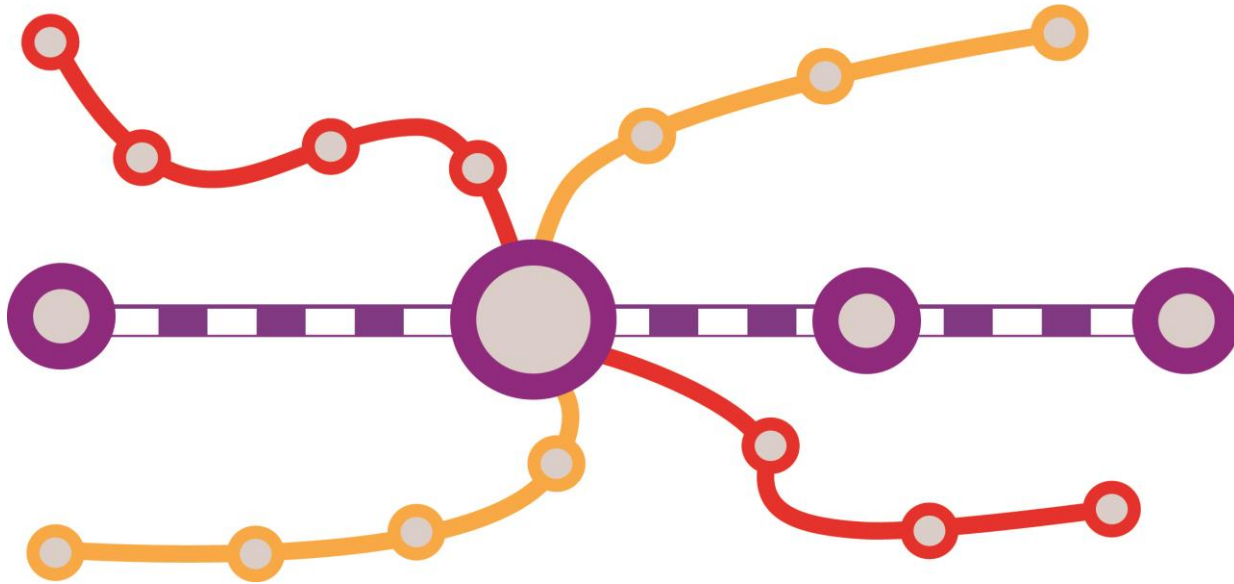


## Ontwerpschets busvervoer Almere 2018-2027

# ALMETRO



ALMETRO

## 1. Uitgangspunten ontwerpschets

In deze ontwerpschets worden hoofdlijnen inclusief een mogelijke uitwerking geschetst voor een nieuwe systeemopzet van het openbaar busvervoer in en om Almere vanaf 2018. Om tot een nieuwe systeemopzet te komen is de volgende input gebruikt:

- Financieel (de beschikbare exploitatiebijdrage);
- Uitkomsten serious OV-games (richting die door gemeente en stakeholders gewenst is);
- Vervoerkundige analyse (huidig en toekomstig gebruik van de bus in en rond Almere).

In deze schets worden alleen vervoerkundige zaken beschreven en zaken die een directe relatie hebben met de dienstregeling of het lijnennet.

### Financiële kaders

De kosten voor het uitvoeren van het openbaar vervoer door een vervoerder worden gedekt uit reizigersopbrengsten en een exploitatiebijdrage van de gemeente Almere. Het vervoeraanbod in 2018 moet passen binnen het totaal van reizigersopbrengsten en exploitatiebijdrage.

Uitgangspunt voor de berekening is dat de exploitatiebijdrage volledig wordt betaald vanuit de huidige rijksbijdrage (BDU) en de daarop toegepaste indexering in de periode 2018-2027. Niet de volledige rijksbijdrage kan voor exploitatie worden ingezet. Een deel van het bedrag is gereserveerd voor o.a. aansturing van de concessie en als reservering voor eventuele bonussen. Er is geen rekening gehouden met inkomsten door boetes of sancties. Het beschikbare budget leidt er toe dat vanaf 2018 minder openbaar vervoer ritten kunnen worden

geboden dan nu (uitgaande van het aanbod in 2014). De belangrijkste redenen daarvoor zijn:

- de gemeente Almere geeft nu meer geld uit aan het busvervoer dan dat er binnenkomt vanuit de BDU;
- Connexion geeft nu meer geld uit aan het uitvoeren van de concessie dan dat er binnenkomt uit reizigersopbrengsten en exploitatiebijdrage;
- de trend is dat exploitatiekosten harder stijgen dan de beschikbare exploitatiebijdrage (indexatiegat).
- Minder vervoeraanbod leidt tot minder reizigersopbrengsten en dat leidt weer tot minder vervoeraanbod.

Om te berekenen hoeveel vervoeraanbod kan worden geboden is de kostprijs per dienstregelingsuur (DRU) berekend voor de stadsdienst en het streekvervoer. Daarbij is uitgegaan van kenmerken van de huidige concessie, kengetallen en ervaringen met recente aanbestedingen. De kostprijs per DRU is behoudend berekend.

De keuzes in deze ontwerpschets beïnvloeden de exploitatiekosten. Het aandeel spitsritten (maatgevend voor vaste kosten) wordt groter bij de stadsdienst en kleiner bij de streek.

De keuzes in de ontwerpschets beïnvloeden ook de reizigersopbrengsten. Deze zijn opnieuw berekend voor stad en streek uitgaande van de huidige opbrengsten, het effect van het verlagen van het vervoeraanbod en een indexering die de ontwikkeling van de exploitatiekosten volgt. Er is geen rekening gehouden met autonome reizigersgroei.

Per saldo kunnen in 2018 en verder 238.000 (gewogen) DRU's worden aangeboden, 179.000 in de stadsdienst en 59.000 in het streekvervoer. Ten opzichte van het aantal dienstregelingen in 2014 is dit een afname van ca. 25% in de stadsdienst en ca. 35% in het streekvervoer.

### OV-game

Middels vier serious OV-games hebben bestuurders en ambtenaren van de gemeente, van omliggende regio's en vertegenwoordigers van de maatschappij zich uit kunnen spreken over keuzes voor de visie busvervoer. Uitgangspunt was de lijnvoering in 2014. De frequenties zijn door de deelnemers gekozen.

Uit de OV-games zijn de volgende richtinggevende keuzes ontstaan:

Bij de stadsdienst is in de OV-game onderscheid gemaakt naar hoofdtrajecten, uitlopers en specifieke lijnen voor scholieren en werkgebieden. Het algemene beeld voor de stadsdienst is als volgt:

- Handhaven hoge spitsfrequenties
- Daluren en zaterdag, iets lagere frequentie van 6x per uur.
- Discussie over vroege ochtend, avond en zondag.
  - o De OV-game gaat uit van 2x per uur
  - o Ambtelijk en bestuurlijk: bedieningsvenster beperken
  - o Maatschappij: handhaven huidige frequenties

Daarnaast is een ruime meerderheid voor het handhaven van het nachtnet.

De games leiden tot de volgende frequenties per lijn:

Frequenties volgens OV-game	Ritten per uur			
	Hoofd traject	Uit-loper	School	Werk
Frequenties stadsdienst (per lijn)				
Vroege ochtend	2x	2x	-	-
Spits	8x	6x	4x	4x
Dagdal	6x	4x	2x	2x
Avond	2x	2x	-	-
Zaterdag	6x	4x	-	-
Zondag	2x	2x	-	-

Bij de streeklijnen zijn per verbinding de gewenste frequenties van de huidige streeklijnen bepaald. Het algemene beeld van de streeklijnen is als volgt:

- Handhaven reismogelijkheden van Almere naar regionale bestemmingen.
- Prioriteit voor verbindingen die minder parallel zijn aan het spoor (Almere Haven).
- Discussie over knippen van streeklijnen op busstation 't Oor en/of Station Poort.

Dit leidt tot de volgende frequenties per lijn:

Frequenties volgens OV-game	Ritten per uur			
	Spits	Dag-dal	Zater-dag	Zon-dag
Handhaven huidige frequenties streeklijnen (per lijn)				
Almere Haven – A'dam Amstel	6x	2x	2x	1x
Almere Haven – Amsterdam ZO	6x	2x	2x	1x
Almere Buiten/Stad – Amsterdam ZO	2x	-	-	-
Almere Stad – Amsterdam ZO	2x	-	-	-

Almere Buiten/Stad – Utrecht Oost	4x	-	-	-
Almere Stad – Hilversum	2-4x	1x	-	-
Verlagen frequenties streeklijnen (per lijn)				
Almere Stad/Poort – A'dam Amstel	4x	1x	1x	1x
Almere Haven – Naarden/Bussum	1x	0,5x	-	-

### Vervoerkundige analyse

Op basis van OV-chipkaartdata over 2013 is het gebruik van de bus geanalyseerd. De resultaten zijn aan demografische, geografische en economische informatie getoetst. Samen met NS is het gebruik van de trein in en om Almere in beeld gebracht. Met al deze informatie is een betrouwbaar beeld gecreëerd van de verwachte vervoervraag in 2018 en verder.

Voor de ov-chipkaartanalyse is gebruik gemaakt van een tool die vervoerstromen weergeeft in interactieve kaartbeelden en zo informatie levert over:

- Het aantal busreizigers per traject in Almere en tussen Almere en omliggende regio's
- De herkomst en bestemmingen van reizigers inclusief overstappen bus-bus
- Het aantal in-/uit-/overstappers per halte en/of buslijn

Een selectie is gemaakt naar lijnnummer, richting, tijdstip, dagsoort, maand, halte, postcode of een combinatie hiervan. Op die manier is gericht per locatie en tijdstip de vervoervraag in beeld gebracht.

De keuzes uit de OV-game zijn getoetst om te zien of deze aansluiten bij de verwachte vervoervraag.

Daarbij is specifiek ook gekeken naar de vervoerkundige samenhang in het OV-netwerk en verwachte toekomstige ontwikkelingen. Bij de stadsdienst blijken de in de game gekozen frequenties goed aan te sluiten bij de fluctuatie van de vervoervraag over de dag, week en trajecten. Bij de streeklijnen is de verdeling per lijn niet volledig in overeenstemming met de vervoervraag en is enige bijstelling gewenst.

De vervoerkundige analyse en de beschreven financiële kaders leiden tot enkele aanvullingen en aanpassingen op de uitkomsten van de OV-game:

- Door lijnen te bundelen ontstaat een betere verdeling van reizigers over ritten en kan de totale frequentie per traject omlaag.
- De bediening op zaterdag- en zondagochtend en in de late avond beperken.
- Gelijke frequenties van Almere Haven en van Stad/Poort naar Amsterdam.
  - o Sluit beter aan op vervoervraag
  - o Beter overstap in Muiden
- Streeklijnen niet inkorten tot station Poort of 't Oor maar in plaats daarvan een eigen functie geven binnen de stad. Dit levert dezelfde efficiency op maar er blijven meer directe verbindingen gehandhaafd.
- Minder paralleliteit streeklijnen met trein en omliggende concessies. Reismogelijkheden naar Bussum, Hilversum en Utrecht in stand houden, maar wel op een efficiënte manier, dat wil zeggen met de trein of met een overstap op een andere buslijn.

## 2. Hoofdlijnen voor systeemopzet

Een afnemend vervoeraanbod in een groeiende stad vraagt om keuzes. Voor kaasschaven is de vereiste besparing te groot. Alleen door gerichte keuzes te maken kan een hoogwaardig systeem worden ingericht dat tevens toekomstvast is.

In deze ontwerpschets is daarom gekozen voor een geheel nieuwe systeemopzet voor de stadsdienst en het streekvervoer. Deze nieuwe opzet gaat uit van de OV-game, de vervoerkundige analyse en financiële kaders en leidt tot een aantrekkelijk en innovatief vervoersysteem tegen lagere kosten. De nieuwe systeemopzet leunt op drie pijlers: **efficiënt, hoogwaardig en flexibel**. Deze drie kernbegrippen zijn in dit hoofdstuk verder uiteengezet.

### Efficiënt

- Vervoeraanbod nog beter afstemmen op de vervoervraag.
- Richten op de grootste groep (potentiele) reizigers
- Geen aanbod waar voldoende goede alternatieven zijn (in de vorm van fiets voor korte afstand en bus of trein voor middellange en lange afstand)
- Streven naar betere integratie van stadsbus, streekbus en trein in Almere en in de regio. Beter benutten van de beschikbare capaciteit in meerdere modaliteiten.
- Gericht op reizigers van/naar Almere en ook binnen Almere. Verminderen van lokaal vervoer in omliggende regio's
- Verhogen van de exploitatiesnelheid
- Maatwerkoplossingen voor gebieden met weinig of een bijzondere vraag, met inbreng van belanghebbenden.

