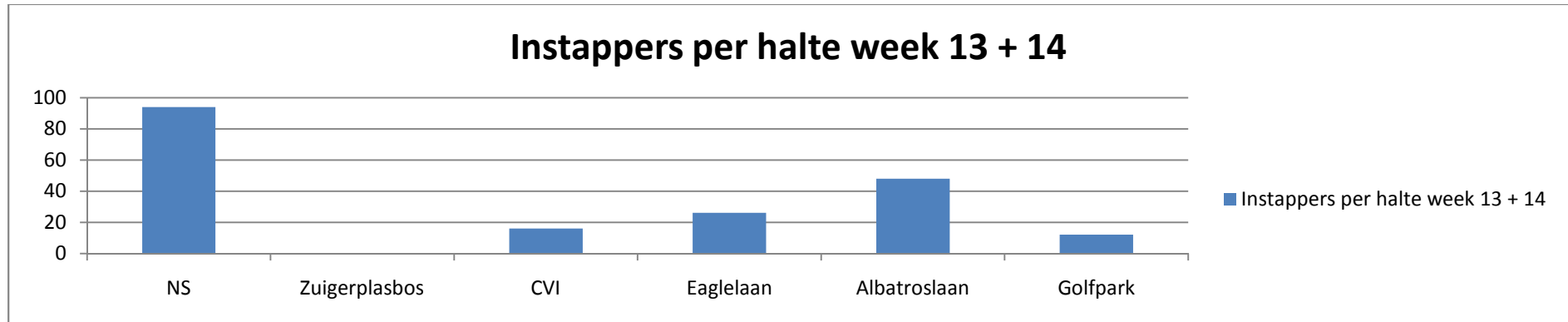
In de onderstaande tabel wordt het aantal reizigers per rit weergegeven.

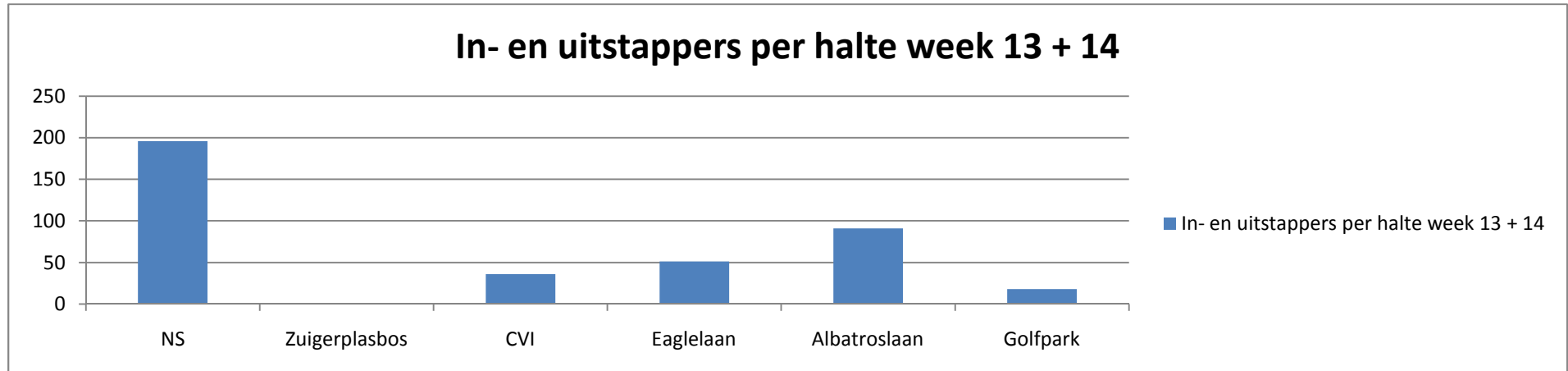


De ritten die rechtstreeks rijden tussen Station en CVI zijn de ritten met de vertrektijden van 50 over het uur. Het aantal reizigers op deze ritten is beperkt.

4.3 Aantal in- en uitstappers per halte

In de onderstaande tabellen wordt het aantal in- en uitstappers per halte weergegeven zoals deze geregistreerd zijn in week 13 + 14 van 2011.





Het aantal in- en uitstappers van de halte Zuigerplasbos in week 13 + 14 is 0. Ook het aantal in- en uitstappers van de halte Golfpark is zeer beperkt, in totaal 18 in- en uitstappers.

5. De Wijkbus als re-integratieproject

De chauffeurs voor de Wijkbus worden geleverd door Perspectief BV. Perspectief zet twee eigen medewerkers in en twee medewerkers op basis van een werkervaring.

Vanwege de onzekerheid van de start van de Wijkbus en de relatief korte duur van het project is Perspectief niet overgegaan tot het opleiden van de chauffeurs als taxi- of buschauffeur.

Indien het project gecontinueerd wordt, en er voor 5 jaar een overeenkomst kan worden gesloten tussen gemeente of vervoerbedrijf en Perspectief, dan heeft Perspectief meer mogelijkheden. De benodigde chauffeurs kunnen dan allen opgeleid worden tot taxi- of buschauffeur en het moet binnen een dergelijke periode mogelijk zijn een aantal chauffeurs met vakdiploma door te laten stromen van gesubsidieerde arbeid naar reguliere arbeid. Op deze wijze wordt met de Wijkbus twee doelen gerealiseerd; een vervoervoorziening voor meerdere wijken in Lelystad Noord en een werkervaring- en re-integratietraject.

6. Conclusies op basis van de periode januari t/m april 2011

Uit deze evaluatie zijn de volgende conclusies te trekken:

1. De Wijkbus voorziet in de behoefte aan OV in Lelystad Noord.
2. Er is bij de bewoners draagvlak voor deze voorziening.
3. Het aantal instappers bij halte Zuigerplasbos is te laag en dient opgeheven te worden.
4. Een aansluiting op de treinen van- en naar Amsterdam wordt gemist en is voor veel mensen een reden om geen gebruik te maken van de Wijkbus; er moet te lang gewacht worden op een aansluiting.
5. Er wordt weinig gebruik gemaakt van de rechtstreekse ritten tussen station en CVI.
6. De Wijkbus levert een bijdrage aan trajecten van gesubsidieerde arbeid naar reguliere arbeid.
7. Het aantal reizigers ligt tussen de 400 en 500 per maand. Daarmee wordt voldaan aan de gangbare norm van 400 reizigers per maand voor buurtbusprojecten maar niet aan de norm van 1000 zoals is vastgesteld door de raad.

Conclusie: De norm van 1000 reizigers per maand is niet gehaald.

7. Is de norm van 1000 reizigers te halen?

Met een gewijzigde opzet is de norm van 1000 reizigers zeker haalbaar. In de onderstaande 7 maatregelen wordt samengevat welke maatregelen zullen leiden tot een gebruik van minimaal 1000 reizigers per maand:

1. De Wijkbus wordt uitgebreid met een route naar Houtribhoogte en Parkhaven (+250 reizigers per maand). De Wijkbus rijdt dan 1 maal per uur naar CVI en 1 maal per uur naar Parkhaven. Er wordt op dit moment overleg gepleegd met de bewoners van Houtribhoogte en Parkhaven over dit voorstel. Draagvlak bij bewoners is een voorwaarde om dit plan uit te kunnen voeren.
2. De lengte van de ritten wordt teruggebracht tot maximaal 27 minuten zodat alle ritten een aansluiting krijgen op de aankomende- en vertrekkende treinen in station Lelystad Centrum (+150 reizigers per maand).
3. De halte Zuigerplasbos op zaterdag wordt opgeheven.
4. Op zaterdag rijdt de bus naar de nieuwe halte "Strand" bij Houtribhoek.
5. De halte Golfpark wordt opgenomen in de route 2 naar Parkhaven.
6. In de Wijkbus komt kaartlees-apparatuur zodat er betaald kan worden met de OV-chipkaart.
7. Een nieuwe promotiecampagne om de bekendheid van de Wijkbus te verbeteren.

