

Onderwerp Buurtavond De Eendracht  
Datum 17 oktober 2024, 18.00-19.30  
locatie Sportpark de Eendracht, Spark United, Bok de Korverweg 4

### **Aanwezigen projectorganisatie**

Nazmi Türkkol: Portefeuillehouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit, stadsdeel nieuwe-west;  
Luca Jansen: Vervoerregio Amsterdam, Concessiebeheerder;  
Willem van Waas: Gemeente Amsterdam, beleidsadviseur Openbaar & Sociaal vervoer;  
Arjan Kal: GVB;  
Koen van Geemen: Gemeente Amsterdam, projectleider Ingenieursbureau.

Onafhankelijk avondvoorzitter; Frank Ratelband

## **SAMENVATTEND VERSLAG BUURTAVOND OVER BUS 21**

### **Introductie Portefeuillehouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit**

Een beslissing uit 2012 heeft voor het opheffen van buslijn 21 in De Eendracht gezorgd. Nazmi Türkkol heeft zich na zijn aanstelling in 2022 ingezet voor het terugbrengen van een buslijn. Dit in samenwerking met de Vervoerregio, GVB en de wethouder.

De oude bus route is niet meer mogelijk. Om een verkeersveilige omgeving op de Bok de Korverweg te krijgen zijn de wegen en paden aangepast. Ook in de Gerda Brautigamstraat zijn wegen en paden aangepast vanwege twee dodelijke ongelukken. De nieuwe inrichting is veiliger voor bewoners, maar niet meer te gebruiken om de bus doorheen te laten rijden.

Afwachten tot een volgend plan voor het openbaar vervoer duurt minimaal tot 2026. Nu is er een plan om een buslijn in maart 2025 te laten rijden. En ervoor te zorgen dat er minder grote loopafstanden tot een bushalte komen.

### **Wat is en doet de Vervoerregio en wat is een concessie (Vervoerregio Amsterdam)**

De Vervoerregio Amsterdam (de Vervoerregio) is geen gemeente Amsterdam. De Vervoerregio bedenkt de plannen voor het openbaar vervoer in Amsterdam en gemeenten in de buurt. Deze plannen komen in een concessie terecht.

Een concessie is een contract waarin afspraken zijn gemaakt over hoe het openbaar vervoer een bepaalde buurt moet bereiken. En op welke afstand een bushalte moet komen om niet te ver naar een halte te hoeven lopen. Deze plannen moeten ervoor zorgen dat meer mensen in de stad de bus gaan gebruiken en sneller op hun bestemming zijn.

In 2014 is de route van buslijn 21 gewijzigd om meer mensen in de stad te kunnen bereiken. Het openbaar vervoer is door andere wijken gaan rijden waardoor er meer mensen gebruik gingen maken van buslijn 21. Kort na de wijziging in 2016 en 2017 hebben tellingen dit aangetoond.

Er zijn ook vele geluiden gekomen van bewoners uit de Eendracht die hier niet blij mee waren. Voor deze mensen werd de loopafstand naar een halte langer. Er is door de Vervoerregio beloofd dat in de nieuwe concessie wordt gekeken naar de maximale loopafstanden naar haltes in De Eendracht.

Belangrijk zijn de korte loopafstanden naar de haltes. Ook voor De Eendracht. De buurt de Eendracht voldoet hieraan. Daarom krijgt de buurt de Eendracht in de nieuwe concessie weer een buslijn.

De huidige concessie loopt af op 14 december 2024. U hoeft zich geen zorgen te maken dat het ov in Amsterdam na deze datum stopt met rijden. Tot het ingaan van een nieuwe concessie zal GVB het ov rijden in Amsterdam, omdat er de juridische ruimte bestaat om de concessie tijdelijk te verlengen, als dat nodig is. De Vervoerregio en GVB zijn hierover constructief in gesprek.

Er komt daarom eerst een overgangperiode. We vinden de terugkeer van de bus in de Eendracht zo belangrijk dat we hebben afgesproken dat dit al in 2025 gebeurt.