### Hoogwaardig

- Inzetten op een beperkt aantal lijnen en daar kwaliteit bieden:
  - o Hoge frequenties, vooral overdag
  - o Hoge reissnelheid, zo kort mogelijke reistijden
  - o Zo ruim mogelijke bedieningstijden
- Eenvoudig, laagdrempelig systeem vergelijkbaar met een metro:
  - o Zo min mogelijk routevarianten
  - o Herkenbare knooppunten
  - o Door hoge frequenties goede aansluitingen
- Alle wijken direct verbonden met een treinstation
- Alle haltes in Almere worden bediend
- De spoorlijn heeft een prominente rol in het openbaar vervoer netwerk

### Flexibel

- Op drukke tijden en trajecten van vaste vertrektijden naar gemiddelde intervallen tussen ritten:
  - o Vervoeraanbod kan preciezer meebewegen met de actuele vervoervraag
  - o Wijzigen van frequenties heeft minder invloed op hoe reizigers de kwaliteit ervaren
  - o Gebruik maken van kennis en inzicht vervoerder bij bepalen van dagelijkse inzet
  - o Om dit mogelijk te maken is concentratie op een beperkt aantal hoogwaardige lijnen nodig

- Beperkte variatie in voertuigen aansluitend bij de vervoervraag per lijn en tijdstip.

### Vervoerconcepten

Op basis van deze drie pijlers zijn vervolgens twee innovatieve en hoogwaardige vervoerconcepten ontwikkeld, het concept **Almetro**, voor de stadsdienst en **R-net 2.0** voor de streeklijnen.

In de volgende hoofdstukken zijn deze concepten verder uitgewerkt. Per concept is een lijnennet voor 2018 ontworpen met frequenties en bedieningstijden per lijn. Als input is uitgegaan van de keuzes in de OV-game en de vervoerkundige analyse.

De uitgewerkte lijnennetten zijn op hoofdlijnen doorgerekend op het gebied van exploitatiekosten en reizigersopbrengsten. De uitgewerkte lijnennetten passen binnen de financiële kaders en laten zo zien hoe de voorgaande hoofdkeuzes uit (kunnen) pakken binnen de beperkte financiële ruimte vanaf 2018. Om voor 2018 en verder concrete dienstregelingen te kunnen opstellen zal een vervoerder de vervoervraag meer gedetailleerd in beeld moeten brengen.

De lijnennetten in deze ontwerpschets zijn ontwikkeld voor het jaar 2018. In de calculaties is echter rekening gehouden met een beperkte uitbreiding tot en met 2027, bijvoorbeeld voor de ontsluiting van nieuwe wijken en uitbreiding van het aantal ritten.

### 3. Vervoerconcept Almetro

Almetro is ontwikkeld als mogelijk vervoerconcept voor reizen binnen de stad Almere.

Almere heeft 62km aan vrijliggende busbanen met strategisch gelegen haltes in de wijken. De gemiddelde snelheid van de bussen is hoog (ca. 27 km/h) en de bus van rijdt 7 dagen per week van vroeg tot laat met hoge frequenties. Dit is uniek in Nederland. Er wordt dan ook veel gebruik gemaakt van de stadsdienst, per dag ca. 50.000 tot 70.000 ritten<sup>1</sup>. Belangrijke reismotieven zijn werk en school maar de geboden kwaliteit zorgt ook voor veel sociaal-recreatieve ritten (bijvoorbeeld winkelen).

Bij de start van de huidige concessie in 2010 zijn geen grote wijzigingen doorgevoerd in de stadsdienst. Tussen 2009 en 2013 nam het aantal reizigers met ca. 6% af terwijl de stad in dezelfde periode met ca. 5% groeide. Deze ontwikkeling is een indicatie dat een revisie van het systeem gewenst is om in de toekomst aantrekkelijk te blijven.

Het vervoeraanbod moet met 25% afnemen om te kunnen voldoen aan de financiële kaders. De uitdaging is om door te ontwikkelen, zowel qua aantrekkelijkheid voor reizigers als qua financiële duurzaamheid.

In deze schets wordt een doorontwikkeling van de stadsdienst voorgesteld naar een Bus Rapid Transit systeem, Hoogwaardig Openbaar Vervoer met metrokwaliteit. Het concept maakt gebruik van de

---

<sup>1</sup> Schatting op basis van trendtellingen en chipkaartdata. Jaartotaal / 300 dagen.

sterke punten van de huidige stadsdienst, de vrije banen en centraal gelegen haltes in de hele stad. Het netwerk wordt vereenvoudigd door het aantal (deels parallelle) lijnen terug te brengen. Op de momenten en trajecten dat de vervoervraag dit vraagt, worden hoge 'metro-achtige frequenties' geboden om het aantal reizigers te kunnen verwerken. Voor dit concept wordt de werknaam 'Almetro' gehanteerd.

#### Afwegingen en keuzes

Om bij een afnemend vervoeraanbod toch een algehele kwaliteitsimpuls te kunnen bieden is gekozen voor een hiërarchisch netwerk met op ieder traject een vervoeraanbod dat passend is bij de vervoervraag.

Op drukke trajecten en momenten dient voldoende capaciteit te rijden om alle reizigers te vervoeren en wordt metrokwaliteit geboden. Op minder drukke trajecten en momenten wordt een zo goed mogelijk vervoeraanbod geboden dat in lijn is met de vervoervraag om alle wijken te kunnen bedienen gedurende een zo lang mogelijke periode.

Door drukke trajecten los te knippen van minder drukke trajecten wordt het aantal (half)lege bussen verminderd en kan het aanbod per traject flexibeler meebewegen met de vraag. Door de efficiency die zo ontstaat kan bij een afnemend vervoeraanbod toch een aantrekkelijk vervoerproduct worden geboden en worden negatieve effecten voor reizigers zoveel mogelijk verzacht. Desondanks zal een deel van de reizigers geconfronteerd worden met een extra overstap, afnemende bedieningstijden en/of lagere frequenties.

#### Kerntrajecten

Op basis van het huidige gebruik van de bus per traject (zie hoofdstuk 9, kaartbeeld 1) zijn er zes drukke trajecten rondom (station) Centrum:

- Centrum – Bouwmeesterbuurt – Buiten
- Centrum – Parkwijk – Tussen de Vaarten
- Centrum – Filmwijk – Danswijk - Parkwijk
- Centrum – Stedenwijk – Haven
- Centrum – Literatuurwijk – Poort
- Centrum – Kruidenwijk – Muziekwijk

De trein (Sprinter) is onderdeel van het netwerk. In hoofdstuk 7 wordt de huidige en toekomstige positie van de trein in het netwerk nader uitgewerkt.

De kerntrajecten worden in het Almetro concept bediend door *Metrobuslijnen*. Lijnen met een vaste route tussen de belangrijkste knooppunten: de treinstations Centrum, Parkwijk, Buiten en Poort en busstation 't Oor. Per corridor rijdt één buslijn met een hoge frequentie, voldoende om geen reizigers achter te hoeven laten. Er zijn geen routevarianten.

Het is financieel niet mogelijk om alle haltes te bedienen met *Metrobuslijnen*. Daar waar de vervoervraag lager is rijden aanvullende buslijnen die *feederen* op de *Metrobuslijnen*. Inwoners van deze wijken moeten vaker overstappen. Wel wordt altijd een rechtstreekse verbinding met één van bovenstaande knooppunten geboden. Bij extra financiële ruimte kunnen de *Metrobuslijnen* naar andere trajecten worden uitgebreid.

Verdere efficiency wordt bereikt door de overlap met *streeklijnen* te minimaliseren. *Streeklijnen* kunnen worden gebundeld op corridors die integraal onderdeel uitmaken van het netwerk binnen de stad.

### Randen van de stad

In de wijken aan de randen van Almere zijn de bussen gemiddeld minder druk bezet. Per wijk is op basis van herkomst en bestemming van reizigers in de ochtendspits (inclusief overstappen) geanalyseerd wat de reisbehoeften zijn. In hoofdstuk 9 zijn kaartbeelden opgenomen die dit in beeld brengen. Op basis van de reisbehoeften wordt beschreven hoe elke wijk effectief en efficiënt kan worden bediend.

### Buiten Oost

Van de reizigers uit de Sieraden- en Stripheldenbuurt reist 75% met de bus binnen Almere Buiten. Slechts 17% reist naar het centrum van Almere. Vanuit de Oostvaarders-, Seizoenen-, Eilanden- en Regenboogbuurt is de verhouding 55% om 25%. De rest van de reizigers reist naar een varia aan bestemmingen. Als buslijnen op station Buiten uit efficiencyoverwegingen niet doorrijden houdt toch een meerderheid van de reizigers een rechtstreekse verbinding. Een buslijn vanuit Buiten Oost kan op station Buiten aansluiten op frequente Metrobuslijnen naar Almere Stad. Bij meer financiële ruimte is het gewenst om de Metrobuslijnen door te trekken naar station Oostvaarders voor meer rechtstreekse verbindingen.

### Bloemenbuurt/Faunabuurt/Landgoedenbuurt

Vanuit deze wijken reist 42% naar het centrum van Almere Stad, 22% naar Almere Buiten centrum, 5% naar Parkwijk of Danswijk, 4% naar Oostvaarders e.o. en de rest naar overige bestemmingen. Deze wijken kunnen worden opgenomen in de Metrobuslijn via Filmwijk. Zo blijft er een rechtstreekse verbinding naar de centra van Stad en Buiten, zij het met een langere reistijd. Ook kunnen reizigers op station

Parkwijk overstappen op de trein en op een snellere Metrobuslijn naar het centrum.

### Tussen de Vaarten/Sallandsekant/Nobelhorst

Vanuit deze wijken reist 47% naar het centrum van Almere Stad, 16% naar Parkwijk of Danswijk, 7% naar Staatsliedenwijk of Kruidenwijk, 5% naar Buiten centrum, 5% naar Stedenwijk e.o. en de rest naar overige bestemmingen. Door de huidige lijnvoering van lijn 7 te handhaven als Metrobuslijn houdt tenminste 70% een rechtstreekse directe verbinding. Als Nobelhorst meer inwoners krijgt kan deze wijk integraal in deze lijn worden opgenomen. Reizigers van/naar Buiten kunnen overstappen tussen twee Metrobuslijnen bij de halte Tussen de Vaarten Noord.

### Noorderplassen

74% van de reizigers uit Noorderplassen reist naar Almere Centrum. Een directe lijn naar dit station is daarom gewenst. Deze verbinding loopt gedeeltelijk parallel aan de hoofdas Centrum – Kruidenwijk – Muziekwijk.

### Scholen en werkgebieden

De vervoervraag naar scholen en werkgebieden is gemiddeld relatief laag maar kent piekmomenten. Deze fluctuatie is vergelijkbaar met de fluctuatie van de vervoervraag naar regionale bestemmingen. De meeste Scholen en bedrijventerreinen kunnen worden opgenomen in R-net (zie ook hoofdstuk 4) zodat op ieder moment van de dag de capaciteit kan worden aangeboden die dan nodig is.

Uitzondering is bedrijventerrein de Vaart. 55% van de reizigers naar de Vaart heeft station Buiten e.o. als herkomst, 10% station Centrum. De rest komt uit verschillende wijken in Almere. Het is gewenst dat er

een directe verbinding van station Buiten blijft rijden. Hoe deze verbinding er precies uit ziet kan het beste *samen met de ondernemers* worden bepaald.

### Frequenties en bedieningsperioden

Om de beschikbare middelen zo efficiënt mogelijk in te zetten is het noodzakelijk om flexibele frequenties te hanteren en het aantal ritten zoveel mogelijk mee te laten bewegen met de vraag.

De dienstregeling kan flexibeler worden opgezet. Van maandag tot en met zaterdag overdag worden op de kerntrajecten met veel ritten geen vaste vertrektijden geboden maar wordt gecommuniceerd dat de bus tenminste iedere x minuten vertrekt.

Op de kerntrajecten wordt een besparing bereikt door lijnen te bundelen en de gezamenlijke frequentie te verlagen van 2 x 8 ritten per uur naar 1 x 10 á 12 ritten per uur. Door het interval tussen de ritten zoveel mogelijk gelijk te houden hoeven reizigers ondanks de besparing minder lang dan nu op de volgende bus te wachten.