Naast deze 7 maatregelen is de verwachting dat het aantal reizigers van en naar het CVI zal toenemen. Dit wordt veroorzaakt door:

1. Een verbeterde aansluiting op de trein.
2. Bij woon-werkverkeer is sprake van een lange gewenningsperiode om reisgedrag te veranderen.
3. De komende jaren zal het aantal werknemers op de locatie Houtribweg gaan toenemen vanwege centralisatie van de activiteiten van het CVI.

Verder kan Team Heiner bij de Flevo Marina wat extra vervoer gaan genereren.

Als laatste kan in dit kader genoemd worden dat de opening van de Hanzelijn, van start in december 2012, ook zal zorgen voor extra gebruik van alle buslijnen van en naar het NS station. Ook de Wijkbus zal hierdoor een stijging in reizigersaantallen laten zien.

Conclusie: De norm van 1000 reizigers per maand is haalbaar.

8. Nieuwe opzet Wijkbus Lelystad-Noord (uitbreiding met Houtribhoogte en Parkhaven)

Indien er een aansluiting op de aankomende en vertrekkende treinen gerealiseerd moet worden mag de route niet langer duren dan 27 minuten. Er moet rekening gehouden worden met de volgende tijden van de treinen:

Maandag t/m vrijdag:

- Vertrektijden Lelystad naar Amsterdam: 16 en 46 over
- Aankomst trein vanuit Amsterdam in Lelystad: 13 en 23 over

Zaterdag:

- Vertrektijden Lelystad naar Amsterdam: 18 en 48 over
- Aankomst trein vanuit Amsterdam in Lelystad: 11 en 41 over

Binnen deze tijden kan er een rit (route 1) heen en terug gereden worden naar Flevo Golf Resort en CVI en een 2de rit (route 2) heen en terug naar Golfpark, Houtribhoogte en Parkhaven. De halte Zuigerplasbos, die nu op de zaterdag wordt aangedaan, vervalt. Op zaterdag rijdt de bus

in route 1 naar de nieuwe halte "Strand" bij Houtribhoek. De halte Golfpark wordt opgenomen in route 2 naar Parkhaven. Zie uitgewerkte dienstregeling voor maandag tot en met vrijdag in Bijlage 1 en voor de dienstregeling van de zaterdag in Bijlage 2.

Nieuwe routes:



Route 1 ma t/m vr



Route 1 za



Route 2

9. Kosten nieuwe opzet dienstregeling Wijkbus Lelystad-Noord

In de onderstaande tabel worden de huidige kosten en de kosten voor de periode na 3 september 2011 weergegeven. De kosten van de inhuur van het voertuig dalen aanzienlijk. De komt doordat deze kosten zijn meegenomen in de aanbesteding van de OV-concessie en de verwachting is dat de nieuwe vervoerder hiervoor een prijs zal aanbieden die lager ligt dan de huidige. Het CVI heeft aangegeven dat zij veel waarde hechten aan deze voorziening en in principe bereid te zijn de huidige bijdrage te continueren voor de komende 5 jaar.

Kosten en opbrengsten Wijkbus op jaarbasis (periode 12 maanden)		
Kosten exclusief BTW en prijspeil 2011		
	Huidige kosten	Kosten na 3 september 2011
<u>Kosten</u>		
Huur bus	€ 42.000	€ 30.000
Chaufeurs Perspectief BV	€ 54.000	€ 54.000
Totaal	€ 96.000	€ 84.000
<u>Opbrengsten</u>		
Bijdrage CVI	€ 15.000	€ 15.000
Verkochte kaartjes	€ 5.400	€ 9.600
Totaal	€ 20.400	€ 24.600
Kosten voor gemeente Lelystad	€ 75.600	€ 59.400

10. Advies

Aan de gemeente Lelystad wordt geadviseerd om de Wijkbus niet te beëindigen per 3 september 2011. Indien de maatregelen, zoals hieronder vermeld worden doorgevoerd, aangevuld met de het extra aantal reizigers vanuit het CVI, plus de extra reizigers als gevolg van de komst van de Hanzelijn, zal blijken dat in de periode januari t/m april 2012 de door de gemeente gestelde **norm van 1000 reizigers per maand wel gehaald wordt**. De voorgestelde maatregelen zijn:

1. De Wijkbus wordt uitgebreid met een route naar Golfpark, Houtribhoogte en Parkhaven.
2. De lengte van de ritten wordt teruggebracht tot maximaal 27 minuten zodat alle ritten een aansluiting krijgen op de aankomende- en vertrekkende treinen in station Lelystad Centrum.
3. De halte Zuigerplasbos op zaterdag wordt opgeheven.
4. Op zaterdag rijdt de bus naar de nieuwe halte "Strand" bij Houtribhoek.
5. De halte Golfpark wordt opgenomen in route 2 naar Parkhaven.
6. In de Wijkbus komt kaartlees-apparatuur zodat er betaald kan worden met de OV-chipkaart.
7. Een nieuwe promotiecampagne om de bekendheid van de Wijkbus te verbeteren.

De kosten van het voertuig zijn reeds opgenomen in de OV-concessie. De kosten van Perspectief BV zijn beperkt, omdat er gebruik gemaakt wordt van gesubsidieerde arbeid. Indien Perspectief BV er in slaagt de chauffeurs uit te laten stromen van gesubsidieerde arbeid naar reguliere arbeid, vervallen de uitkeringskosten van deze medewerkers bij de gemeente Lelystad.

Daarmee heeft de gemeente Lelystad twee doelen bereikt:

1. Een **OV voorziening** met 2 routes in Lelystad Noord
2. Een **vermindering van het aantal uitkeringen** in de gemeente Lelystad.

NB: Indien de gemeente het advies overneemt, is het verzoek van de bewonersverenigingen om de nieuwe routes en dienstregeling zo snel mogelijk in te laten gaan.

11. Reactie op concept evaluatie

De concept evaluatie is voorgelegd aan de betrokken partijen. Dit heeft geresulteerd in de volgende reacties:

Bewonersvereniging Golfpark: De Bewonersvereniging Golfpark staan achter de beschreven maatregelen.

Belangenvereniging Kopers en Bewoners Flevo Golf Resort: De Bewonersvereniging Belangenvereniging Kopers en Bewoners Flevo Golf Resort staan achter de beschreven maatregelen.

Bewonersvereniging Houtribhoogte / Stichting Houtribhoogte: De Bewonersvereniging Houtribhoogte / Stichting Houtribhoogte staan positief ten opzichte van de nieuwe route 2 naar Parkhaven. Wel willen zij nader overleg over de haltes en exacte route en willen zij de voorstellen bespreken met de bewoners.