1.	<b>Reactie aanwezigen</b>
	Worden adviezen van de Reizigersadviesraad (belangenorganisatie voor reizigers) bij een volgende concessie meegenomen?
	<b>Antwoord Vervoerregio</b>
	Ja. De Reizigersadviesraad bestaat uit vertegenwoordigers van verschillende consumentenorganisaties zoals Rover, Cliëntenbelang en de Fietsersbond. Veranderingen in het openbaar vervoer worden altijd opgenomen in het jaarlijkse vervoerplan van de Vervoerregio. De Reizigersadviesraad brengt advies uit over de plannen van de vervoerder voor het komende jaar. De vervoerders zijn verplicht om te reageren op dit advies. Het blijft uiteindelijk een advies. En is het aan het dagelijks bestuur van de Vervoerregio om te besluiten over een vervoerplan.
2.	<b>Reactie aanwezigen</b>
	Om voor een bushalte in aanmerking te komen werd voorheen bij de wijk De Eendracht de 'Tuinen van West' opgeteld. Hierdoor daalde het gemiddeld aantal inwoners per km <sup>2</sup> . Hetzelfde geldt voor het meerekenen van het sportpark.
	<b>Antwoord Vervoerregio &amp; GVB</b>
	Voorheen mocht dat wel. In de nieuwe concessie mag het landelijk gebied (Tuinen van West & sportpark) niet meer worden meegenomen in de berekening.
3.	<b>Reactie aanwezigen</b>
	De nieuw te realiseren bushalte zal niet voor iedereen in De Eendracht op minder dan 400m afstand liggen. Wordt dit in de nieuwe plannen meegenomen? Hoe? En door wie?
	<b>Antwoord Vervoerregio</b>
	Voor de concessie 2026 wordt dit meegenomen in de aanbevelingen. Deze aanbevelingen worden voorgelegd aan het dagelijks bestuur van de Vervoerregio. Het dagelijks bestuur maakt de beslissing op welke manier hiernaar moet worden gehandeld. Daarbij zal ook verkeersveiligheid in de wijk een belangrijk rol spelen. De aanpassingen van wegen, straten, parken en pleinen ligt namelijk bij de gemeente Amsterdam.
4	<b>Reactie aanwezigen</b>
	Worden er nu loopafstanden of haltecirkels van en naar de bushaltes gehanteerd?
	<b>Antwoord Vervoerregio</b>

	De Vervoerregio gaat uit van haltecirkels. Dit betekent dat er gerekend wordt met de hemelsbrede afstand tot een bepaald punt (rechte lijn), gemeten vanaf een halte.
--	---

**Waarom komt de buslijn en halte juist in de J.M. den Uylstraat? (Verkeer & Openbare Ruimte, gemeente Amsterdam)**

In de Gerda Brautigamstraat en de Bok de Korverweg zijn de wegen en straten aangepast vanwege verkeersveiligheid. Er zijn er twee dodelijke ongevallen gebeurd in de Gerda Brautigamstraat. Toen de nieuwe ontwerpen van de straat werden gemaakt, was er nog geen plan om de buslijn weer in De Eendracht te laten rijden.

Het aanpassen van een weg of straat duurt tussen de 3 en 5 jaar. De bus terugbrengen in de Gerda Brautigamstraat en de Bok de Korverweg kan, maar dit verslechtert de verkeersveiligheid. De weg moet namelijk breder gemaakt worden in een woonwijk. Door het breder maken van de rijweg zullen bestaande parkeerplaatsen, groen, bomen en voetpaden opnieuw moeten worden aangelegd of worden opgeheven. Op dit moment is het belangrijk dat er openbaar vervoer snel in in de Den Uylstraat komt.

Over het terugbrengen van de oude bus route kan nu niets gezegd worden. Nu kan de bus er niet rijden door de aanpassingen aan de weg. De bus kan nu alleen over de J.M. den Uylstraat rijden.

De loopafstanden worden voor de meeste bewoners van De Eendracht of gebruikers van het sportpark korter door een halte in de Den Uylstraat. Op sommige plekken zoals het sportpark en het evenemententerrein scheelt het 400 á 500 meter.

Aan de zuidoostkant van de Eendracht (bij de Henk Gortzakstraat en bij het C.P.M. Rommeplantsoen) scheelt het minder of niets. Bijna iedereen in de Eendracht woont straks dicht bij een halte. De mensen die er niet op vooruit gaan zijn de mensen die nu het dichtst bij de halte Sam van Houtenstraat wonen.