Op de minder drukke trajecten kan de frequentie verlaagd worden zodat deze meer in lijn is met de vraag en de bussen gemiddeld beter bezet zijn.

Bij een aantrekkelijk vervoersysteem hoort ook beschikbaarheid. Dat betekent dat bussen gedurende een groot deel van de dag rijden, ook als de vraag minder is. Daar zitten wel grenzen aan. De bedieningstijden in deze ontwerpschets zijn zoveel mogelijk gehandhaafd maar niet op de momenten dat de bezetting zeer laag is. Er worden twee ondergrenzen gehanteerd gebaseerd op de gemiddelde bezetting per rit:

- Ca. 5 of minder reizigers: geen bediening
- Ca. 6 tot 8 reizigers: trein en streekbus bedienen een deel van de haltes

De aansluiting op de eerste treinen wordt wel gehandhaafd voor vroege forenzen.

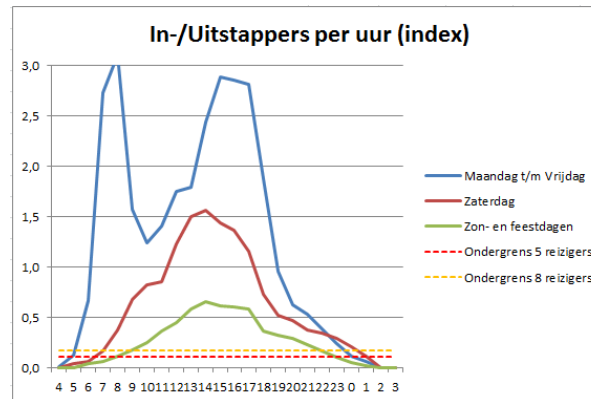
### Fluctuatie vervoervraag

De vervoerkundige analyse op basis van de OV-chipkaart leidt tot een goed inzicht in de fluctuaties van de vervoervraag per maand, dag en uur. Deze fluctuatie is weergegeven in grafieken gebaseerd op een selectie van relevante trajecten in Almere (stadsbussen en streekbussen). Op basis hiervan kan een aantal conclusies worden getrokken:

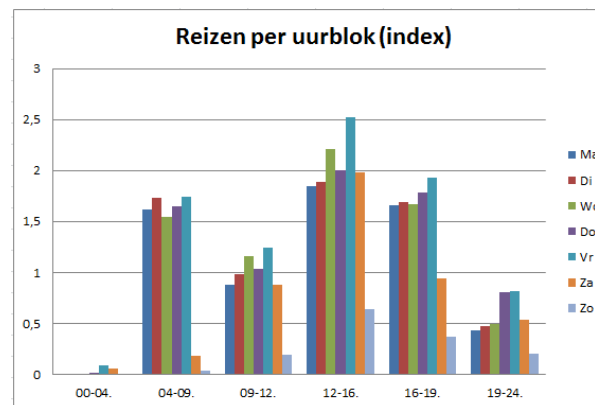
- Dip in de zomermaanden. In de spitsuren afname van 50 á 60% ten opzichte van de winter. In de daluren en op zaterdag en zondag is het verschil 25 tot 40%.
- De drukste maanden in 2013 waren januari, februari, maart en november. Van de huidige winterdienstregeling (sinds 2014) kan de geldigheid ingekort worden.
- De vervoervraag in april, mei, juni, september, oktober en december (kerstvakantie) is iets lager dan in de wintermaanden, vooral in de spits. Het verschil is dan 10 á 15%.
- Op zaterdag reizen veel minder reizigers dan op een doordeweekse dag. Met name op zaterdagochtend is er weinig vraag.
- Het gebruik op zondag is ongeveer de helft van die op zaterdag. De verdeling over de dag is vergelijkbaar met zaterdag.
- De vervoervraag komt doordeweeks eerder op gang (rond 6 uur) dan op zaterdag (rond 8 uur) en zondag (9 uur).

- De vervoervraag in de late avond en nacht op zaterdag is hoger en gaat langer door dan doordeweeks. De vraag op zondag houdt juist eerder op.

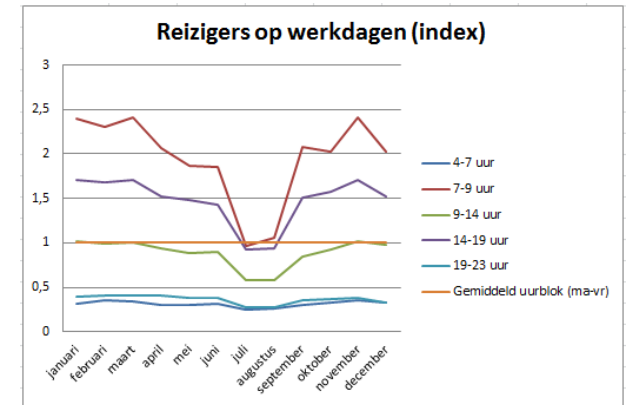
Er zit een klein verschil tussen de verschillende werkdagen. Op woensdag en vrijdag reizen overdag meer reizigers, op donderdag en vrijdag in de avond.



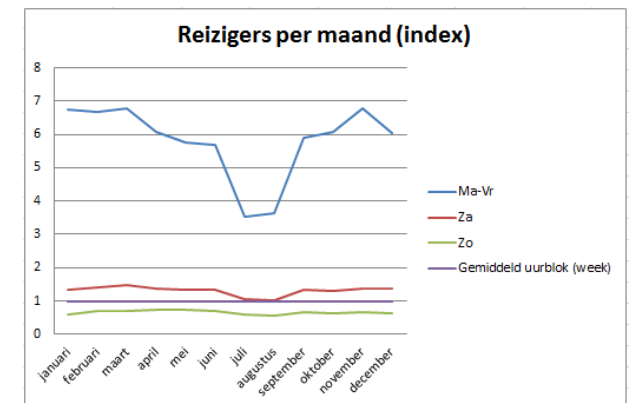
Grafiek 1: vervoervraag per uur, werkdagen vs. weekend



Grafiek 2: vervoervraag per uurblok, per dagsoort



Grafiek 3: vervoervraag per maand (werkdagen)



Grafiek 4: vervoervraag per maand (werkdagen vs. weekend)

## Concept lijnvoering

Bovenstaande afwegingen en keuzes zijn uitgewerkt tot een integraal vervoerconcept Almetro, een netwerk van 5 Metrolijnen, drie daarop aansluitende buslijnen en drie corridors van R-net lijnen.

### S1 Oostvaarders – Buiten – Centrum – Poort

De trein (Sprinter) is de centrale as die de centra van de meeste stadsdelen onderling en met regionale bestemmingen verbindt.

### M2 Buiten – Centrum – Haven

Route van de huidige lijn 1 tussen station Almere Buiten en Almere Haven via Waterwijk, het centrum en busstation 't Oor<sup>2</sup>.

### M3 Buiten – Parkwijk – Centrum

Deze lijn combineert de routes van lijn 5 van station Buiten naar station Parkwijk via Faunabuurt en Landgoederenbuurt en lijn 6 van station Parkwijk naar station Centrum via Danswijk en Filmwijk.

### M4 Centrum – Muziekwijk – Poort

Route van de huidige lijn 4 via Stedenwijk en Literatuurwijk. De huidige routevariant lijn 14 (scholierenlijn in de winter) vervalt.

### M5 Sallandsekant – Parkwijk – Centrum - Muziekwijk

Route van de huidige lijn 7 via Tussen de Vaarten en Kruidenwijk. Lijn 10 vervalt in Tussen de Vaarten.

---

<sup>2</sup> Dit komt overeen met de opzet zoals die eind 2014 is ingegaan, dus met een overstap op station Almere Buiten. De rijrichting in Almere Haven dient nader bepaald te worden.

De randen van de stad worden met de belangrijkste knooppunten verbonden door aanvullende buslijnen:

### 6 Noorderplassen – Centrum

Neemt de route van de huidige lijn 6 tussen Noorderplassen en station Centrum over.

### 7 Stripheldenbuurt – Oostvaarders – Buiten

Verbindt Striphelden-, Sieraden-, Eilanden- en Regenboogbuurt met de stations Buiten en Oostvaarders.

### 8 Oostvaarders – Buiten

Verbindt Oostvaarders- en Seizoenenbuurt met de stations Buiten en Oostvaarders.

Bedrijventerrein **de Vaart** wordt verbonden met tenminste station Almere Buiten. De precieze invulling wordt vormgegeven met de bedrijven.

De ontsluiting van **Nobelhorst** wordt vormgegeven samen met de bewoners. Als het aantal inwoners toeneemt kan lijn M5 in de toekomst worden doorgetrokken naar Nobelhorst.

Na de realisatie van **Duin** in de periode 2018 – 2027 zal maatwerk voor dit gebied worden ontwikkeld samen met bewoners, ondernemers en andere stakeholders.

R-net zorgt voor aanvullende verbindingen binnen Almere en voor ontsluiting van bedrijventerreinen. Binnen Almere zijn er drie R-net corridors. In hoofdstuk 4 wordt R-net verder toegelicht:

### R1 Haven – 't Oor – Muiden/Amsterdam

Route van de huidige lijnen 327 en 328. In Haven rijden ze in tegengestelde richting van M2.

### R2 Parkwijk – 't Oor – Poort – Muiden/Amsterdam

Neemt de tangentiële route van de huidige lijn 10 grotendeels over, van station Parkwijk via zuidoever Weerwater, busstation 't Oor, Gooisekant, Hogekant, Middenkant, Lagekant naar station Poort.

### R3 't Oor – Hout – Blaricum

Dit is een deel van de huidige route van lijn 150 en 156 via Veluwsekant, de Kempmaan en Stichtsekant. De lijn rijdt tenminste tussen de R-net knooppunten 't Oor en Blaricum Carpoolplaats.

### Nader uit te werken

Een deel van de reizigers moet vaker overstappen. Dit wordt door reizigers in het algemeen negatief gewaardeerd. De hinder moet tot een minimum gereduceerd worden door goede aansluitgaranties, informatievoorziening en inrichting van knooppunten. In de avonduren en weekenden, als frequenties laag zijn, kunnen de Metrobussen doorrijden op de uitlopers. Afhankelijk van de financiële ruimte in 2018 is het gewenst om meer reizigers een Metrobuslijn te bieden en het aantal overstappen terug te brengen door Metrobuslijnen te verlengen naar Station Oostvaarders en/of Stripheldenbuurt. Metrobussen overdag in een lagere frequentie laten doorrijden zorgt voor een forse teruggang in flexibiliteit en efficiency en een minder heldere dienstregeling. Dit wordt daarom afgeraden.

In het concept worden de huidige lijnen 5, 6 en 7 gebundeld tot de Metrobuslijnen M3 en M5. De rechtstreekse verbinding tussen station Buiten en het Flevoziekenhuis wordt daardoor langer. Handhaven

van de huidige routes van lijn 5,6 en 7 vergroot de overlap en leidt tot hogere kosten. De precieze invulling op deze corridor is afhankelijk van de daadwerkelijke financiële ruimte en zal nader onderzocht en onderbouwd moeten worden.

Afbeelding 1: Schematische weergave netwerk Almetro



## Concept frequenties en bedieningsperioden

Om de exploitatiekosten van het Almetro concept te kunnen berekenen zijn op basis van de keuzes in de OV-game en de vervoerkundige analyse, per type lijn, dagsoort, uurblok en seizoen de globale frequenties en bedieningsperioden bepaald.

De beschreven lijnvoering in combinatie met deze frequenties en bedieningstijden leidt tot ca. 179.000 dienstregelingen per jaar, passend binnen het financiële kader vanaf 2018.

De belangrijkste veranderingen in het concept ten opzichte van de dienstregeling van 2014 zijn:

- Op de hoofdtrajecten zijn twee lijnen die elk om de 7,5 minuut rijden vervangen door één Metrobus met meestal een korter interval tussen de ritten.
- Lagere frequenties aan de randen van de stad conform de OV-game en passend bij de vervoervraag.
- In de avonduren, in het weekend en in de zomervakantie lagere frequenties op alle trajecten.
- Minder ruime bedieningstijden in de ochtend en avond als de vraag zeer beperkt is:
  - o Werkdagen ca. 5-23 uur
  - o Zaterdag ca. 8-1 uur
  - o Zondag ca. 9-22 uur
  - o Trein en R-net in Almere houden ruimere bedieningsperioden maar sluiten dan niet aan op de stadsdienst.
  - o Nachtlijnen op vrijdag- en zaterdagavond blijven wél rijden

- o Ook de aansluiting op de eerste treinen op werkdagen richting Amsterdam blijft bestaan
- De geldigheid van de verschillende dienstregelingen wordt aangepast om beter aan te sluiten bij de fluctuatie van de vervoervraag per seizoen:
  - o Winterdienstregeling ca. 5 weken korter.
  - o Voor- en Najaarsdienstregeling ca. 5 weken langer en uitbreiden met een variant voor de zaterdag.