Stichting Beheer Mandeligheid Parkhaven: De Stichting Beheer Mandeligheid Parkhaven heeft schriftelijk laten weten dat zij positief staan ten aanzien van de nieuwe route 2 naar Parkhaven. Wel willen zij nader overleg over de haltes en exacte route en willen zij de voorstellen bespreken met de bewoners.

Centraal Veterinair Instituut: Van het CVI is nog geen reactie ontvangen op het concept rapport. Zodra de reactie ontvangen is, zal deze worden toegevoegd.

Bijlage 1a:

Maandag t/m vrijdag														
Route 1: ritnummer	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Lelystad Centrum NS	6,16	7,16	8,16	9,16	10,16	11,16	12,16	13,16	14,16	15,16	16,16	17,16	18,16	19,16
CVI	6,27	7,27	8,27	9,27	10,27	11,27	12,27	13,27	14,27	15,27	16,27	17,27	18,27	19,27
Eaglelaan	6,29	7,29	8,29	9,29	10,29	11,29	12,29	13,29	14,29	15,29	16,29	17,29	18,29	19,29
Albatroslaan	6,30	7,30	8,30	9,30	10,30	11,30	12,30	13,30	14,30	15,30	16,30	17,30	18,30	19,30
Lelystad Centrum NS	6,43	7,43	8,43	9,43	10,43	11,43	12,43	13,43	14,43	15,43	16,43	17,43	18,43	19,43
Route 2: ritnummer	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Lelystad Centrum NS	6,48	7,48	8,48	9,48	10,48	11,48	12,48	13,48	14,48	15,48	16,48	17,48	18,48	19,48
Golfpark	6,53	7,53	8,53	9,53	10,53	11,53	12,53	13,53	14,53	15,53	16,53	17,53	18,53	19,53
Onderlangs	6,55	7,55	8,55	9,55	10,55	11,55	12,55	13,55	14,55	15,55	16,55	17,55	18,55	19,55
IJsselmeerdijk	6,56	7,56	8,56	9,56	10,56	11,56	12,56	13,56	14,56	15,56	16,56	17,56	18,56	19,56
Parkhaven	6,58	7,58	8,58	9,58	10,58	11,58	12,58	13,58	14,58	15,58	16,58	17,58	18,58	19,58
Parkhaven	7,00	8,00	9,00	10,00	11,00	12,00	13,00	14,00	15,00	16,00	17,00	18,00	19,00	20,00
IJsselmeerdijk	7,01	8,01	9,01	10,01	11,01	12,01	13,01	14,01	15,01	16,01	17,01	18,01	19,01	20,01
Onderlangs	7,02	8,02	9,02	10,02	11,02	12,02	13,02	14,02	15,02	16,02	17,02	18,02	19,02	20,02
Lelystad Centrum NS	7,11	8,11	9,11	10,11	11,11	12,11	13,11	14,11	15,11	16,11	17,11	18,11	19,11	20,11
<p>Alle aankomsttijden van de Wijkbus op Lelystad Centrum NS sluiten aan op de trein naar Amsterdam met een vertrektijd van 16 of 46 minuten over het uur. Alle vertrektijden van de Wijkbus op Lelystad Centrum NS sluiten aan op de trein vanuit Amsterdam met een aankomsttijd van 13 of 43 of minuten over het uur.</p>														

Bijlage 1b:

Zaterdag										
Route 1: ritnummer	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Lelystad Centrum NS	9,16	10,16	11,16	12,16	13,16	14,16	15,16	16,16	17,16	18,16
Eaglelaan	9,25	10,25	11,25	12,25	13,25	14,25	15,25	16,25	17,25	18,25
Albatroslaan	9,26	10,26	11,26	12,26	13,26	14,26	15,26	16,26	17,26	18,26
Strand	9,28	10,28	11,28	12,28	13,28	14,28	15,28	16,28	17,28	18,28
Lelystad Centrum NS	9,43	10,43	11,43	12,43	13,43	14,43	15,43	16,43	17,43	18,43
Route 2: ritnummer	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Lelystad Centrum NS	9,46	10,46	11,46	12,46	13,46	14,46	15,46	16,46	17,46	18,46
Golfpark	9,53	10,51	11,51	12,51	13,51	14,51	15,51	16,51	17,51	18,51
Onderlangs	9,57	10,57	11,57	12,57	13,57	14,57	15,57	16,57	17,57	18,57
IJsselmeerdijk	9,58	10,58	11,58	12,58	13,58	14,58	15,58	16,58	17,58	18,58
Parkhaven	9,60	10,60	11,60	12,60	13,60	14,60	15,60	16,60	17,60	18,60
Parkhaven	9,62	10,62	11,62	12,62	13,62	14,62	15,62	16,62	17,62	18,62
IJsselmeerdijk	9,63	10,63	11,63	12,63	13,63	14,63	15,63	16,63	17,63	18,63
Onderlangs	10,04	11,04	12,04	13,04	14,04	15,04	16,04	17,04	18,04	19,04
Lelystad Centrum NS	10,13	11,13	12,13	13,13	14,13	15,13	16,13	17,13	18,13	19,13
<p>Alle aankomsttijden van de Wijkbus op Lelystad Centrum NS sluiten aan op de trein naar Amsterdam met een vertrektijd van 18 of 48 minuten over het uur. Alle vertrektijden van de Wijkbus op Lelystad Centrum NS sluiten aan op de trein vanuit Amsterdam met een aankomsttijd van 11 of 41 of minuten over het uur.</p>										

Bijlage 2: Halteplan Lelystad

Planning toegankelijk maken haltes en aanleg nieuwe haltes

Bij het toegankelijk maken van haltes is onderscheid gemaakt in de volgende haltetypes:

- Knooppunten/busstations: overstaplocaties met verschillende halteperrons
- Sterhaltes: haltes gelegen bij belangrijke voorzieningen op het gebied van zorg, winkelcentra, middelbaar en hoger onderwijs, toerisme, cultuur, bij grote kantorenlocaties en langs de HOV-route (hoofdas stads- en streekvervoer)
- Plushaltes: haltes met nu of in de toekomst naar verwachting ca. 100 of meer instappers en/of ca. 100 of meer uitstappers per werkdag, en haltes bij keerlussen/eindhaltes
- Overige haltes binnen de bebouwde kom
- Overige haltes buiten de bebouwde kom

Het halteplan van de provincie Flevoland voorziet er in dat minimaal 50% van de halteperrons in Lelystad binnen de bebouwde kom volledig toegankelijk gemaakt moet worden. Hiervoor ontvangt de gemeente subsidie in de periode 2008-2015 444.464 euro subsidie van de provincie, onder voorwaarde dat de gemeente minimaal hetzelfde bedrag investeert. Hierdoor moet minimaal 68% van de busreizen van beginhalte tot eindhalte volledig toegankelijk gemaakt kunnen worden, vooral door de doelgroepen lichamelijk, visueel, auditief en/of cognitief gehandicapten. De prioriteit ligt in Lelystad bij de knooppunten/busstations, sterhaltes en plushaltes. In combinatie met een beperkt aantal overige haltes die reeds toegankelijk gemaakt zijn, voldoet Lelystad in 2015 aan de provinciale norm van 50% van de halteperrons. Door aanleg van nieuwe haltes in een aantal ontwikkelingslocaties, zoals het OMALA-gebied, kan Lelystad zelfs nog wat hoger uitkomen. Overigens betreft de toegankelijkheid in dit project conform de subsidiebepalingen van rijk en provincie alleen het halteperron; de looproutes van/naar de haltes, met name bij de bruggen over de dreven, behoeven aparte aandacht.