5.	<b>Reactie aanwezigen</b>
	Hoeveel meter moet er nu gelopen worden naar de dichtstbijzijnde halte?
	<b>Antwoord gemeente Amsterdam</b>
	Er zal een kaart met werkelijke meters loopafstand worden gemaakt door de gemeente Amsterdam.
6.	<b>Reactie aanwezigen</b>
	De mensen die nu het meest moeten lopen, zullen er het meest op vooruitgaan als de bus terugkomt in de Den Uylstraat.
	<b>Antwoord gemeente Amsterdam</b>
	Dat is inderdaad juist.
7.	<b>Reactie aanwezigen</b>
	Hoe vindt de gemeente Amsterdam het dat niet iedereen binnen 400m van een halte woont.
	<b>Antwoord gemeente Amsterdam</b>
	De gemeente wil het liefst dat het openbaar vervoer makkelijk en snel bereikbaar is voor iedereen. Verkeersveiligheid speelt een belangrijke rol. Ook bij bestaande en nieuwe bus routes en haltes. Op dit moment kan het openbaar vervoer niet door de Bok de Korverweg en Gerda Brautigamstraat.

8.	<b>Reactie aanwezig</b>
	Is de bushalte in de J.M. den Uylstraat een tijdelijke oplossing? Of een definitieve oplossing waardoor de oude lus komt te vervallen?
	<b>Antwoord gemeente Amsterdam</b>
	De halte in de J.M. den Uylstraat is een definitieve oplossing voor de projectorganisatie hier aanwezig. Of er in de toekomst andere of aanvullende haltes en routes komen moet worden bedacht door de politiek.
9.	<b>Reactie aanwezig</b>
	Gebruikers van (volks)tuinpark ten zuiden van de sportvelden geven aan zeer moeilijk bereikbaar te zijn voor medetuinders in de stad of bezoekers.
	<b>Antwoord gemeente Amsterdam</b>
	De nadruk ligt momenteel op het verkorten van loopafstanden binnen de woonwijk De Eendracht. Het gaat hierbij om de mobiliteit van bewoners te vergroten en in mindere mate de bereikbaarheid van het (volks)tuinpark.

### Hoe gaat de dienstregeling van de bus eruitzien? (GVB)

GVB heeft van de Vervoerregio de opdracht gekregen om weer een buslijn door de Eendracht te laten rijden. Lijn 21 is daarvoor uitgekozen. Lijn 21 is zeker binnen de ring een heel drukke buslijn en rijdt 8x per uur van en naar het Centraal Station. Aan het einde van de huidige buslijn in Geuzenveld is het rustiger.

Daarom is gekozen voor de oplossing om de helft (4x) van de huidige ritten naar de Eendracht te rijden. De andere helft (4x) van de ritten houdt de huidige route naar de Savornin Lohmanstraat. Er is straks een buslijn 21a en 21b die beiden naar het Centraal station rijden. Alleen met 4x een eindhalte op de J.M. den Uylstraat. En 4x een eindhalte op de S. Lohmanstraat.

10	<b>Reactie aanwezig</b>
	Gaat de bus 4x rijden naar de Den Uylstraat?
	<b>Antwoord GVB</b>
	De bus gaat overdag 4x per uur rijden van en naar de halte Den Uylstraat. In de avonduren rijdt de bus 2x per uur.
11	<b>Reactie aanwezig</b>
	Dat is geen buslijn maar een halve buslijn in vergelijking met nu
	<b>Antwoord GVB</b>
	Op heel veel plekken in Amsterdam rijdt de bus 4x per uur. Als alle ritten zouden "doorrijden" via de Den Uylstraat, dan zijn dat erg veel kerende ritten in de Den Uylstraat. Ook zou het GVB dan ongeveer 2 extra buschauffeurs nodig hebben voor de extra ritten. Personeel is ook schaars bij het GVB.
12	<b>Reactie aanwezig</b>
	Blijft de bus in de Den Uylstraat staan als het een eindhalte is? Komt er ook een personeelshuisje voor de chauffeurs? En laten ze de motor draaien als ze aan het wachten zijn?
	<b>Antwoord GVB</b>
	Het personeelshuisje voor lijn 21 is op het Centraal Station. Er komt geen huisje in de Den Uylstraat. Het huisje op de Savornin Lohmanstraat wordt niet meer gebruikt voor pauzes. Op de eindhalte in de Den Uylstraat blijft de bus tussen 3 en 5 minuten stilstaan. Het zijn elektrische