In onderstaande tabel staan de aangepaste frequenties en bedieningstijden globaal weergegeven.

Frequenties / bedieningsvensters 2018	Interval in minuten		
	Winter	Voorzomer, Nazomer, Kerst	Zomer
<i>Maandag t/m vrijdag</i>			
<i>Metrobuslijnen (M2, M3, M4, M5)</i>			
Spits	5 tot 6	6 tot 7,5	7,5 tot 10
Dagdal	6 tot 7,5	6 tot 7,5	15
Avond tot 22 uur	15	15	30
Avond na 22 uur	30	30	30
Voor 5 uur, na 23 uur	Geen	Geen	Geen
<i>Aanvullende stadslijnen (6, 7, 8)</i>			
Spits	10	10	15
Dagdal	20	20	30
Avond tot 22 uur	30	30	30
Avond na 22 uur	30	30	30
Voor 5 uur, na 23 uur	Geen	Geen	Geen

<i>Zaterdag</i>			
<i>Metrobuslijnen (M2, M3, M4, M5)</i>			
Ochtend	15	15	30
Middag	6 tot 10	7,5 tot 10	15
Avond/Nacht	30	30	30
Voor 8 uur, na 1 uur	Geen	Geen	Geen
<i>Aanvullende stadslijnen (6, 7, 8)</i>			
Ochtend	30	30	30
Middag	20	20	30
Avond/Nacht	30	30	30
Voor 8 uur, na 1 uur	Geen	Geen	Geen
<i>Zon- en feestdagen</i>			
<i>Metrobuslijnen (M2, M3, M4, M5)</i>			
Ochtend	30	30	30
Middag	15 tot 30	15 tot 30	15 tot 30
Avond	30	30	30
Voor 9 uur, na 22 uur	Geen	Geen	Geen
<i>Aanvullende stadslijnen (6, 7, 8)</i>			
Hele dag	30	30	30
Voor 9 uur, na 22 uur	Geen	Geen	Geen

De frequenties van R-net op de corridors binnen Almere sluiten aan op de specifieke vervoervraag naar bedrijven en scholen én op de regionale vervoervraag. De R-net bussen rijden in de spitsuren met hoge frequenties vergelijkbaar met de Metrobuslijnen. Buiten de spits en in het weekend wordt een veel lagere frequentie gereden. De bedieningstijden zijn ruimer dan voor de stadsdienst. De precieze bedieningstijden en frequenties van R-net staan beschreven in hoofdstuk 4.

## 4. Vervoerconcept R-net 2.0

R-net 2.0 is een doorontwikkeling van het bestaande R-net product in Almere en is het concept voor reizen per bus van Almere naar Amsterdam en 't Gooi.

R-net tussen Almere en Amsterdam is een succes. Sinds de introductie van de productformule in 2010 (o.a. hoge frequenties, dagbrede bediening, comfortabele bussen en haltes, eenvoudige lijnvoering en herkenbare huisstijl) nam het aantal reizigers<sup>3</sup> op de drie R-net lijnen met 11% toe. Op de gehele corridor Almere – Amsterdam bedroeg de groei 7%. De klantwaardering<sup>4</sup> steeg van 7,4 naar 7,6.

De vervoervraag tussen Almere en 't Gooi is veel kleiner en liet in dezelfde periode juist een afname zien van ca. 4%. Ook verandert het karakter van deze vervoerrelatie. Waar de afhankelijkheid van Almeerders van voorzieningen en scholen in 't Gooi afneemt, beginnen inwoners van 't Gooi meer gebruik te maken van Almeerse voorzieningen.

Sinds april 2012 rijdt een snelwegbus tussen Almere en Utrecht de Uithof via Blaricum Carpoolplaats. Deze lijn voorziet in een behoefte en het aantal reizigers laat sinds de start een gestage groei zien. Iets meer dan de helft van de reizigers naar Utrecht is afkomstig uit Almere, de rest uit Huizen/Blaricum.

Ook voor de regionale verbindingen is een concept ontwikkeld dat eenvoudig en toegankelijk is door een

<sup>3</sup> Bron: NVS-tellingen 2013 ten opzichte van 2009

<sup>4</sup> Bron: KpVV Klantenbarometer, algemeen oordeel rit. Gemiddelde cijfer 2010-2013 ten opzichte van 2004-2012 (vorige concessieperiode)

beperkt aantal verbindingen met hoge frequenties te bieden. Om binnen de financiële kaders te blijven moet het aantal dienstregelinguren met 35% afnemen.

### Afwegingen en keuzes

De bereikbaarheid van alle regionale bestemmingen handhaven tegen veel lagere kosten is alleen mogelijk als keuzes worden gemaakt. Om naar de belangrijkste bestemmingen aantrekkelijke verbindingen te kunnen bieden met voldoende capaciteit om alle reizigers te vervoeren is het nodig om kritisch naar de overige verbindingen te kijken.

Daar waar voldoende alternatieven zijn in de vorm van een aansluitende buslijn of een treinverbinding kunnen directe buslijnen komen te vervallen. Doorgaande reizigers moeten daardoor wel vaker overstappen maar er vervallen geen reismogelijkheden.

### Almere - Amsterdam

Amsterdam Zuidoost en Amstel zijn veruit de belangrijkste bestemmingen van reizigers in de streekbussen. Met name in de spitsuren moeten veel ritten worden geboden om geen reizigers achter te laten bij de haltes.

De alternatieven voor de bus richting Amsterdam zijn beperkt. R-net heeft hier een eigen functie naast trein (zie hoofdstuk 7) en stadsbus, en de capaciteit daarvan is onvoldoende om extra reizigers op te vangen.

Er wordt daarom gekozen voor het handhaven van R-net naar Amsterdam Zuidoost en Amstel. In de

spitsuren wordt de huidige capaciteit geboden. In de daluren kan het aanbod iets terug worden gebracht.

### Almere – 't Gooi

Naar Naarden, Bussum en Hilversum reizen veel minder reizigers dan naar Amsterdam. De streekbussen naar 't Gooi rijden bovendien deels parallel aan buslijnen en treinverbindingen met voldoende restcapaciteit.

Het karakter van de verbindingen naar 't Gooi veranderd. Terwijl de uitgaande pendel naar bijvoorbeeld Bussum en Hilversum afneemt neemt de inkomende pendel vanuit bijvoorbeeld Huizen toe.

Er wordt daarom gekozen voor het laten vervallen van de rechtstreekse buslijnen naar Hilversum en Bussum. Deze plaatsen kunnen met een overstap of per trein bereikt worden.

Tussen busstation 't Oor en Blaricum Carpoolplaats is geen alternatieve verbinding en blijft een pendel rijden. Deze kan gebruikt worden door reizigers naar Hilversum en door reizigers uit Huizen naar Almere.

### Almere - Utrecht

Naar Utrecht de Uithof reizen nog weinig reizigers met de bus maar dit aantal neemt gestaag toe. Naar Utrecht de Uithof is geen rechtstreekse treinverbinding, reizigers moeten in Utrecht overstappen. De restcapaciteit van de treinen tussen Hilversum en Utrecht is beperkt.

Een rechtstreekse busverbinding naar Utrecht de Uithof is niet noodzakelijk maar voorziet wel in een behoefte. De financiële ruimte is echter onvoldoende

en de verbinding is daarom geen onderdeel van het vervoerconcept R-net 2.0.

### Alternatieven

Directe buslijnen naar Hilversum, Bussum, Utrecht en Amsterdam Holendrecht komen te vervallen. Deze bestemmingen kunnen met een extra overstap en/of via een andere reisroute bereikt worden:

#### Muiderberg

Bereikbaar met een overstap op Muiden P&R op lijn 110 en/of door een nieuwe halte langs de A6 bij Muiderberg P&R te realiseren.

#### Naarden en Bussum

Op verschillende manieren bereikbaar. Overstap op Muiden P&R op lijn 320 naar Naarden Gooimeer P&R of op lijn 110 naar Bussum. Trein van Almere naar Naarden-Bussum.

#### Hilversum

Bereikbaar per bus via de huidige route met een overstap op Blaricum Carpoolplaats op R-net lijn 320 of met trein naar Hilversum en Hilversum Sportpark.

#### Utrecht

Bereikbaar per trein met een overstap op station Utrecht Overvecht of Centraal naar de Uithof.

#### Amsterdam Holendrecht

Holendrecht (vooral medewerkers en bezoekers van het AMC) is bereikbaar met de metro met een overstap op station Bijlmer ArenA. Ook kan worden overgestapt op andere streeklijnen van Connexxion of EBS voor alle tussenliggende haltes.

### Pilot Snelwegbus Almere – Utrecht

Gedurende de huidige concessie eindigt de pilot met de snelwegbus Almere – Blaricum – Utrecht de Uithof. Er is geen budget gereserveerd voor het handhaven van deze verbinding. De gemeente Almere hecht belang aan het ontwikkelen van een OV-verbinding op de corridor Almere – Gooi – Utrecht. Daarvoor zijn twee varianten mogelijk:

#### Variant 1: volledig inzetten op spoor

- Intercity voor kortere reistijd naar Hilversum en Utrecht Centraal
- Sprinter voor directe verbinding naar Naarden-Bussum, Hilversum Sportpark en Utrecht Overvecht
- Streven naar tariefintegratie. Aandacht voor tarieven voor scholieren/jongeren.

#### Variant 2: inzetten op handhaven busverbinding

- Bijvoorbeeld middels co-financiering door belanghebbenden of als uitbreidingsoptie als onderdeel van de aanbesteding.
- Voorwaarde is dat de huidige lijn 150 verlengd wordt tot einde concessie.
- Mogelijk opnemen in deze lijn:
  - o Verbinding Almere – Blaricum
  - o Almere Hout en Stichtsekant
  - o Extra haltes langs A27 (Eemnes, Hilversum, Maartensdijk)

### Frequenties en bedieningsperioden

Om de regionale bereikbaarheid en de aantrekkelijkheid van R-net als alternatief voor de auto te handhaven bij een teruglopend budget zal het vervoeraanbod nog beter aan moeten sluiten bij de vervoervraag.

Dat betekent dat enerzijds voldoende ritten geboden moet worden op piekmomenten om alle reizigers, bij voorkeur zittend, te vervoeren. Anderzijds kan de frequentie omlaag als de vervoervraag omlaag gaat. Door streeklijnen op een beperkt aantal trajecten te bundelen en de frequenties zo goed mogelijk af te stemmen worden in de spitsuren metrofrequenties geboden op de beide corridors naar Amsterdam. Deze corridors zijn binnen de stad aanvullend op het Almetro netwerk.

Het bundelen van trajecten tot een beperkt aantal lijnen zorgt er voor dat met name in de daluren het aantal ritten lager is. De bereikbaarheid van regionale bestemmingen kan dan gehandhaafd worden tegen lagere kosten.

Door voor streeklijnen ruimere bedieningsvensters te hanteren dan voor de stadsdienst kunnen reizigers 's-ochtends en 's-avonds langer van en naar de regio reizen en blijven ook alle stadsdelen van Almere zo lang mogelijk bereikbaar.

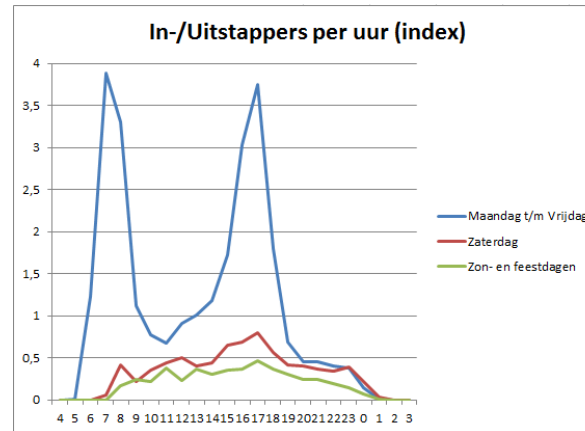
### Fluctuaties vervoervraag

Onderzoek op basis van het reisgedrag met de OV-chipkaart leidt tot inzicht in de vraag per dagsoort, uurblok en maand en de fluctuaties daartussen. De fluctuatie van de vervoervraag is weergegeven in grafieken. De grafieken zijn gebaseerd op een selectie van relevante regionale corridors.