Een toegankelijke halte beschikt o.a. over:

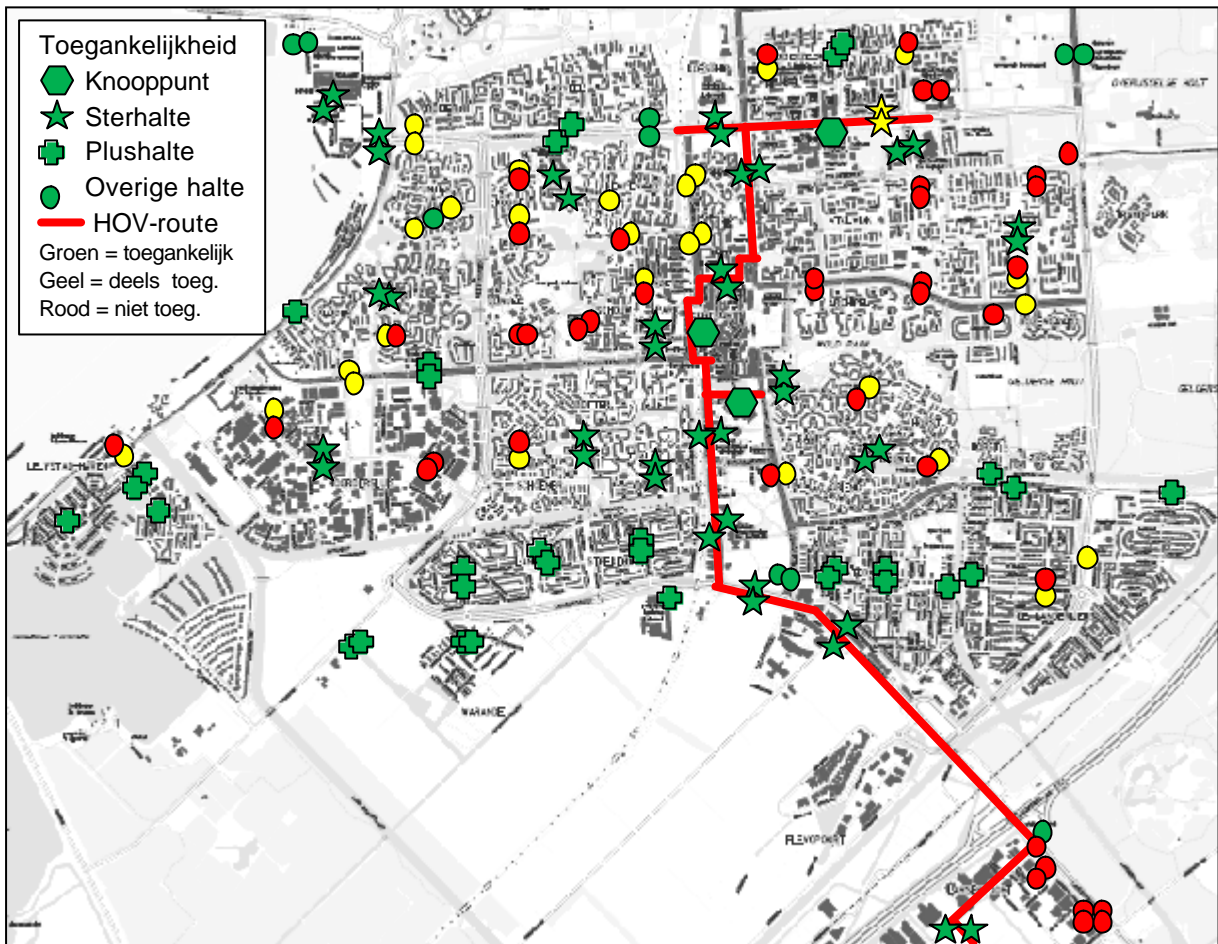
- een blindengeleidstrook met instapmarkering,
- contrastrijke blokkenband voor slechtzienden,
- het perron 17-19 cm hoger dan het wegdek,
- een profielperronband waar de bus strak tegenaan kan halteren,
- bij een haltekom voldoende ruime in- en uitrijhoeken om strak tegen de perronband te kunnen halteren,
- helling naar het perron in de rolstoelroute maximaal 8% en bij voorkeur maximaal 6%,
- voldoende brede doorgang en draairuimte voor rolstoelen en voor het uitklappen van de rolstoelplank (bij voorkeur > 2 meter, minimaal 1,50 meter),
- zitgelegenheid, felle straatverlichting en goed leesbare reisinformatie; bij drukke haltes dynamische reisinformatie, bij voorkeur met audioknop voor blinden/slechtzienden.

Gedetailleerde informatie is terug te vinden in de CROW-richtlijnen. Op basis hiervan en het Lelystadse ontwerp voor de moderne haltes (dambordpatroon) zijn standaardontwerpen gemaakt voor nieuwe bushaltes in Lelystad.

Lelystad beschikt over diverse haltes die vanaf 2004 – voordat het landelijke beleid en de CROW-richtlijnen opgesteld werden - gemoderniseerd zijn, en die voldoende breed zijn voor rolstoelen en over een hoogte van 15-19 cm beschikken, maar niet over een blindengeleidstrook beschikken en niet van een profielperronband voorzien zijn. Deze haltes worden aangemerkt als deels toegankelijk. De sterhaltes en plushaltes hiervan worden verder aangepast om ook aan de normen te voldoen.

Abri's

De abri's worden in Lelystad t/m 2019 verzorgd door CBS Outdoor, bekostigd met reclame (incl. losse europanelen). De reclame-inkomsten staan onder druk. Het is onmogelijk om – zeker met uitbreiding van het aantal haltes – alle haltes van een abri te voorzien. Reclame-exploitanten gaan doorgaans uit van 1 abri per 800 a 1000 inwoners. Uitgangspunt is dat in Lelystad alle halteperrons met minimaal 25 instappers op een werkdag en HOV-haltes over een abri blijven beschikken.



Overzicht planning aanpassingen busperrons toegankelijkheid en nieuwe haltes

jaartal toegankelijk	type halteperrons					Totaal incl. bubeko	Totaal bibeko
	busstations	sterhaltes	plushaltes	overig bibeko	bubeko (incl. prov.)		
t/m 2010	-	4	5	8	1	18	17
2011 aanleg toeg. haltes nw.	1	12	12	1	-	26	26
2011 aanpassen bestaand	4	7	5	-	-	16	16
2012	-	4	3	-	2	9	7
2013	-	4	5	-	-	9	9
2014	-	2	3	-	-	5	5
2015	8	15	-	-	-	23	23
Totaal toegankelijk in 2015	13	48	33	9	3	106	103
Deels toegankelijk in 2015	0	2	0	28	0	30	30
Niet toegankelijk in 2015	0	0	0	47	20	67	47
% geheel toegankelijk	100%	96%	100%	11%	13%	52%	57%
% geheel of deels toegank.	100%	100%	100%	44%	13%	67%	74%