	bussen, de motor blijft dus niet draaien.
13	<b>Reactie aanwezigen</b>
	Als je nu in de route in de buurt woont schiet je er niks mee op. Eigenlijk je gaat erop achteruit omdat er minder bussen gaan rijden. Of omdat je naar een andere halte moet.
	<b>Antwoord GVB</b>
	De huidige buslijn 21 rijdt 8x per uur waardoor je redelijk zonder te plannen naar de halte kunt lopen. Bij 4x per uur is dat niet zo en moeten reizigers de dienstregeling raadplegen voordat ze naar de halte lopen (als ze lange wachttijd willen voorkomen).
14	<b>Reactie aanwezigen</b>
	De bus komt van het Centraal Station? Gaat de helft van de bussen naar de J.M. den Uylstraat en de andere helft naar de Savornin Lohmanstraat?
	<b>Antwoord GVB</b>
	Ja, dat klopt. Er is geen directe verbinding tussen de J.M. Den Uylstraat en de S. Lohmanstraat.
15	<b>Reactie aanwezigen</b>
	Kan er nog een extra halte in (het midden) van de J.M. den Uylstraat? In de Van Hallstraat zijn er 4 haltes op korte afstand van elkaar.
	<b>Antwoord GVB</b>
	Hier is wel naar gekeken. De halteafstand met één halte in de Den Uylstraat is voldoende om te voldoen aan de maximale afstand tot de halte (400 meter hemelsbreed). Daarbij is het ook niet wenselijk om te korte tussenafstanden tussen de haltes te hebben i.v.m. extra stops. Zeker passend bij het aanbod van passagiers en het aantrekkelijk houden van de buslijn door vlot te kunnen doorrijden.
16	<b>Reactie aanwezigen</b>
	Er is hier sprake van discriminatie. De bus is verdwenen door een rekenmethode. De bus kan ook 7x per uur gaan rijden, dan worden we gelijk behandeld. Wat jullie met deze oplossing bereiken is onduidelijkheid. Wel respect dat jullie hier met zijn allen staan. Het Sportpark is met deze oplossing nog steeds onbereikbaar en ook voor de tuinders is de loopafstand nog veel te lang. Er wordt een ander beleid voor buurt 10 gehanteerd.
	<b>Antwoord GVB</b>
	Er wordt niet op een andere manier naar deze buurt gekeken. In de stad zijn heel veel plekken waar 4x per uur een bus of tram rijdt. Er zijn ook plekken waar maar 2x per uur een bus rijdt
17	<b>Reactie aanwezigen</b>
	De opzet met twee eindhaltes, een buslijn 21a en 21b zorgt voor verwarring. Waarom kan er niet 7 a 6x per uur een volledige route worden gereden wanneer 8x niet haalbaar is.
	<b>Antwoord GVB</b>
	Er wordt niet op een andere manier naar deze buurt gekeken. In de stad zijn heel veel plekken waar 4x per uur een bus of tram rijdt. Er zijn ook plekken waar maar 2x per uur een bus rijdt.  Lijn 21 is een drukke lijn en juist op het drukker deel van de lijn is 8x per uur nodig om het aantal reizigers comfortabel te kunnen vervoeren. Als we minder vaak gaan rijden vanwege de route via de Eendracht, gaan er meer reizigers op de gehele route onder lijden. Met de beschikbare en begaanbare, veilige weg is dit de oplossing die wij kunnen bieden.  Voor het aantal reizigers op lijn 21 is het nodig om 8x per uur te rijden. Bij bijvoorbeeld 6x per uur