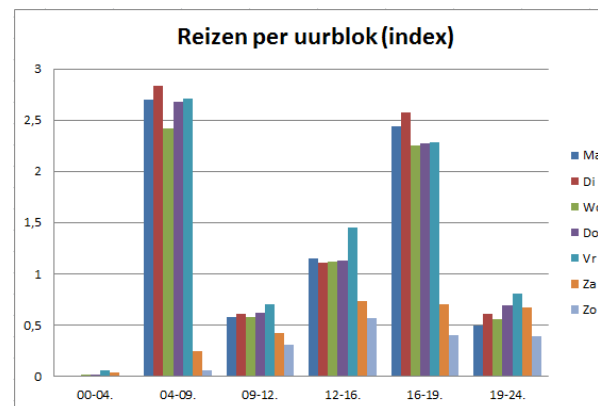
Op basis van de vervoervraag kunnen een aantal conclusies worden getrokken:

- De vervoervraag kent grote pieken in de spits. Handhaven van min of meer de huidige frequenties is dan gewenst.
- De vervoervraag op werkdagen in de zomermaanden is lager, in de spitsuren 30 tot 40% minder dan in de winter. Deze dip doet zich niet voor op zaterdagen en zon- en feestdagen.
- De vraag in maart, september, oktober en november is van maandag t/m zaterdag ca. 10% hoger dan in het de overige maanden.
- In december is het gebruik op werkdagen vergelijkbaar met het voorjaar en op zaterdag met de voorgaande maanden
- Op zaterdag reizen veel minder mensen dan doordeweeks. De bezetting op zondag is ongeveer de helft van een zaterdag.
- De vervoervraag op de streeklijnen komt in de vroege ochtend eerder en sneller op gang dan op de stadslijnen (werkdagen rond 5 uur en in het weekend tussen ca. 7 en 9 uur)
- De vervoervraag in de late avond op zaterdag is hoger dan doordeweeks en loopt langer door. De vraag op zondag stopt juist eerder.

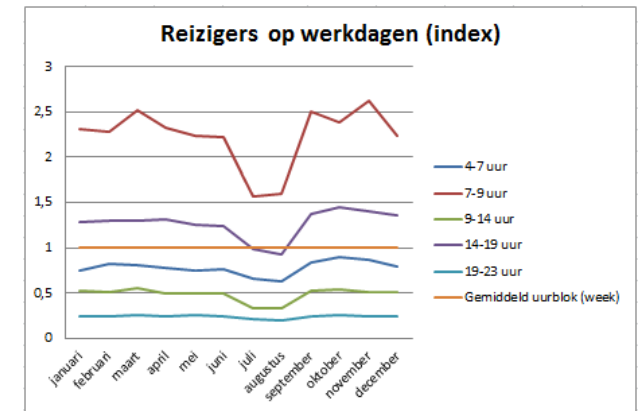
- Er zit weinig verschil tussen de verschillende werkdagen. Alleen de bezetting op vrijdagmiddag en -avond is iets hoger.



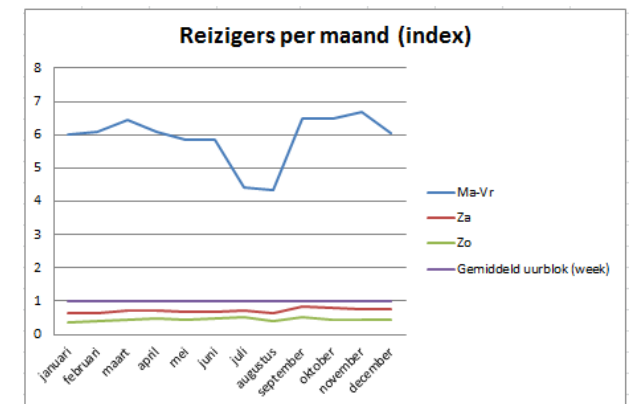
Grafiek 5: vervoervraag per uur, werkdagen vs. weekend



Grafiek 6: vervoervraag per uurblok, per dagsoort



Grafiek 7: vervoervraag per maand (werkdagen)



Grafiek 8: vervoervraag per maand (werkdagen vs. weekend)

## Concept lijnvoering

Bovenstaande afwegingen en keuzes leiden tot een concept lijnennet bestaande uit een beperkt aantal R-net lijnen met frequenties en bedieningstijden die zo goed mogelijk aansluiten bij de vraag. Parallelliteit is in het lijnennet zoveel mogelijk verminderd. Daar waar goede alternatieven zijn komen rechtstreekse buslijnen te vervallen.

Belangrijke *knooppunten* in het R-net netwerk zijn **Busstation 't Oor, Muiden P&R en Blaricum Carpoolplaats**. Daarnaast worden de treinstations Almere Parkwijk, Almere Poort, Amsterdam Amstel en Amsterdam Bijlmer ArenA door R-net bediend.

Binnen de stad rijdt R-net op eigen routes en bedient de haltes die relatief ver van een treinstation liggen. De ontsluiting van bedrijventerreinen en scholen wordt vooral door R-net verzorgd. De rechtstreekse spitslijn uit Almere Buiten via Waterwijk en Kruidenwijk komt te vervallen.

Het concept R-net 2.0 gaat uit van twee in plaats van drie R-net lijnen tussen Almere en Amsterdam aangevuld met twee spitslijnen en een pendel tussen 't Oor en Blaricum Carpool. Op de knooppunten sluiten alle R-net lijnen goed op elkaar aan.

### R1 Almere Haven – Amsterdam Amstel

- Route binnen Almere:
  - o Route door Almere Haven in tegengestelde richting van M2.
  - o Via knooppunt busstation 't Oor
- Naar regionale bestemmingen:
  - o Muiden (overstap Amsterdam Bijlmer, Weesp en Naarden)

- o Diemen (overstap IJburg)
- o Amsterdam Amstel (scholen, kantoren en toegangspoort naar binnenstad).

### R2 Almere Parkwijk –Poort – Amsterdam Bijlmer

- Route binnen Almere via:
  - o Woongebieden Parkwijk, Danswijk en Filmwijk
  - o Bedrijventerreinen Veluwsekant, Gooisekant, Hogekant, Middenkant en Lagekant
  - o Knooppunten Parkwijk NS, busstation 't Oor en Poort NS
- Naar regionale bestemmingen:
  - o Muiderberg (overstap Naarden)
  - o Muiden (overstap Amsterdam Amstel en Weesp)
  - o Diemen (overstap IJburg)
  - o Amsterdam Zuidoost (scholen en kantoren, overstap op metro)
  - o De directe verbinding naar Holendrecht vervalt.<sup>5</sup>

Extra directe verbindingen in de spits maken onderdeel uit van R-net, rijden binnen Almere dezelfde route en de vertrektijden zijn afgestemd.

### Busstation 't Oor – Poort – Amsterdam Amstel Haven – Amsterdam Bijlmer

---

<sup>5</sup> In de spitsuren kunnen ritten mogelijk (bijna) zonder meerkosten doorrijden van en naar Holendrecht als onderdeel van een lege rit van of naar Almere. Het bestek moet deze ritten dan wel toestaan.

Als integraal onderdeel van R-net wordt een verbinding via de Stichtsebrug gehandhaafd, tenminste als pendel tussen de knooppunten 't Oor en Blaricum Carpoolplaats.

### R3 Busstation 't Oor –Blaricum Carpoolplaats

- Route binnen Almere via:
  - o Bedrijventerreinen Veluwsekant en Stichtsekant
  - o Stadslandgoed de Kempaanh
  - o Toekomstige woningbouw in Almere Hout / Oosterwold
- Naar regionale bestemmingen:
  - o Blaricum (overstap Huizen en Hilversum)
- Als omlopen het toelaten is doorrijden van/naar Almere Centrum gewenst. Daarmee wordt Huizen/Blaricum aangesloten op het centrum van Almere en Intercity's richting het noorden van Nederland.

### Nader uit te werken

Door goede afstemming met omliggende concessieverleners kunnen mogelijk meer rechtstreekse verbindingen worden geboden, bijvoorbeeld door lijnen door te koppelen of frequenties op samenlooptrajecten af te stemmen.

Gekozen is voor twee basislijnen naar Amsterdam Amstel en naar Amsterdam Zuidoost. De laatste trekt in de avonduren en weekenden minder reizigers. Een alternatief netwerk tegen vrijwel gelijke kosten is mogelijk, bestaande uit twee basislijnen naar Amsterdam Amstel aangevuld met spitslijnen naar Amsterdam Zuidoost.



## Concept frequenties en bedieningsperioden

Om de exploitatiekosten van het R-net 2.0 concept te kunnen berekenen zijn per type lijn, dagsoort, uurblok en seizoen de globale frequenties en bedieningsperioden bepaald.

De beschreven lijnvoering in combinatie met deze frequenties en bedieningstijden leidt tot ca. 59.000 dienstregelingen per jaar, passend binnen het financiële kader vanaf 2018.

De belangrijkste veranderingen in het concept ten opzichte van de huidige dienstregeling zijn:

- Van 3 naar 2 dag dekkende R-net lijnen naar Amsterdam Amstel en Bijlmer.
  - o In de spits gelijke frequenties.
  - o Buiten de spits lagere frequenties Almere Haven – Muiden en Muiden – Amsterdam Amstel.
  - o Uurdiensten doordeweeks voor 7 uur en na 22 uur, in het weekend voor 12 uur.
  - o Zondagmiddag en -avond 2 halfuurdiensten in plaats van 3 uurdiensten.
- Verbinding tussen 't Oor en Blaricum wordt R-net maar bedieningstijden en frequenties blijven ongeveer gelijk. Alleen in de middagspits iets lagere frequenties.
- R1 en R2 ruimere bedieningstijden dan Almetro en aansluitend op vervoervraag:
  - o Werkdagen ca. 5-1 uur
  - o Zaterdag ca. 7-2 uur
  - o Zondag ca. 9-0 uur

- o De nachtlijn uit Amsterdam komt niet te vervallen.
- o Samen met trein en nachtnet blijven alle stadsdelen bijna 24/7 bereikbaar.
- R3 van/naar Blaricum rijdt op werkdagen van ca. 7-19 uur.
- Door een extra R-net dienstregelingsperiode beter aansluiten bij vervoervraag:
  - o Najaarsdienstregeling van september tot en met december (inclusief kerstvakantie)
  - o Voorjaarsdienstregeling van januari tot de zomervakantie.
  - o Zomerdienstregeling handhaven.
  - o Geldt niet voor weekenden.

In onderstaande tabel staan de aangepaste frequenties globaal weergegeven:

Frequenties / bedieningsvensters 2018	Interval in minuten		
	Najaar (sept-dec)	Voorjaar (jan-juli)	Zomer
<i>Maandag t/m vrijdag</i>			
<i>Almere – Amsterdam Amstel / Zuidoost (interval per corridor, inclusief spitslijnen)</i>			
Voor 7 uur	30	30	30
Ochtendspits en middagspits	5	5 tot 7,5	10
Tegenspits en dagdal	30	30	30
Avond tot 22 uur	30	30	30
Avond na 22 uur	60	60	60
Voor 5 uur, na 1 uur	Geen	Geen	Geen

<i>Almere – Blaricum en v.v.</i>			
Ochtendspits, beide richtingen	15	15	30
Dagdal	60	60	60
Middagspits, beide richtingen	30	30	30
Voor 7 uur, na 19 uur	Geen	Geen	Geen
<i>Zaterdag</i>			
<i>Almere – Amsterdam Amstel / Zuidoost (interval per corridor, inclusief spitslijnen)</i>			
Ochtend vanaf 7 uur	60	60	60
Middag	30	30	30
Avond en nacht	30	30	30
Voor 7 uur, na 2 uur	Geen	Geen	Geen
<i>Almere – Blaricum en v.v. niet op zaterdag</i>			
<i>Zon- en feestdagen</i>			
<i>Almere – Amsterdam Amstel / Zuidoost (interval per corridor, inclusief spitslijnen)</i>			
Ochtend vanaf 9 uur	60	60	60
Middag	30	30	30
Avond	60	60	60
Voor 9 uur, na 0 uur	Geen	Geen	Geen
<i>Almere – Blaricum en v.v. niet op zon- en feestdagen</i>			

## 5. Voertuigen en haltes

In dit hoofdstuk worden een aantal handreikingen gegeven voor de voertuigen die vanaf 2018 kunnen worden ingezet voor de concepten Almetro en R-net 2.0. Deze ontwerpschets beperkt zich tot de eigenschappen die een relatie hebben met de hierboven beschreven vervoerkundige keuzes.

