



Regionaal Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer in Overijssel

Secretariaat: Van Gelderplantsoen 67
8266 HD Kampen
rocoverijssel@telfort.nl

OPENBAAR VERVOER IN EN OM DEVENTER

Notitie van de Werkgroep Deventer van het Rocov, december 2011

1. Inleiding

a. Het rapport van Erik en Leon

In 2009 hebben de studenten Erik Schoenmakers en Leon van Nie een onderzoek gedaan naar de stadsdienst in Deventer. Hun rapport 'Een nieuwe stadsdienst voor Deventer' hebben zij in juni 2009 aangeboden aan het Rocov Overijssel.

Het rapport eindigt met een aantal aanbevelingen:

- Voor de ontsluiting van het centrum kan gekozen worden voor een eigen centrumlijn dan wel het doortrekken van lijn 3 langs de kade. Hiernaar is nader onderzoek nodig.
- Aanbevolen wordt de lijnen 2 en 3 samen te voegen tot één lijn, zodat er in Platvoet niet meer van lijnnummer gewisseld hoeft te worden.
- Voorgesteld wordt de route van de lijnen 1 en 5 dusdanig te wijzigen dat tweemaal per uur station Deventer Colmschate wordt aangedaan, terwijl de overige twee ritten de route door Groot-Douwel en Blauwenoord blijven rijden.
- Er is nader onderzoek nodig naar de vervoerswaarde van een nieuwe stadslijn (met mogelijk lijnnummer 2) naar de nieuwe wijk Steenbrugge en het dorp Diepenveen.
- Aanbevolen wordt te onderzoeken, al dan niet via een proef, of lijn 7 een vast onderdeel kan worden in de stadsdienst Deventer.

b. De notitie van Jan

Eind 2010 heeft Jan Veldman, die Rover vertegenwoordigt in het Rocov, zijn visie op het openbaar vervoer in Deventer en omgeving op papier gezet en aangeboden aan Rover. Afsproken is dat de Werkgroep zich een oordeel zal vormen over deze notitie.

Jan bespreekt een aantal knelpunten in en rond Deventer en geeft mogelijke oplossingen voor die knelpunten. Samengevat gaat het om de volgende punten:

- Stationsgebied Deventer: indeling, capaciteit en toegankelijkheid van het busstation, fietsenstalling, informatievoorziening op het station, capaciteit voetgangerstunnel onder het spoor.
- Capaciteit van het spoor Deventer – Zwolle.
- Betere benutting van het station Deventer – Colmschate.
- Forenzenverkeer Bathmen – Deventer.
- Ontsluiting centrum Deventer.

c. Het vervolg

De Werkgroep Deventer heeft kennis genomen van het rapport van Erik en Leon en de notitie van Jan. De punten die erin voorkomen zijn ondergebracht in drie probleemvelden, te weten: Stationsomgeving Deventer, Lijnennet Stadsdienst Deventer en de Agglomeratie Deventer in de toekomst. Deze drie worden besproken in de volgende drie hoofdstukken van deze notitie.

2. Stationsomgeving Deventer

De gemeente Deventer bereidt besluitvorming voor over de inrichting van het gehele stationsgebied van Deventer. Belanghebbenden zijn betrokken via een Klankbordgroep. De aandacht is vooral gericht op de totale ruimtelijke ordening van het stationsgebied. Voor de Werkgroep en het Rocov is de invalshoek beperkt tot een zo optimaal mogelijke afwikkeling van het openbaar vervoer in een situatie dat het aantal reizigers toeneemt, terwijl de bereikbaarheid van het station en het busstation onder druk staat. De volgende aandachtspunten zijn daarbij van belang en zullen door de leden van de Werkgroep worden ingebracht in de lopende consultatie van de bevolking door de gemeente Deventer.

- De beperkte ruimte moet zo goed mogelijk worden ingericht met een compact busstation met een centraal overdekt perron, waarlangs de bussen in visgraatopstelling halteren.
- Het busstation moet toegankelijk zijn, waarbij de richtlijnen van het provinciaal halteplan in acht worden genomen. Speciale aandacht is nodig voor een beveiligde toegang voor reizigers tussen het stationsgebouw en het busperron.
- Met de aanleg van een ondergrondse fietsenstalling voor 1900 fietsen wordt gaarne ingestemd. We gaan ervan uit dat er ook ruimte is voor OV-fiets.
- De looproutes van en naar het station moeten logisch en veilig zijn. De wachttijden bij oversteekplaatsen dienen afgestemd te zijn op een vlotte doorstroming van de voetgangers.
- De gemeente zou het initiatief dienen te nemen om, in samenwerking met anderen, in het stationsgebouw dan wel op de Leeuwenbrug één informatiepunt te stichten. Hier zou dan voor burgers en bezoekers, naast gemeentelijke informatie en informatie over evenementen en andere toeristische aspecten van Deventer, ook informatie kunnen worden verkregen over het openbaar vervoer in Deventer en daarbuiten. Syntus biedt deze informatie niet aan en te vrezen valt dat de Nederlandse Spoorwegen de eigen baliefunctie op het station zullen beperken dan wel sluiten, als de OV-chipkaart gemeengoed is geworden.