	worden de bussen te vol.
18	<b>Reactie aanwezigen</b>
	Deze wijk heeft geen winkels, geen dokters, geen voorzieningen. Wel een nationaal (rugby)sportpark waar geen halte in de buurt is. Wat u nu gaat doen, is het afsluiten van de verbinding naar onze enige winkels. Dat wordt aan voorbijgegaan wanneer alleen de normen worden gehanteerd.
	<b>Antwoord GVB</b>
	Met de aanleg van een halte in de J.M. den Uylstraat wordt een extra verbinding de wijk in en uit gerealiseerd. Er worden geen wegen, paden of buslijnen verwijderd of afgesloten.
19	<b>Reactie aanwezigen</b>
	Zijn er andere voorbeelden van bus -of tramlijnen waarbij de (binnen)stad vaker wordt bediend dan het eindpunt?
	<b>Antwoord GVB</b>
	Niet helemaal vergelijkbaar voorbeeld, zijn de lijn 2 en lijn 12 die in het centrum frequent rijden op een gezamenlijk traject. Maar verder van het centrum elk een eigen route hebben.
20	<b>Reactie aanwezigen</b>
	Als ik naar de Savornin Lohmanstraat moet, dan moet ik overstappen en dat is verkeersonveilig.
	<b>Antwoord GVB</b>
	Opmerking wordt genoteerd.
21	<b>Reactie aanwezigen</b>
	U kwam met het argument dat lijn 21 meer reizigers trok na de routewijziging. Maar tegelijk ging ook de frequentie omhoog. Dat is een oneerlijke vergelijking.
	<b>Antwoord GVB</b>
	De besparing die destijds bereikt is, is gebruikt om op een andere (drukkere) lijn vaker te gaan rijden.

### **Wat gaan wij voor het openbaar vervoer aanleggen om De Eendracht in 2025 bereikbaar te maken? (Gemeente Amsterdam)**

Om de bus te kunnen laten rijden zijn er drie aanpassingen aan de Den Uylstraat nodig. Het gaat hierbij om het aanpassen van de bestaande verkeersdrempels, het verbreden van een keerlus en de aanleg van een haltekom met bushalte. In het ontwerp dat nu is uitgewerkt is nadrukkelijk rekening gehouden met verkeersveiligheid.

De huidige drempels zorgen dat de passagiers in de bus niet veilig en stabiel kunnen blijven zitten. De nieuwe heuvels zijn minder breed, waardoor een bus met grote afstand tussen de wielen er overheen kan rijden. Gewoon autoverkeer is minder breed en zal daardoor wel moeten afremmen.

Er wordt één bushalte aangebracht in de Den Uylstraat. Deze halte is standaard binnen de gemeente Amsterdam en zo ontworpen dat iedereen eenvoudig kan in- en uitstappen. Zowel voorin de bus als achterin. De halte wordt voorzien van een bushokje om te schuilen en te wachten. De halte is aan de noordzijde van de Den Uylstraat ontworpen omdat het de enig plek is waarbij geen bomen gekapt hoeven te worden. Er is voldoende afstand tot de huizen en er is voldoende ruimte beschikbaar. De halte vraagt enorm veel ruimte.

Bij de keerlus zelf worden de inritten naar de ventweg aangepast en de middenheuvel wordt verwijderd. Dit om ervoor te zorgen dat de bus een draaiende beweging kan maken en geen stoep of andere dingen raakt. De benodigde ruimte is bepaald door een computersimulatie en een testrit van het GVB.

De uitvoering zal in twee delen gebeuren. Het eerste deel is voor het kerstverlof en het tweede deel in 2025. In 2024 zal de nadruk op de keerlus worden gelegd. Dan zal er ook geasfalteerd worden. Ook zullen de drempels worden vervangen. Tijdens de kerstvakantie wordt er niet gewerkt en laat de aannemer geen rommel achter. In het nieuwe jaar wordt er gewerkt aan de bushalte met haltekom.

Uw woning blijft tijdens de werkzaamheden goed bereikbaar. Op de plekken waar wordt gewerkt zal een afzetting met omleidingsborden worden neergezet. De werktijden zijn doordeweeks vanaf 7.00uur. Wij proberen de werkzaamheden zo snel als mogelijk af te ronden om zo min mogelijk hinder te veroorzaken.