De voertuigen en haltes voor de stadsdienst en de streeklijnen sluiten aan bij de volgende uitgangspunten: efficiënt, hoogwaardig en flexibel.

### Almetro

Om de exploitatiesnelheid te verhogen worden lagere exploitatiekosten (efficiënt) gecombineerd met kortere reistijden (hoogwaardig). Door de vrije busbanen en prioriteit op het overige verkeer is de rijnsnelheid al hoog en constant. Verdere snelheidsverhoging kan vooral bereikt worden door het instapproces op de haltes te verkorten, bijvoorbeeld door middel van:

- Inzet van bussen met veel en brede deuren
- Instappen zoveel mogelijk achter de vooras in verband met doorlooptijd
- Standaardisatie van voertuigen zodat reizigers vooraf weten op welke plek ze kunnen instappen.
- Meer gedwongen deursluiting middels verlichting of geluidssignaal
- Minimaliseren kaartverkoop in de bus
- Inchecken op de halte in plaats van in de bus

Door de bussen meer als een metro in te richten, denk aan grote balkons, veel staanplaatsen en zitplaatsen in de lengterichting, kan de capaciteit worden vergroot.

De kostprijs per uur van een gelede bus (18 meter met harmonica) is ongeveer 20% hoger dan van een standaard bus (12 meter). Een 15 meter bus (met dubbele achteras) zit hier qua kostprijs tussenin en heeft minder loze ruimte. Door 12 tot 15 meter bussen met een metro inrichting doelgericht in te zetten kan een besparing op de materieelkosten worden bereikt bij gelijkblijvende capaciteit.



Afbeelding 3: voorbeeld 15-meter stadsbus met volledig lage vloer en brede deuren (bron: Solaris Bus)

Door gelijke voertuigeigenschappen voor de hele stadsdienst kunnen bussen flexibel en daardoor efficiënt worden ingezet. Bussen van 12 meter die overdag worden ingezet aan de randen van de stad kunnen op rustige momenten de 15 meter bussen vervangen die op de Metrobuslijnen rijden.

In deze ontwerpschets is bewust niet gekozen voor inzet van bussen van 20 meter of langer. Enerzijds omdat niet alle infrastructuur daarvoor geschikt is. Anderzijds omdat de hogere voertuigkosten tot lagere frequenties en een minder flexibele inzet zouden leiden.

### R-net 2.0

Aan streekbussen worden andere eisen gesteld dan aan de voornoemde metrobus. In tegenstelling tot de stadsdienst hebben de streeklijnen te maken met files en congestie. Ook maken reizigers gemiddeld langere ritten. Het verkorten van het instapproces is daarom minder relevant dan bij de stadsdienst maar reiscomfort en voldoende zitplaatsen zijn juist extra belangrijk.



Afbeelding 4: luxe hoge vloerbus voor R-net spitslijn van Purmerend naar Amsterdam (bron: Wikipedia)

De regionale vervoervraag kent nog meer dan de lokale vervoervraag een groot verschil tussen spits en dal. Het aantal benodigde bussen in de spits bepaalt in belangrijke mate de exploitatiekosten. Er zijn enkele mogelijkheden om de efficiency te verhogen:

- Standaardisatie van voertuigen waardoor de inzet in de spits zo efficiënt mogelijk is.
- Ruimte bieden om bussen in de daluren elders in te zetten (besloten vervoer).
- Inzet van hoge vloerbussen (gedeeltelijk) toestaan. Dit zijn relatief goedkope bussen met veel zitplaatsen die voorzien kunnen worden van een rolstoellift

## 6. Verbeterde efficiency

De concepten Almetro en R-net 2.0 leiden tot een effectievere inzet van de beperkte beschikbare middelen en daardoor meer aanbod voor de reiziger. Het vervoeraanbod sluit beter aan bij de vervoervraag. In dit hoofdstuk worden deze effecten aan de hand van voorbeelden geïllustreerd.

### Almetro

Het concept Almetro heeft op twee manieren een positief effect op de efficiency van de stadsdienst:

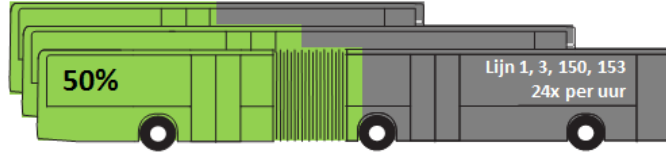
- Op de hoofdtrajecten is het totaal aantal ritten lager maar door betere onderlinge afstemming is de bezetting per rit vergelijkbaar met nu.
- De drukke hoofdtrajecten zijn losgeknipt van de minder drukke trajecten aan de randen van de stad. Daardoor kunnen frequenties en materieeltypen beter op de vraag worden afgestemd.

In afbeelding 5 worden deze effecten in beeld gebracht. De bezetting van bussen is weergegeven als percentage van de beschikbare capaciteit (zit- en staanplaatsen) van de desbetreffende bustypen. Als voorbeeld zijn de voormalige lijnen 1 en 3 gebruikt (situatie tot en met 2014, in de spits aangevuld door de streeklijnen 150 en 153 op een deel van het traject). In het Almetro concept worden deze vervangen door metrobus lijn M2 en de aanvullende buslijn 7. De figuren gaan uit van OV-chipkaartdata van 2013 in de drukste richting, opgehoogd voor papieren kaartsoorten en voor de maximale bezetting per rit.

*Afbeelding 5 (rechts): bezetting bussen op het hoofdtraject Molenbuurt – Centrum en op de uitloper Oostvaarders – Buiten. Vergelijking tussen de huidige dienstregeling (2013) en het concept Almetro (2018)*

Huidige vraag vs. huidig aanbod (2013)

Ochtendspits  
7-8 uur



Combinatie van gelede bussen, standaard bussen en streekbussen

dagdal  
12-13 uur



Gelede bussen

Lijn 1 8x per uur

Zaterdag  
15-16 uur



Combinatie van gelede bussen en standaard bussen

Zon-/feestdag  
15-16 uur



Gelede bussen

Lijn 1 4x per uur

### Almetro uitloper Oostvaarders - Regenboogbuurt - Buiten

Huidige vraag vs. huidig aanbod (2013)

Ochtendspits  
7-8 uur



Gelede bussen

Lijn 1 8x per uur

dagdal  
12-13 uur



Gelede bussen

Lijn 1 8x per uur

Zaterdag  
15-16 uur



Gelede bussen

Lijn 1 8x per uur

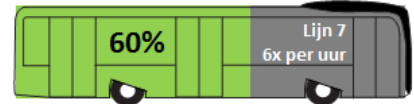
Zon-/feestdag  
15-16 uur



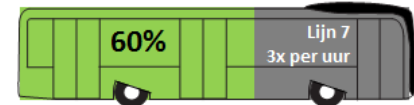
Gelede bussen

Lijn 1 4x per uur

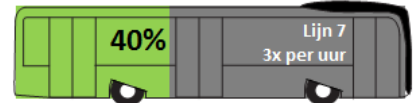
Almetro (2018)



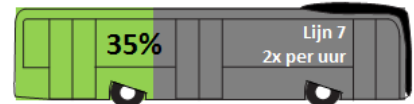
Metrobussen 12 meter



Metrobussen 12 meter



Metrobussen 12 meter



Metrobussen 12 meter

## R-net 2.0

Op de R-net corridor tussen Almere en Amsterdam wordt de efficiency verbeterd doordat de huidige drie R-net lijnen en twee spitslijnen vervangen worden door twee R-net lijnen aangevuld met twee spitslijnen. Het huidige aanbod en de huidige vraag per deeltraject is in afbeelding 6 schematisch weergegeven. Ook is weergegeven wat het effect is van de gewijzigde lijnvoering en frequenties op de bezetting van de bussen.

De bezetting van bussen is weergegeven als percentage van de beschikbare zitplaatscapaciteit per type bus, uitgaande van OV-chipkaartdata van 2013 in de drukste richting, opgehoogd voor papieren kaartsoorten en voor de maximale bezetting per rit.

Uit de onderstaande schema's blijkt dat het aanbod (gedefinieerd als het aantal zitplaatsen) in de spits nu al meer dan volledig gebruikt wordt. In de spits zal tenminste het huidige aantal ritten moeten blijven rijden. Door betere onderlinge afstemming van ritten en iets langere bussen voor R-net kan de druk er iets afgehaald worden en wordt het comfort voor reizigers verbeterd.

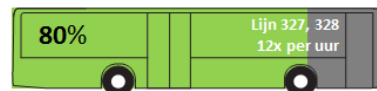
In de daluren (in de illustraties is de zaterdag als referentie genomen) kan het totaal aantal ritten door de nieuwe opzet worden teruggebracht waardoor de bezetting per rit toeneemt.

*Afbeelding 6 (rechts): bezetting bussen op de verschillende deeltrajecten van R-net tussen Almere en Amsterdam. Vergelijking tussen de huidige dienstregeling (2013) en het concept R-net 2.0 (2018)*

### Almere Haven / 't Oor - Muiden P&R

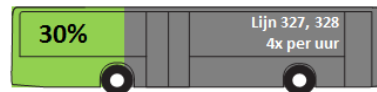
Huidige vraag vs. huidig aanbod (2013)

Ochtendspits  
7-8 uur



R-net bussen 13 meter

Zaterdag  
15-16 uur



R-net bussen 13 meter

Almetro / R-net 2.0 (2018)



R-net bussen 13 à 14 meter

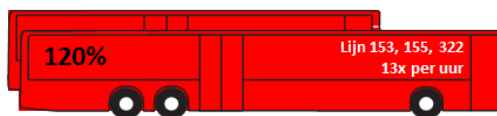


R-net bussen 13 à 14 meter

### Almere Stad / Poort - Muiden P&R

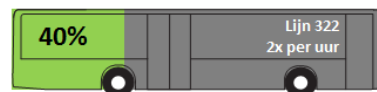
Huidige vraag vs. huidig aanbod (2013)

Ochtendspits  
7-8 uur



R-net bussen 13 meter, spitsbussen 14,5 meter

Zaterdag  
15-16 uur



R-net bussen 13 meter

Almetro / R-net 2.0 (2018)



R-net bussen 13 à 14 meter

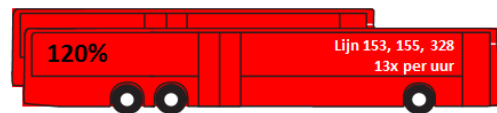


R-net bussen 13 à 14 meter

### Muiden P&R - Amsterdam Zuidoost

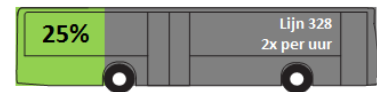
Huidige vraag vs. huidig aanbod (2013)

Ochtendspits  
7-8 uur



R-net bussen 13 meter, spitsbussen 14,5 meter

Zaterdag  
15-16 uur



R-net bussen 13 meter

Almetro / R-net 2.0 (2018)



R-net bussen 13 à 14 meter



R-net bussen 13 à 14 meter

### Muiden P&R - Amsterdam Amstel

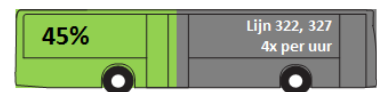
Huidige vraag vs. huidig aanbod (2013)

Ochtendspits  
7-8 uur



R-net bussen 13 meter

Zaterdag  
15-16 uur



R-net bussen 13 meter

Almetro / R-net 2.0 (2018)



R-net bussen 13 à 14 meter



R-net bussen 13 à 14 meter

## 7. Samenhang met spoor

Deze ontwerpschets heeft betrekking op het busvervoer. Het huidige en toekomstige aanbod aan treinverbindingen wordt voor deze ontwerpschets als gegeven beschouwd. Wel hangen bus en trein nauw met elkaar samen. In deze paragraaf wordt beschreven welke rol de trein speelt en kan gaan spelen in samenhang met Almetro en R-net 2.0.

### Almetro

De trein rijdt minimaal elk kwartier en is de snelste verbinding tussen de stadsdelen Buiten, Stad en Poort en naar het Centrum van Almere. Met de bus als voor- en/of natransport kan snel van de ene naar de andere kant an Almere gereisd worden. In het Almetro netwerk wordt de Sprinter dan ook prominent weergegeven.