3. Lijnennet Stadsdienst Deventer

a. Signalementen

Met ingang van 6 januari 2008 is in Deventer op vrijwel alle lijnen een kwartierdienst ingevoerd. Het lijnennet is niet gewijzigd, alleen de frequentie is verhoogd. Dit heeft geleid tot overbediening van de wijken die liggen aan de lijnen 2 en 3 en de lijnen 1 en 5. Er is dus aanleiding tot een kritisch onderzoek naar een betere inzet van de beschikbare DRU's. Verder doet zich een aantal knelpunten voor:

- Er is geen verbinding tussen de wijk Colmschate Zuid en het ziekenhuis.
- Het station Deventer Colmschate wordt door geen enkele buslijn aangedaan.
- Lijn 6 heeft voor de forenzen uit Holt en Bathmen een veel te lange rijtijd om aantrekkelijk te zijn, omdat deze lijn met name in Colmschate Zuid een ontsluitende functie heeft over erftoegangswegen.
- Diepenveen wordt slechts eenmaal per uur bediend door lijn 161, die niet op avond en op zondag rijdt, zodat Diepenveen dan van OV verstoken is.
- De centrumlijn 8 is in de huidige vorm overbodig en onrendabel.

b. Aandachtspunten en voorstellen

- De proef met een centrumbus en centrumlus wordt door ons verwelkomd, als er goede criteria worden gesteld waaraan de proef moet voldoen. Als de proef slaagt en de

centrumlijn, wellicht dankzij een structurele bijdrage van de gemeente Deventer, een met andere lijnen vergelijkbare rentabiliteit verkrijgt, kan definitieve invoering plaatsvinden.

- Wij stellen voor te de lijnen 1 en 5 niet meer, tegen elkaar in, een lus te laten rijden. Beide gaan heen en terug langs een route van het station naar een eigen eindpunt. In ons voorstel hebben deze lijnen nog maar kort traject gemeen, en wel tussen Verpleeghuis P.W. Jansen en Station Deventer Colmschate.
Voorgestelde route van lijn 1 (viermaal per uur heen en terug): station Deventer, Rivierenwijk, Blauwenoord, afbuigend bij Verpleeghuis P.W. Jansen, Station Deventer Colmschate, Wkc Colmschate en vandaar door Colmschate Zuid. Om en om rijdt de bus, zoals nu lijn 6 doet, tweemaal per uur naar het eindpunt Hondroos / Bramelt en tweemaal per uur naar een eindpunt bij Bonenkamp.
Voorgestelde route van lijn 5 (viermaal per uur heen en terug): station Deventer, ziekenhuis Deventer, de Vijfhoek, afbuigend bij Verpleeghuis P.W. Jansen, Station Deventer Colmschate, Wkc Colmschate en over de Grote Ratelaar naar een eindpunt bij Runshoppingcentre.
- Lijn 6. Bij deze lijnvoering van de lijnen 1 en 5 is lijn 6 niet meer nodig voor de ontsluiting van Colmschate Zuid. Wij stellen voor deze lijn, gezien vanuit Holten, langs de Holterweg naar het Wkc Colmschate en het station Deventer Colmschate te voeren. Daarna krijgt deze lijn een nieuwe halte bij de Scheg en rijdt verder via de Holterweg en de Snipperlingsdijk naar Station Deventer. Lijn 6 wordt zo veel aantrekkelijker voor forenzen uit Holten en Bathmen. Vooralsnog kan deze lijn tweemaal per uur in beide richtingen worden bediend. Bij succes is frequentieverhoging mogelijk.
- Een mogelijke variant zou zijn, dat lijn 6 vanaf station Deventer Colmschate toch via Wkc Colmschate, de Grote Ratelaar en het Runshopping-centre blijft rijden. Voordeel is een kortere verbinding met het Runshoppingcentre en de Grote Ratelaar. Nadeel is dat dan de halte bij de Scheg komt te vervallen en de reisduur voor Bathmen en Holten toeneemt. In deze variant zou lijn 5 eindigen bij het station Colmschate.
- Wij gaan er hierbij vanuit dat de lijnen 1, 5 en 6 bij station Deventer Colmschate op elkaar aansluiten, alsmede op de treinen. Voor de reizigers ontstaat hier rechtstreeks of met een overstap een scala van keuzemogelijkheden (verder per trein, of verder per bus naar ziekenhuis, centrum, station, andere wijken). Dit betekent wel dat bij dit station ten minste drie busperrons moeten worden aangelegd, maar daar is wel ruimte voor.
- Wij stellen voor de lijnen 2 en 3 te ontkoppelen en een eigen eindpunt te geven.
Voorgestelde route lijn 3 (viermaal per uur heen en terug): vanaf het station zoals nu langs Platvoet met een eindpunt bij wkc Borgele. Eventueel kan de lijn doorrijden tot de rotonde bij halte Beeckestein, hier keren en terug naar het station langs dezelfde route. Lijn 2 wordt geïntegreerd met lijn 161 en volgt de route van lijn 2 vanaf het station via het Van Marckelplein tot de rotonde bij halte Beeckestein. Tweemaal per uur keert de bus hier op de rotonde en rijdt terug naar het station. Tweemaal per uur wordt doorgereden naar Diepenveen en vandaar eenmaal per uur als lijn 161 door naar Zwolle.
- De koppelingen tussen de verschillende lijnen (2 en 3 met 1 en 5) bij het station worden, wat ons betreft, gehandhaafd, zodat de rechtstreekse verbindingen in stand blijven. Het mooist zou een afwisseling van de koppelingen zijn, zodat komende met zowel lijn 2 (uit Diepenveen) als met lijn 3 het ziekenhuis rechtstreeks bereikbaar wordt.