22	<b>Reactie aanwezigen</b>
	Kan de halte aan de zuidzijde worden gerealiseerd in plaats van noordzijde om de afstand tot de zuidelijk gelegen bewoners te verkorten?
	<b>Antwoord gemeente Amsterdam</b>
	Er is geen ruimte aan de zuidzijde. De bus heeft een haltekom nodig om niet op de weg te hoeven stilstaan. Wanneer dit wel zou gebeuren moet achter op komend verkeer op de weg wachten totdat de bus weer gaat rijden. Voor de bushalte met haltekom is een aanzienlijke ruimte nodig. Om dat aan de zuidkant mogelijk te maken zouden bomen uit de hoofdstructuur moeten worden gekapt en dat is geen optie. De noordelijke halte ligt ook verder van de bebouwing af.
23	<b>Reactie aanwezigen</b>
	Huidig zwaar verkeer gaat met grote snelheid over de bestaande drempels wat flinke trillingen veroorzaakt. Dat zal met de nieuwe drempels niet anders worden. Zijn de nieuwe drempels wel veilig?
	<b>Antwoord gemeente Amsterdam</b>
	De drempels zijn passend voor het busverkeer en hebben een remmende functie voor het overige verkeer. De beoogde nieuwe drempels zijn ontworpen om de snelheid van het verkeer te laten afnemen.
24	<b>Reactie aanwezigen</b>
	Wordt er ook iets gedaan aan het parkeerbeleid. Bushaltes staan vol met auto's. Is er aan parkeerplekken gedacht.
	<b>Antwoord gemeente Amsterdam</b>
	Er komen vijf parkeerplaatsen te vervallen voor de aanleg van de bushalte/haltekom. Op wijkniveau zal de parkeerbalans volgens de tellingen niet tot extra problemen leiden.
25	<b>Reactie aanwezigen</b>
	Zijn er specifieke tellingen naar vrachtwagens gedaan.
	<b>Antwoord gemeente Amsterdam</b>
	Hier is niet apart naar gekeken.
26	<b>Reactie aanwezigen</b>
	Wordt de (diagonale) oversteek bij de bushalte aangepast?

	<b>Antwoord gemeente Amsterdam</b>
	De oversteek zal worden verplaatst naar de kruising met 'zebrapaden'.
27	<b>Reactie aanwezigen</b>
	Welke bewoners of belangenvereniging zijn er betrokken geweest bij de infrastructurele aanpassing in de Gerda Brautigamstraat? En in overige straten.
	<b>Antwoord gemeente Amsterdam</b>
	Of u bent meegenomen bij de participatie in 2019 is onbekend. Er is in ieder geval een zienswijze ingediend. Alle vragen zijn politiek, door de wethouder beantwoord.

### Samevatting en afsluiting (Portefeuillehouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit)

Door de aanwezigheid van het vervoerbedrijf, de Vervoerregio en gemeente Amsterdam wordt er aangegeven hoe serieus het openbaar vervoer en de problemen daaromheen worden genomen in De Eendracht. Wanneer er zou worden gewacht op de volgende concessie zal er moeten worden gewacht tot minimaal 2029 voordat erop straat wat gebeurt. Vandaar dat er nu een oplossing is gezocht, die misschien niet voor iedereen perfect is. Maar dat is beter dan afwachten tot 2029.

De wensen over korte loopafstanden naar de haltes wordt meegenomen voor de toekomst, zonder nu iets te kunnen beloven over het vervolg. Een beter bereikbare wijk door openbaar vervoer en daarbij verkeersveilige situaties zullen inzet blijven in de toekomst. De Stadsdeelcommissie heeft aangekaart om een onderzoek te beginnen naar terugkeer van de hele lus. Dat is op dit moment niet mogelijk. Dat zou namelijk betekenen dat de bus in 2025 niet zou kunnen rijden door capaciteitsproblemen, bestellingen, asfalt en inzetbaarheid personeel.

Op dit moment is een gedeelde eindhalte in de Den Uylstraat het hoogst haalbare. In maart 2025 zal er een bus moeten rijden in De Eendracht. Zelfs als een buslijn 21a en 21b verwarrend kan zijn. En dat passagiers moeten wennen aan tijden, loopafstanden en routes.

Er is een morele verplichting aanwezig en daarom zijn er samen met de wethouder eisen gesteld om met oplossingen te komen vooruitlopend op de concessie van 2026.

Er zal voor het vervolg gekeken worden naar de frequentie van de bus in de wijk. Of er een tweede halte kan worden gerealiseerd in de Den Uylstraat en de nummering van de bus. De bereikbaarheid van de tuinders is bekend en bekeken. Om de route langs de tuinders te laten rijden is voor dit moment niet realistisch. Er moet dan te veel worden omgereden en dan kan er niet aan de dienstregeling worden voldaan.