De trein wordt in verhouding nog beperkt gebruikt voor reizen binnen Almere. Naar schatting neemt het busvervoer nog ca. 90% van de OV-ritten binnen de gemeentegrenzen van Almere voor haar rekening. Belangrijkste bestemming van treinreizigers is Almere Centrum. Er is dus potentie voor groei al wordt deze gelimiteerd door de beschikbare capaciteit.

Door waar mogelijk gebruik te maken van de capaciteit van de Sprinters kan de efficiency van Almetro vergroot worden. In de Sprinters is capaciteit beschikbaar in de tegenspitsrichting, daluren en in de spits tussen Oostvaarders en Centrum. Tussen Centrum en Hollandsebrug is in de spitsrichting zeer beperkte restcapaciteit.

Onbekend is hoeveel reizigers nu met een combinatie van trein en bus binnen Almere reizen maar op basis

van bovenstaande kan aangenomen dat dit nu slechts beperkt voorkomt. Het ontbreken van tariefintegratie tussen bus en trein en de relatief hoge prijzen voor korte ritjes zorgen dat de combinatie bus en trein onaantrekkelijk is. Om de efficiency van bus en trein integraal te verbeteren is het nodig dat reizigers zo naadloos mogelijk gebruik kunnen maken van beide vervoermiddelen. Daarvoor is integratie van bus en trein gewenst, met name op het gebied van tarieven en reisinformatie.

De efficiencywinst is het grootst in de spitsuren omdat de piekinzet maatgevend is voor de benodigde capaciteit. Integratie zal zich daarom primair moeten richten op de doelgroepen scholieren, studenten en forensen.

Het Almetro concept is ook zonder integratie mogelijk maar integratie leidt tot een aantrekkelijker vervoersysteem voor de reiziger en een effectievere inzet van beide vervoermiddelen.

### R-net 2.0

Tussen Almere en Amsterdam / Almere en 't Gooi en Utrecht reist het merendeel (80 tot 90%) van de OV-reizigers met de trein. De bus biedt aanvullende verbindingen naar specifieke bestemmingen.

In de spitsuren zijn zowel de bussen als de treinen richting Amsterdam zeer druk bezet in de spitsrichting. Bus en trein vullen elkaar qua bestemming aan. Binnen Almere bedienen beide modaliteiten andere wijken en aan de Amsterdamse kant rijden bus en trein naar verschillende OV-knooppunten, werkgebieden en scholen. Opheffen van busverbindingen naar Amsterdam is niet mogelijk zonder dat treinen in de spits versterkt

moeten worden. Bovendien moeten veel van de huidige busreizigers dan tot twee keer extra overstappen. Bus en trein hebben beiden echter belang bij een betere spreiding van reizigers over de dag. Een integrale strategie voor trein en bus is nodig om dit doel te bereiken en verschuivingen van bus naar trein of andersom te voorkomen. Het totale OV-product voor de reiziger verbetert als grenzen tussen trein en bus vervagen. Afhankelijk van de herkomst en/of bestemming kan de reiziger per rit kiezen voor bus, trein of een combinatie van beiden.

In de richting van Bussum, Hilversum en Utrecht is het totaal aantal OV-reizigers veel lager. De trein heeft tussen Almere en Hilversum voldoende restcapaciteit. Ondanks dat trein en bus dezelfde treinstations bedienen worden ze toch verschillend gebruikt. De trein wordt vooral gebruikt door reizigers van en naar Naarden-Bussum, Hilversum en Utrecht Centraal. De bus kent relatief veel reizigers naar tussenliggende bestemmingen zonder treinstation en naar Hilversum Sportpark. Naast dit laatste station zit een groot ROC.

Als onderdeel van R-net 2.0 komen rechtstreekse verbindingen naar Bussum, Hilversum en Utrecht te vervallen. Een belangrijk deel van de reizigers kan gebruik blijven maken van de bus met een extra overstap. De trein is met name een alternatief voor reizigers naar Hilversum Sportpark en Utrecht. Voor deze laatste groep is integratie van trein en bus gewenst. Een belangrijke ontwikkeling daarin is de komst van een studentenreisrecht voor MBO-ers. De trein wordt voor deze doelgroep ook financieel een aantrekkelijk alternatief naar scholen in Bussum en Hilversum (Sportpark).

## 8. Effecten voor reizigers

De forse afname van het vervoeraanbod heeft hoe dan ook ingrijpende effecten voor reizigers. In dit hoofdstuk wordt in beeld gebracht wat de effecten voor reizigers zijn van de uitgewerkte concepten Almetro en R-net 2.0.

Het aantal instappers per jaar op de stadsdienst is het viervoudige van het aantal instappers op de streeklijnen (op het totaal 82% resp. 18%). Bij het beschrijven van de effecten zijn de percentages berekend ten opzichte van het totaal aantal reizigers, dus stad en streek samen.

### Almetro

Openbaar vervoer blijft beschikbaar voor iedereen:

- Alle haltes in Almere blijven bediend worden.
- De meeste haltes maken onderdeel uit van één van de metrobus lijnen.
- Bedrijventerreinen (Lagekant, Gooisekant, Veluwsekant) alleen nog bediend door R-net lijnen.
- Overdag vervallen er geen reismogelijkheden. In de vroege ochtend en late avond vervallen wel enkele ritten.

Een deel van de reizigers moet vaker overstappen:

- Minder directe lijnen vanuit de randen van de stad naar het centrum. Altijd rechtstreekse verbinding met een relevant knooppunt.
- Vaker overstappen tussen stadslijnen, op een streeklijn of op de trein.
- Alle stadsdelen met maximaal één overstap onderling verbonden.
- Dit geldt ook voor de meeste wijken onderling. Alleen van/naar Buiten Oost, Nobelhorst, Duin en de Vaart moet soms twee keer worden overgestapt.

- De invloed van de overstap op de totale reistijd is vanwege de hogere frequenties op de Metrobuslijnen beperkt.

In cijfers:

- Ca. 98% van de huidige reismogelijkheden binnen de stad blijft mogelijk, al dan niet met een extra overstap.
- Ca. 35% van de reizigers profiteert op hun instaphalte van kortere wachttijden door bundeling van lijnen.
  - o Reizigers van maandag t/m vrijdag van 7 tot 19 uur of zaterdag van 12 tot 19 uur die instappen op een halte van de Metrobuslijnen M3, M4, M5.
  - o Uitgaande van de dienstregeling per december 2014 is lijn M2 buiten beschouwing gelaten (samenvoeging lijn 1 en 3)
- Een kleine 2% van de instappers ondervindt gevolgen van het vervallen van vroege of late ritten. Dit is te verdelen naar:
  - o Maandag tot en met vrijdag ruim 1%
  - o Weekend ruim 0,5%
- Naar schatting 9% van de reizigers moet vaker overstappen omdat doorgaande lijnen worden geknipt of routes worden aangepast, verdeeld naar:
  - o Buiten/Parkwijk/Tussen de V.: 4%
  - o Knip in Buiten (incl. de Vaart): 3,5%
  - o Vervallen lijn 2 naar Gooisekant: 1%
  - o Noorderplassen: 0,5%

### R-net 2.0

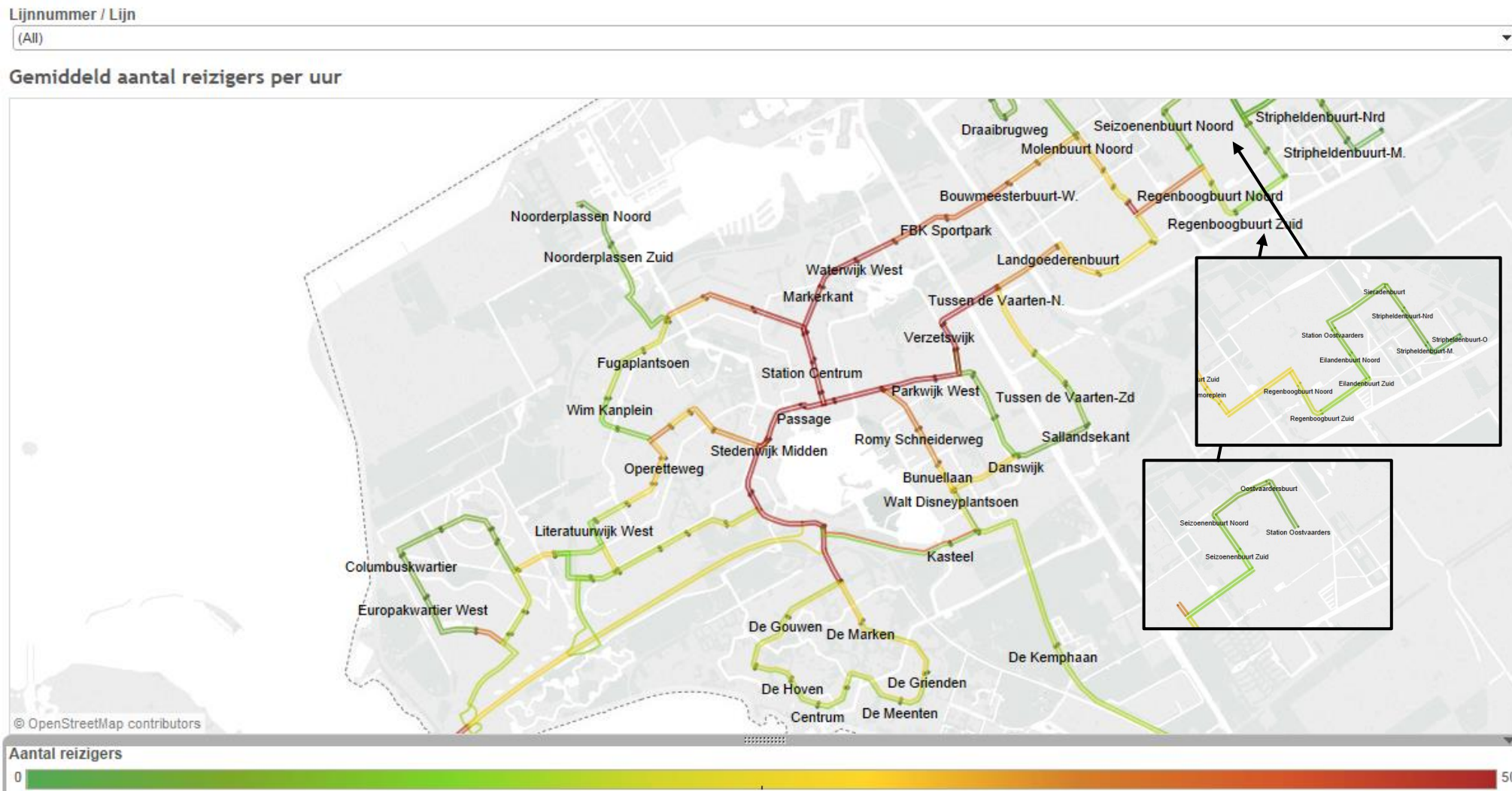
Het openbaar vervoer blijft beschikbaar voor iedereen. Een deel van de reizigers moet vaker overstappen.

- Er vervallen geen verbindingen als er geen goed alternatief is.
- Wel worden directe verbindingen vervangen door een verbinding met een overstap.
- Binnen Almere blijven alle haltes bediend worden door streeklijnen of stadslijnen.
- In de regio vervalt een beperkt aantal haltes. Voor deze haltes is een goed alternatief op loopafstand.
- Het aantal reismogelijkheden per corridor neemt in de daluren, avond en in het weekend af.