Knooppunt	loc.	Toegankelijkheid	
		Actie	Jaar
Station	Perron 1	perrons aanpassen	2015
Station	Perron 2	perrons aanpassen	2015
Station	Perron 3	perrons aanpassen	2015
Station	Perron 4	perrons aanpassen	2015
Station	Perron 5	perrons aanpassen	2015
Station	Perron 6	perrons aanpassen	2015
Station	Perron 7	perrons aanpassen	2015
Station	Perron 8	nieuw aanleggen	2011
Ziekenhuis	Perron 1	blindengeleidestrook	2011
Ziekenhuis	Perron 2	blindengeleidestrook	2011
Lelycentre	Perron 1	vernieuwen	2011
Lelycentre	Perron 2	vernieuwen	2011
Lelycentre	Houtribdreef	vernieuwen	2011

Sterhaltes	loc.	Toegankelijkheid		In- en uitstappers		
		Actie	Jaar	In	Uit	Type
De Rietlanden	West	Toegankelijk	-	<50	<100	onderwijs/ HOV
De Rietlanden	Oost	Toegankelijk	-	<100	<50	onderwijs/ HOV
De Hoven	West	Toegankelijk	-	<75	<50	zorg/ HOV
De Hoven	Oost	Toegankelijk	-	<50	<75	zorg/ HOV
Winkelcentrum Jol (Noord)	Noord	Blindengeleidestrook+ profielperronbanden	2011	>100	>100	winkelcentrum
Winkelcentrum Jol (Noord)	Zuid	Nieuw aanleggen	2011	>100	>100	winkelcentrum
Bataviastad	Zuid	Blindengeleidestrook+ profielperronbanden	2011	>100	<25	winkelcentrum
Bataviastad	Noord	Blindengeleidestrook+ profielperronbanden	2015	<25	>100	winkelcentrum
Winkelcentrum Kamp	Oost	Blindengeleidestrook+ profielperronbanden	2011	<100	<50	winkelcentrum
Winkelcentrum Kamp	West	Nieuw aanleggen	2011	<50	<100	winkelcentrum
Palazzo Ketelmeerstraat	Noord	Aanpassen	2012	<50	<50	winkelcentrum/ HOV
Palazzo Ketelmeerstraat	Zuid	Aanpassen	2012	<75	<50	winkelcentrum/ HOV
Winkelcentrum Botter	Zuid	Aanpassen	2014	<75	<25	winkelcentrum
Winkelcentrum Botter	Noord	Nieuw aanleggen	2011	<25	<75	winkelcentrum
Winkelcentrum Voorhof	Noord	Nieuw aanleggen	2011	<75	<25	winkelcentrum
Winkelcentrum Voorhof	Zuid	Nieuw aanleggen	2011	<25	<75	winkelcentrum
Winkelcentrum Kempenaar	Noord	Aanpassen	2014	<25	<50	winkelcentrum
Winkelcentrum Kempenaar	Zuid	Nieuw aanleggen	2011	<75	<25	winkelcentrum
Rotondebrug	Noord	Aanpassen	2011	<75	<75	onderwijs/ HOV
Rotondebrug	Zuid	Verplaatsen/ Nieuw aanleggen	2011	<75	<75	onderwijs/ HOV
Agora	Zuid	Blindengeleidestrook+ profielperronbanden	2011	<100	<75	onderwijs/ cultuur/ HOV
Agora	Noord	Nieuw aanleggen	2011	<75	<100	onderwijs/ cultuur/ HOV
Vaartweg	Zuid	Aanpassen	2015	<75	<25	onderwijs
Vaartweg	Noord	Blindengeleidestrook+ profielperronbanden	2015	<25	<75	onderwijs
Tjalk/ Groenhorst	Zuid	Verplaatsen/ Nieuw aanleggen	2011	<100	<25	onderwijs
Tjalk/ Groenhorst	Noord	Nieuw aanleggen	2011	<25	<100	onderwijs
't Laar (Kamp)	Noord	Verplaatsen/ Nieuw aanleggen	2011	<25	<25	zorg
't Laar	Zuid	Nieuw aanleggen	2011	<25	<25	zorg
Ankerplaats/ Hanzeborg	Noord	Nieuw aanleggen	2013	<25	<25	zorg
Ankerplaats/ Hanzeborg	Zuid	Nieuw aanleggen	2013	<25	<25	zorg
Centrumbrug/ Maerlant	Oost	Aanpassen	2011	<50	<100	kantoren/ HOV
Centrumbrug/ Maerlant	West	Nieuw aanleggen	2011	<100	<50	kantoren/ HOV
Zwembad de Koploper	West	Blindengeleidestrook+ profielperronbanden	2015	<25	<25	zwembad
Zwembad de Koploper	Oost	Aanpassen	2015	<25	<25	zwembad
Vlieterbrug	Noord	Beperkt toegankelijk; moeilijk aanpasbaar	-	<75	<50	HOV
Vlieterbrug	Zuid	Beperkt toegankelijk; moeilijk aanpasbaar	-	<50	<25	HOV
Reygersbeek	Zuid	bekostigen uit project kustzone	2012	<75	<25	onderwijs
Reygersbeek	Noord	bekostigen uit project kustzone	2012	<25	<75	onderwijs
Zuidbrug	Noord	bekostigen uit project AZH	2013	<100	<50	overig/ HOV
Zuidbrug	Zuid	bekostigen uit project AZH	2013	<50	<100	overig/ HOV
Giant/ Pascallaan	Noord	bekostigen uit proj. OMALA; tot dan sober	2015	<50	<50	overig/ HOV
Giant/ Pascallaan	Zuid	bekostigen uit project OMALA; tzt	2015	-	-	overig/ HOV
Larserpoort Midden	Noord	bekostigen uit project OMALA; tzt	2015	-	-	overig/ HOV
Larserpoort Midden	Zuid	bekostigen uit project OMALA; tzt	2015	-	-	overig/ HOV
Larserpoort Oost	Noord	bekostigen uit project OMALA; tzt	2015	-	-	overig/ HOV
Larserpoort Oost	Zuid	bekostigen uit project OMALA; tzt	2015	-	-	overig/ HOV
Airport Terminal	Oost	bekostigen uit ontwikkeling Airport	2015	-	-	overig/ HOV
Airport Terminal	West	bekostigen uit ontwikkeling Airport	2015	-	-	overig/ HOV
Aviodrome	Lus	bekostigen uit ontwikkeling Airport	2015	<50	<50	cultuur/ HOV
Airport Plaza	Lus	bekostigen uit ontwikkeling Airport	2015	<50	<50	overig/ HOV