4. De agglomeratie Deventer in de toekomst

In de huidige situatie bedienen twee stadslijnen al kernen die tot de agglomeratie Deventer gerekend kunnen worden. Zo voert stadslijn 4 naar Schalkhaar en Heeten en stadslijn 6 naar Bathmen en Holten.

De ontwikkeling in de richting van een samenhangend netwerk van bus- en spoorlijnen in de stedelijke agglomeratie Deventer zou aanmerkelijk worden bevorderd door twee mogelijke ontwikkelingen. In de eerste plaats is te denken aan de overdracht van de bevoegdheid voor de stoptreinen op het hoofdspoor aan de provincies. De tweede factor wordt gevormd door de daarmee verbonden mogelijkheid om nieuwe stations te openen in de voorsteden, dan wel oude stations te heropenen.

In dit verband zien wij mogelijkheden voor een station Deventer Noord aan de spoorlijn naar Zwolle en een afzonderlijke stopdienst tussen Zwolle en Deventer, die stopt in Deventer Noord, Olst, Wijhe en Zwolle - Zuid. Vermoedelijk is daarvoor nodig dat het baanvak tussen Deventer en Olst van een tweede spoor wordt voorzien.

Aan de spoorlijn van Deventer naar Almelo zou het station Bathmen heropend kunnen worden. Heropening van dit station heeft wat ons betreft de meeste prioriteit, omdat het eenvoudig kan worden aangelegd en DRU's spaart op lijn 6.

De huidige stopdienst tussen Deventer en Almelo zou geïntensiveerd kunnen worden naar viermaal per uur met stops in Deventer Colmschate, Bathmen, Holten, Rijssen en Wierden.

Wellicht is het ook mogelijk een nieuw voorstadstation te openen bij Het Bramelt aan de lijn van Deventer naar Zutphen.

Deze ontwikkelingen zouden grote gevolgen kunnen hebben. Wij gaan er daarbij vanuit dat de provincie en de vervoerders zullen inzetten op een samenhangend regionaal spoor- en buslijnnet. Reizigers zullen meer dan nu multimodale reizen met trein en bus gaan maken. Met spoorlijnen parallelle verbindende buslijnen kunnen worden opgeheven en de DRU's ingezet voor het ontsluitende busvervoer,

Het denken vanuit een agglomeratie schept ook de mogelijkheid, om rechtstreekse buslijnen op te zetten tussen 'voorsteden' als Holten, Bathmen, Schalkhaar en Heeten, maar ook Olst en Diepenveen en centrumvoorzieningen in Deventer, zoals het ziekenhuis en onderwijsinstellingen.