In cijfers:

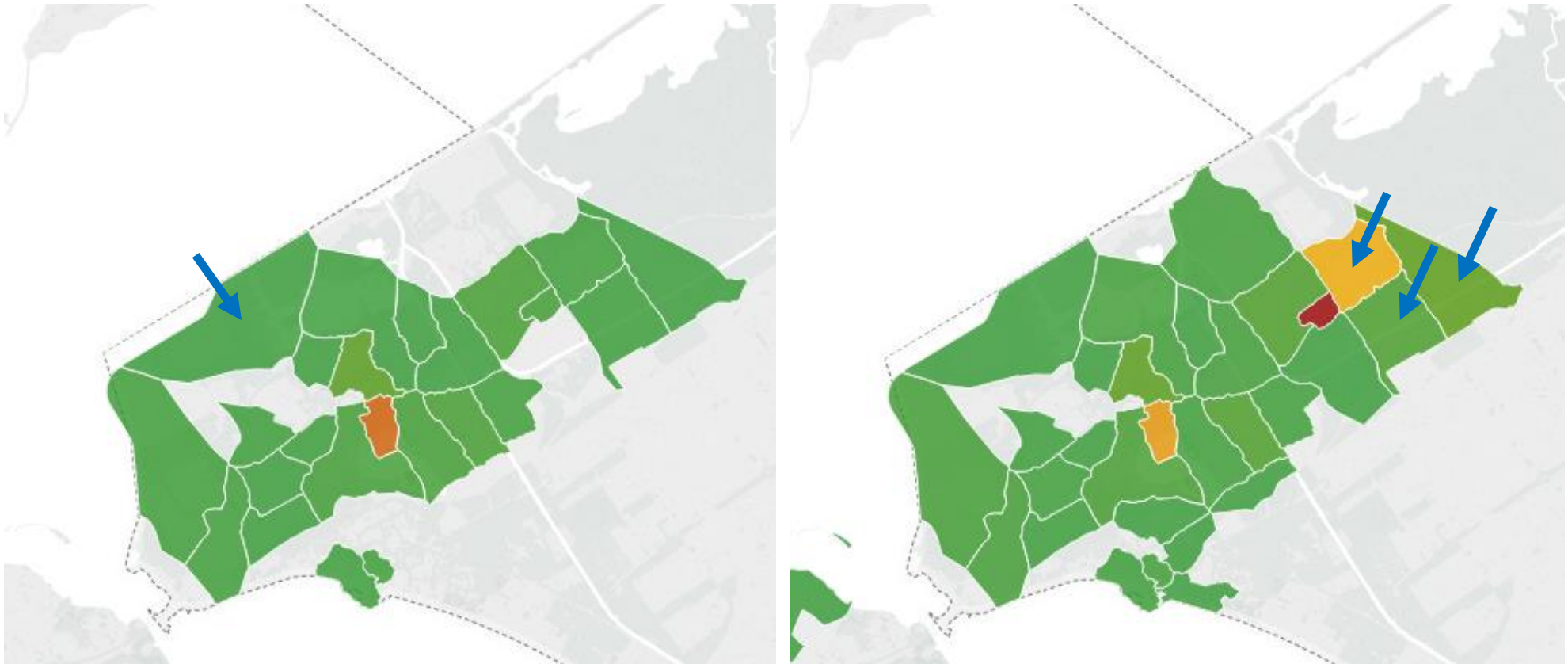
- 6 haltes in Naarden vervallen. Alle overige regionale haltes blijven door een stad- of streekbus bediend worden.
- Ca. 7% van de reizigers moet vaker overstappen omdat de rechtstreekse verbinding vervalt:
  - o 4% vanwege een extra overstap stad-streek binnen Almere
  - o 2% vanwege het vervallen van lijnen naar Bussum en Hilversum
  - o 1% omdat de streeklijnen niet meer doorrijden naar Holendrecht
  - o 0,2% vanwege het vervallen van de lijn naar Utrecht de Uithof
- Ca. 13% van de reizigers kan gebruik maken van R-net op de corridor Almere – Amsterdam en ca. 1% op de corridor tussen busstation 't Oor en Blaricum Carpoolplaats
  - o De instaphalte van deze reizigers blijft onderdeel van R-net
  - o Een deel van deze reizigers moet overstappen in Muiden of Blaricum.

## 9. Kaartbeelden vervoervraag



Kaartbeeld 1: gemiddeld aantal OV-chipkaartreizigers per uur per traject in geheel 2013.

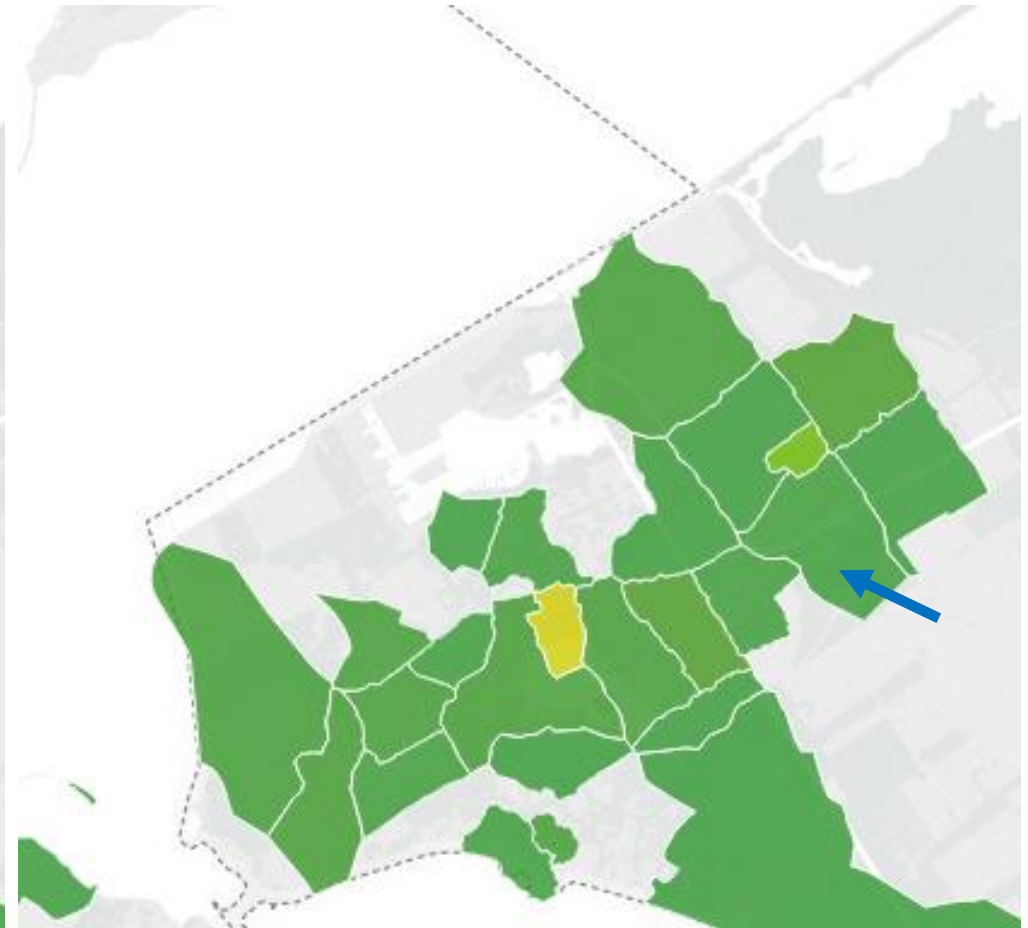
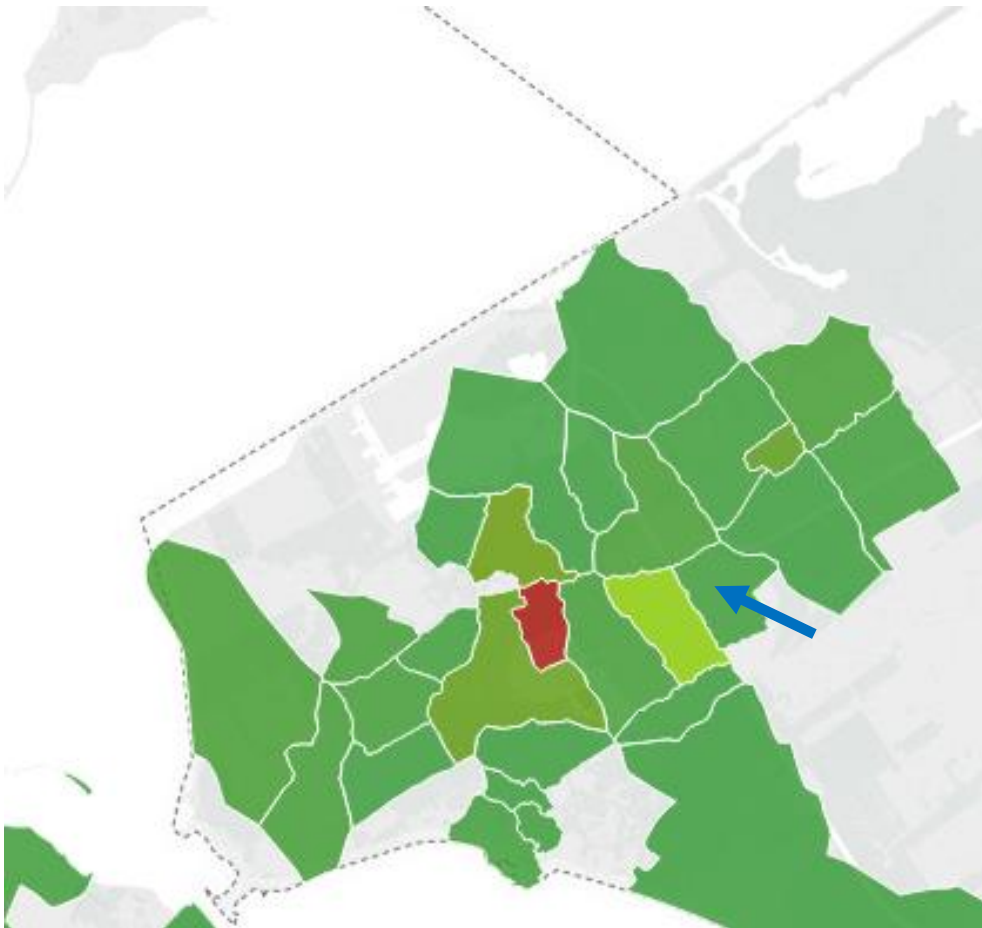
\*) Ter hoogte van de Evenaar in Almere Buiten zijn de losstaande trajecten naar Seizoenenbuurt en Regenboogbuurt op de grote kaart bij elkaar opgeteld. Dit geeft een vertekend beeld van de drukte. Beide trajecten zijn daarom apart in een kader weergegeven.



*Kaartbeeld 2 (links): eindbestemming per bus van reizigers vanuit postcodegebied 1319 (Noorderplassen) van maandag tot en met vrijdag van 4 tot 9 uur 's-morgens*

*Kaartbeeld 3 (rechts): eindbestemming per bus van reizigers vanuit postcodegebied 1335/1336/1339 (Buiten Oost) van maandag tot en met vrijdag van 4 tot 9 uur 's-morgens*

*\*) uitleg bij de kaartbeelden: de gekleurde vlakken zijn de postcodegebieden (4-cijfers). De blauwe pijlen geven de herkomst van reizigers weer. Aan de kleur van ieder vlak is te zien hoeveel reizigers vanuit de aangewezen herkomstgebieden naar de verschillende postcodegebieden reizen. Rood of oranje betekent dat relatief veel reizigers deze reis maken, groen betekent dat relatief weinig reizigers deze reis maken. Het gaat hierbij om de totale reis, dus inclusief een eventuele overstap van bus op bus.*



*Kaartbeeld 4 (links): eindbestemming per bus van reizigers vanuit postcodegebied 1328 (Tussen de Vaarten) van maandag tot en met vrijdag van 4 tot 9 uur 's-morgens*

*Kaartbeeld 5 (rechts): eindbestemming per bus van reizigers vanuit postcodegebied 1338 (Faunabuurt/Landgoederenbuurt/Bloemenbuurt) van maandag tot en met vrijdag van 4 tot 9 uur 's-morgens*

*\*) uitleg bij de kaartbeelden: de gekleurde vlakken zijn de postcodegebieden (4-cijfers). De blauwe pijlen geven de herkomst van reizigers weer. Aan de kleur van ieder vlak is te zien hoeveel reizigers vanuit de aangewezen herkomstgebieden naar de verschillende postcodegebieden reizen. Rood of oranje betekent dat relatief veel reizigers deze reis maken, groen betekent dat relatief weinig reizigers deze reis maken. Het gaat hierbij om de totale reis, dus inclusief een eventuele overstap van bus op bus.*

## Ontwerpschets busvervoer Almere 2018-2027

Op verzoek van:  
Gemeente Almere

Datum:  
2 juni 2015

Opgesteld door:  
Transtec Adviseurs bv

Adres:  
Postbus 14788, 1001 LG Amsterdam, 020 – 669 3034

Website:  
[www.transtecadviseurs.nl](http://www.transtecadviseurs.nl)

Auteur:  
Walter Brands

Projectnummer:  
29054

© 2015 TransTec adviseurs BV. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een automatisch gegevensbestand en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van TransTec adviseurs BV.