Plushaltes (100+ of keerlus)	loc.	Toegankelijkheid Status/Actie	Jaar	In- en uitstappers		
				In	Uit	Type
Nienoord	Noord	Toegankelijk	-	<75	>100	gemengd
Nienoord	Zuid	Toegankelijk	-	>100	<75	gemengd
Kempenaarbrug	Zuid	Toegankelijk	-	>100	<25	vnl. instap
Kempenaarbrug	Noord	Toegankelijk	-	<50	>100	gemengd
Oostv aardersbrug	Lus	Toegankelijk	-	<50	<50	gemengd
Oostzeestraat	Zuid	Blindengeleidestrook + profielperronbanden	2011	>100	>100	gemengd
Oostzeestraat	Noord	Nieuw aanleggen	2011	>100	>100	gemengd
Zwarthezeestraat/Ekenstein	Noord	Nieuw aanleggen	2011	>100	<50	gemengd
Zwarthezeestraat	Zuid	Blindengeleidestrook + profielperronbanden	2011	<50	>100	gemengd
Ringdijk	Lus	Blindengeleidestrook + profielperronbanden	2013	>100	>100	gemengd
Monnickendamstraat	Lus	Nieuw aanleggen	2011	>100	>100	gemengd
Lemmerkade	Oost	Blindengeleidestrook + profielperronbanden	2013	>100	<25	instap
Lemmerkade	West	Blindengeleidestrook + profielperronbanden	2013	<25	>100	vnl. uitstap
Veluwezoom	Zuid	Aanpassen	2014	<100	<25	vnl. instap
Veluwezoom	Noord	Nieuw aanleggen	2011	<25	<100	vnl. uitstap
Bedrijvenbrug	Zuid	Aanpassen	2011	<100	<50	gemengd
Bedrijvenbrug	Noord	Blindengeleidestrook + profielperronbanden	2012	<25	<75	vnl. uitstap
Baronie	Zuid	Aanpassen	2014	<100	<25	vnl. instap
Baronie	Noord	Nieuw aanleggen	2011	<25	<100	vnl. uitstap
Hollands Diepstraat	Oost	Nieuw aanleggen	2011	<100	<25	vnl. instap
Hollands Diepstraat	West	Blindengeleidestrook + profielperronbanden	2011	<25	<100	vnl. uitstap
Steenstraat	West	Aanpassen	2012	<100	<25	vnl. instap
Steenstraat	Oost	Verplaatsen/ Nieuw aanleggen	2012	<25	<100	vnl. uitstap
Westergo/Rijnland	Zuid	Aanpassen	2014	<100	<25	vnl. instap
Westergo/Rijnland	Noord	Nieuw aanleggen	2011	<25	<100	vnl. uitstap
Val van Urk	Noord	Verplaatsen/ Nieuw aanleggen	2011	<100	<50	gemengd
Val van Urk	Zuid	Nieuw aanleggen	2011	<50	<100	gemengd
Bingerden	Lus	Nieuw aanleggen	2011	<75	<75	gemengd
PIL	Lus	Nieuw aanleggen	2011	<50	<50	gemengd
Wederiklaan	Oost	bekostigen uit project Warande	2011	?	?	vnl. instap
Wederiklaan	West	bekostigen uit project Warande	2011	?	?	vnl. uitstap
Warande Oost bij MFA	Noord	bekostigen uit project Warande	2013	?	?	vnl. uitstap
Warande Oost bij MFA	Zuid	bekostigen uit project Warande	2013	?	?	vnl. instap

Overige haltes bibeko	Loc.	Toegankelijkheid		In- en uitstappers		
		Status/Actie	Jaar	In	Uit	Type
Karveelbrug	Zuid	Toegankelijk	-	<75	<25	vnl. instap
Karveelbrug	Noord	Toegankelijk	-	<25	<75	vnl. uitstap
Voorstraatbrug	Oost	(Blindengeleidestrook)	-	<25	<25	Rustig
Voorstraatbrug	West	(Blindengeleidestrook)	-	<25	<25	Rustig
Crematorium	Oost	(Blindengeleidestrook)	-	<25	<25	Rustig
Crematorium	West	(Blindengeleidestrook)	-	<25	<25	Rustig
Houtribsluis	Oost	Toegankelijk	-	<25	<25	Rustig
Houtribsluis	West	Toegankelijk	-	<25	<25	Rustig
Westhoven	Oost	Is deels toegankelijk	-	<75	<75	gemengd
Oostkaap	Zuid	Sober aanleggen	2011	<75	<25	vnl. instap
Oostkaap	Noord	Sober aanleggen	2011	<25	<75	vnl. uitstap
Punter-West	West	Is deels toegankelijk	-	<75	<75	gemengd
Punter-Oost	Noord	Is deels toegankelijk	-	<50	<50	gemengd
Punter	Zuid	Nieuw aanleggen	2011	<75	<75	gemengd
Duinbeek	Noord	Sober aanleggen	2011	<75	<25	vnl. instap
Duinbeek	Zuid	Is deels toegankelijk	-	<25	<75	vnl. uitstap
Kempenaar-Midden	Oost	Is deels toegankelijk	-	<25	<75	vnl. uitstap
Horst	Zuid	Sober reactiveren	2011	<25	<75	vnl. uitstap
Horst	Noord	Is deels toegankelijk	-	<75	<25	vnl. instap
Boeierbrug	Zuid	Is deels toegankelijk	-	<75	<25	vnl. instap
Boeierbrug	Noord	Is deels toegankelijk	-	<25	<75	vnl. uitstap
Jol-West	West	Is deels toegankelijk	-	<50	<50	gemengd
Jol-West	Oost	Sober reactiveren	2011	<50	<50	gemengd
Geulbrug	Zuid	Sober reactiveren	2011	<25	<50	vnl. uitstap
Geulbrug	Noord	Is niet toegankelijk	-	<50	<25	vnl. instap
Vecht	Zuid	Is deels toegankelijk	-	<25	<50	vnl. uitstap
Vecht	Noord	Sober aanleggen	2011	<50	<25	vnl. instap
Kwikstraat	West	Is niet toegankelijk	-	<50	<25	vnl. instap
Kwikstraat	Oost	Is niet toegankelijk	-	<25	<50	vnl. uitstap
Hofstede	Zuid	Is deels toegankelijk	-	<50	<25	vnl. instap
Hofstede	Noord	Sober aanleggen	2011	<25	<50	vnl. uitstap
Schoener	Noord	Sober reactiveren	2011	<25	<50	vnl. uitstap
Schoener	Zuid	Is deels toegankelijk	-	<50	<25	vnl. instap
PTT Straat/ Houtribweg	Oost	Is deels toegankelijk	-	<50	<25	vnl. instap
PTT Straat/ Houtribweg	West	Is niet toegankelijk	-	<25	<50	vnl. uitstap
Wold	Noord	Is deels toegankelijk	-	<50	<25	vnl. instap
Wold	Zuid	Sober reactiveren	2011	<25	<50	vnl. uitstap
Politiebrug	Oost	Is deels toegankelijk	-	<50	<25	vnl. instap
Politiebrug	West	Is niet toegankelijk	-	<25	<50	vnl. uitstap
Vesteburg	West	Is deels toegankelijk	-	<50	<25	vnl. instap
Vesteburg	Oost	Is deels toegankelijk	-	<25	<50	vnl. uitstap
Galjoen(brug)	Noord	Is deels toegankelijk	-	<25	<50	vnl. uitstap
Galjoen(brug)	Zuid	Is deels toegankelijk	-	<50	<25	vnl. instap
Bouwweg	Zuid	Is niet toegankelijk	-	<50	<25	vnl. instap
Bouwweg	Noord	Is deels toegankelijk	-	<25	<50	vnl. uitstap
Kempenaar-Oost	West	Sober reactiveren	2011	<50	<25	vnl. instap
Kempenaar-Oost	Oost	Is deels toegankelijk	-	<25	<50	vnl. uitstap
Langezand	Noord	Sober aanleggen	2011	<50	<25	vnl. instap
Langezand	Zuid	Is deels toegankelijk	-	<25	<50	vnl. uitstap
Larserpoortweg (tijdelijk?)	Noord	Sober aanleggen	2011	<50	<25	vnl. instap
Larserpoortweg (tijdelijk?)	Zuid	Sober aanleggen	2011	<25	<50	vnl. uitstap
Kamerlingh Onneslaan (tijd.?)	Oost	Sober aanleggen	2011	<25	<25	rustig
Kamerlingh Onneslaan (tijd.?)	West	Sober aanleggen	2011	<25	<25	rustig
Gondel-Noord (nu Kogge Z)	Noord	Is deels toegankelijk	-	<25	<25	rustig
Gondel-Noord	Zuid	Sober reactiveren	2011	<25	<25	rustig
Schansbrug	West	Is deels toegankelijk	-	<25	<25	rustig

Schansbrug	Oost	Is deels toegankelijk	-	<25	<25	rustig
Kogge	Zuid	Sober reacteren	2011	<25	<25	rustig
Kogge (nu Kogge Noord)	Noord	Is deels toegankelijk	-	<25	<25	rustig
Gorsbrug	Noord	Is niet toegankelijk	-	<25	<25	rustig
Gorsbrug	Zuid	Sober reacteren	2011	<25	<25	rustig
Oostranddreef	-	Is niet toegankelijk	-	<25	<25	rustig
Rozengaard/Beukenhof	Noord	Is deels toegankelijk	-	<25	<25	rustig
Rozengaard/Beukenhof	Zuid	Sober reacteren	2011	<25	<25	rustig
Hanzepark	Oost	Is deels toegankelijk	-	<25	<25	rustig
Hanzepark	West	Sober aanleggen	2011	<25	<25	rustig
Gondel-Zuid	West	Sober aanleggen	2011	<25	<25	rustig
Gondel-Zuid	Oost	Sober aanleggen	2011	<25	<25	rustig
Schouw Tennis	West	Sober aanleggen	2011	<25	<25	rustig
Schouw Tennis	Oost	Sober aanleggen	2011	<25	<25	rustig
Buitenplaats	Noord	Sober aanleggen	2011	<25	<25	rustig
Buitenplaats	Zuid	Sober aanleggen	2011	<25	<25	rustig
Stuwweg	Zuid	Sober aanleggen	2011	<25	<25	rustig
Stuwweg	Noord	Sober aanleggen	2011	<25	<25	rustig
De Serpeling	Noord	Sober aanleggen	2011?	<25	<25	rustig
De Serpeling	Zuid	Sober aanleggen	2011?	<25	<25	rustig
Schroefstraat	Oost	Sober aanleggen	2011	<25	<25	rustig
Schroefstraat	West	Sober aanleggen	2011	<25	<25	rustig
Evenementhalte: Bataviahaven		Is niet toegankelijk	-	-	-	evenementen
Wijkbushalte: Golfpark		Is niet toegankelijk	-	<25	<25	rustig
Wijkbushalte: Eaglelaan		Is niet toegankelijk	-	<25	<25	rustig
Wijkbushalte: Albatroslaan		Is niet toegankelijk	-	<25	<25	rustig
Mog. Wijkbushalte: Parkhaven		Sober aanleggen?	2011?	<25	<25	rustig
Mog. Wijkbush.: Houtribhoogte		Sober aanleggen?	2011?	<25	<25	rustig

Buiten de bebouwde kom zijn voor de concessie stadsdienst de volgende haltes relevant:

Experimenteel: Bezoekerscentrum Natuurpark

Wijkbushalte: CVI

Mogelijke wijkbushalte: Strand Houtribslag

De streekvervoerhaltes buiten de bebouwde kom dienen afgestemd te worden met de nieuwe concessie IJsselmond.

Bijlage 3: scenario's dynamische reisinformatie (DRIS)

Voor dynamische reisinformatie op haltes zijn de volgende scenario's denkbaar:

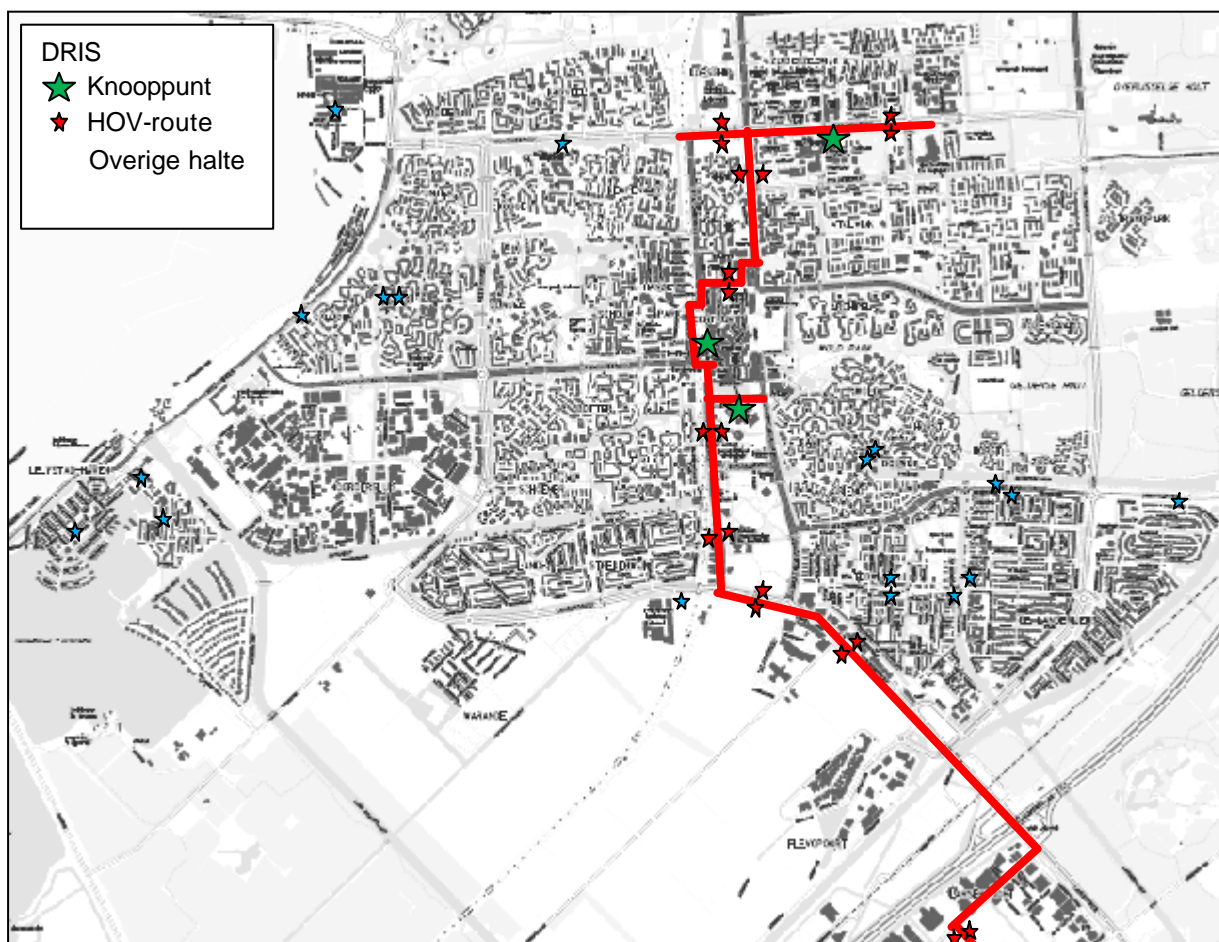
1. Geen DRIS in Lelystad.
2. Alleen DRIS op knooppunten/busstations (overzichtsdisplay en perrondisplays). Scenario 2 omvat 3 overzichtsdisplays en 13 perrondisplays.
3. DRIS op knooppunten/busstations en op de haltes langs HOV-routes. Scenario 3 omvat 3 overzichtsdisplays en 29 perrondisplays (exclusief Larserpoort/OMALA/Airport).
4. DRIS op knooppunten/busstations, langs HOV-routes, op drukke haltes en haltes met complexe lijnvoering (keerlussen). Scenario 4 omvat 3 overzichtsdisplays en 47 perrondisplays (exclusief Larserpoort/OMALA/Airport). Hierbij kunnen 15 aftelklokken hergebruikt worden. Indien uitgegaan wordt van alle haltes vanaf 50 instappers, gaat het om 71 haltes, waarvan 39 halteperrons met hergebruik van de huidige aftelklokken (de helft van het huidige aantal).

Scenario 2 kost eenmalig €207.500 (exclusief server), voor €35.000 bekostigd vanuit subsidie van BONRoute en een bijdrage van de provincie, en jaarlijks €9600 voor onderhoud en beheer. De investeringen zijn inclusief de meerkosten van audio voor blinden/slechtzienden en KAR. De apparatuur gaat minimaal 10 jaar mee.

In scenario 3 komt hier eenmalig €164.000 bij, en jaarlijks voor beheer/onderhoud €9600.

In scenario 4 voor nieuwe drie extra DRIS-displays eenmalig €34.500 extra t.o.v. scenario 3, en voor beheer/onderhoud jaarlijks €1800. Behoud van aftelklokken kost eenmalig €30.000 voor softwareaanpassing/controlle (ongeacht het aantal klokken) en daarnaast ca. €300 voor beheer, onderhoud en dataverkeer per klok. Verplaatsing van de aftelklokken naar andere haltes is pm.

DRIS op busstations, HOV-haltes en complexe en drukke haltes kan volgens onderzoek ca. 10% reizigers schelen. Zowel Connexxion als Arriva hebben aangegeven sterke waarde te hechten aan behoud van DRIS in Lelystad. Met het huidige OV-budget is alleen scenario 2 haalbaar.



Bijlage 4: Meerjarenraming OV-financien

tnr	omschrijving	jaar -->	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
	CONCESSIE BUSVERVOER LELYSTAD												
501	Bijdrage BDU OV-subsidie van provincie (raming)		€ 2.446.442	€ 2.350.000	€ 2.325.000	€ 2.300.000	€ 2.275.000	€ 2.250.000	€ 2.225.000	€ 2.200.000	€ 2.200.000	€ 2.200.000	€ 2.200.000
501	Bijdrage uit algemene middelen (cf. huidige begroting)		€ 22.689	€ 22.689	€ 22.689	€ 22.689	€ 22.689	€ 22.689	€ 22.689	€ 22.689	€ 22.689	€ 22.689	€ 22.689
501	Bijdrage incidenteel alg. middelen ivm verlenging concessie (cf. begroting)		€ 295.000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
	Interne doorboeking incidentele bijdrage naar Regiotaxi WMO		€ 257.000-	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
501	Bijdrage uit citymarketing		€ 5.333	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
501	Kosten concessie stadsbus (2011 incl. afrekening Cxx) (raming)		€ 2.240.154-	€ 2.250.000-	€ 2.300.000-	€ 2.300.000-	€ 2.300.000-	€ 2.300.000-	€ 2.300.000-	€ 2.300.000-	€ 2.300.000-	€ 2.300.000-	€ 2.300.000-
501	Kosten uitbreiding busvervoer naar Warande fase 2, 3 enz.		€ 0	€ 0	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm
501	Kosten monitoring, onderzoek en advisering (raming)		€ 61.591-	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm	pm
501	Kosten lidmaatschap VOC (raming)		€ 3.000-	€ 3.000-	€ 3.000-	€ 3.000-	€ 3.000-	€ 3.000-	€ 3.000-	€ 3.000-	€ 3.000-	€ 3.000-	€ 3.000-
501	Bijdragen extern Wijkbus (CVI)		€ 15.000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
501	Bijdrage uit algemene middelen voor Wijkbus		€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
501	Kosten Wijkbus (na aftrek reizigersopbrengsten) (raming)		€ 66.050-	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
	INVOERING OV-CHIPKAART												
355	Kosten invoering OV-chipkaart/ afschaffing NVB (raming)		€ 495.556-	€ 24.144-	€ 24.143-	€ 24.144-	€ 24.143-	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
	EXPERIMENT GRATIS REIZEN 65+												
353	Bijdrage uit algemene middelen tbv gratis reizen 65+		€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
354	Kosten derving gratis busvervoer 65+ tot 4-9-2011 (raming)		€ 133.600-	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
335	Kosten derving gratis WMO-vervoer 65+ tot 4-9-11 (raming)		€ 50.000-	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
	HALTEVOORZIENINGEN												
971	Bijdrage opbrengstenabri's/DRIS/billboards (raming)		€ 32.000	€ 32.000	€ 32.000	€ 32.000	€ 32.000	€ 32.000	€ 32.000	€ 32.000	€ 32.000	€ 32.000	€ 32.000
971	Bijdrage uit algemene middelen voor elektriciteit/onderhoud (cf. begroting)		€ 8.922	€ 8.922	€ 8.922	€ 8.922	€ 8.922	€ 8.922	€ 8.922	€ 8.922	€ 8.922	€ 8.922	€ 8.922
971	Kostenabri's/DRIS (excl. centrale server) (raming)		€ 172.500-	€ 9.600-	€ 9.600-	€ 9.600-	€ 9.600-	€ 9.600-	€ 9.600-	€ 9.600-	€ 9.600-	€ 9.600-	€ 9.600-
	HALTETOEGANKELIJKHEID												
976	Bijdrage BDU subsidie toegankelijke haltes van provincie		€ 333.348	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
976	Bijdrage uit algemene middelen voor toegankelijke haltes (cf. begroting)		€ 60.326	€ 60.326	€ 60.326	€ 60.326	€ 60.326	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
976	Kosten toegankelijke haltes/ aanleg nieuwe haltes (raming)		€ 675.000-	€ 60.000-	€ 60.000-	€ 60.000-	€ 60.000-	pm	pm	pm	pm	pm	pm
	REGIOTAXI OV (NIET-WMO-VERVOER)												
500	Kosten RegioTaxi OV-deel (na aftrek reizigersopbr.) (raming)		€ 160.000-	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
	RESERVE COLLECTIEF VERVOER OP BALANS												
312	Storting/ onttrekking reserve exploitatie stadsdienst (- = storting)		€ 735.715	€ 127.193-	€ 52.194-	€ 27.193-	€ 2.194-	€ 1.011-	€ 23.989	€ 48.989	€ 48.989	€ 48.989	€ 48.989
312	Onttrekking reserve invoering OV-chipkaart		€ 359.676	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
100	Saldo product collectief vervoer per jaar		€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
312	Stand reserve collectief vervoer totaal (OVC en exploitatie) 31 dec.		€ 16.040	€ 143.233	€ 195.427	€ 222.620	€ 224.814	€ 225.825	€ 201.836	€ 152.847	€ 103.858	€ 54.869	€ 5.880