

BRENG Vervoerplan 2023



Bijlagen

- A010 A110 - bezetting chipkaart - nov 2019 + apr 2022
- A014 - in- en uitstappers - nov 2019
- A011 A014 A331 - in- en uitstappers per halte - in omgeving Gelderse Poort – nov 2019
- A060 A061 A062 A066 – bezetting chipkaart - nov 2019
- A060 A061 A062 A066 – in- en uitstappers per halte – nov 2019
- A072 – bezetting chipkaart - nov 2019
- A072 – in- en uitstappers per halte – nov 2019
- A331 – HB matrix - nov 2019
- A331 – in- en uitstappers per halte – nov 2019
- X008 – in- en uitstappers per halte – nov 2019
- X015 – in- en uitstappers per halte – nov 2019
- X085 – bezetting chipkaart - nov 2019

I. Inleiding

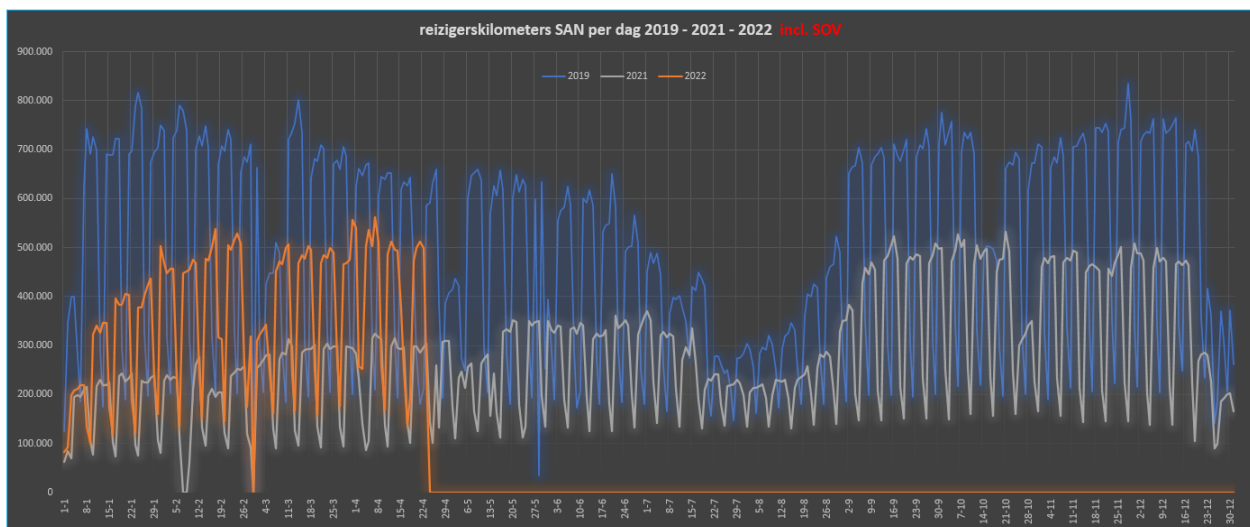
Dit vervoerplan is opgesteld door BRENG. De voortgang van dit plan wordt besproken tijdens het dienstregeling overleg (intern Hermes) en het Uitvoeringsteam (Provincie, gemeenten en Hermes).

Dit vervoerplan wordt doorgevoerd in de dienstregeling ingaande 11 december 2022.

Alvorens in te gaan op de concrete dienstregeling-voorstellen beschrijven wij kort de prestaties van het OV in 2021/22 in termen van reizigersontwikkeling en –waardering.

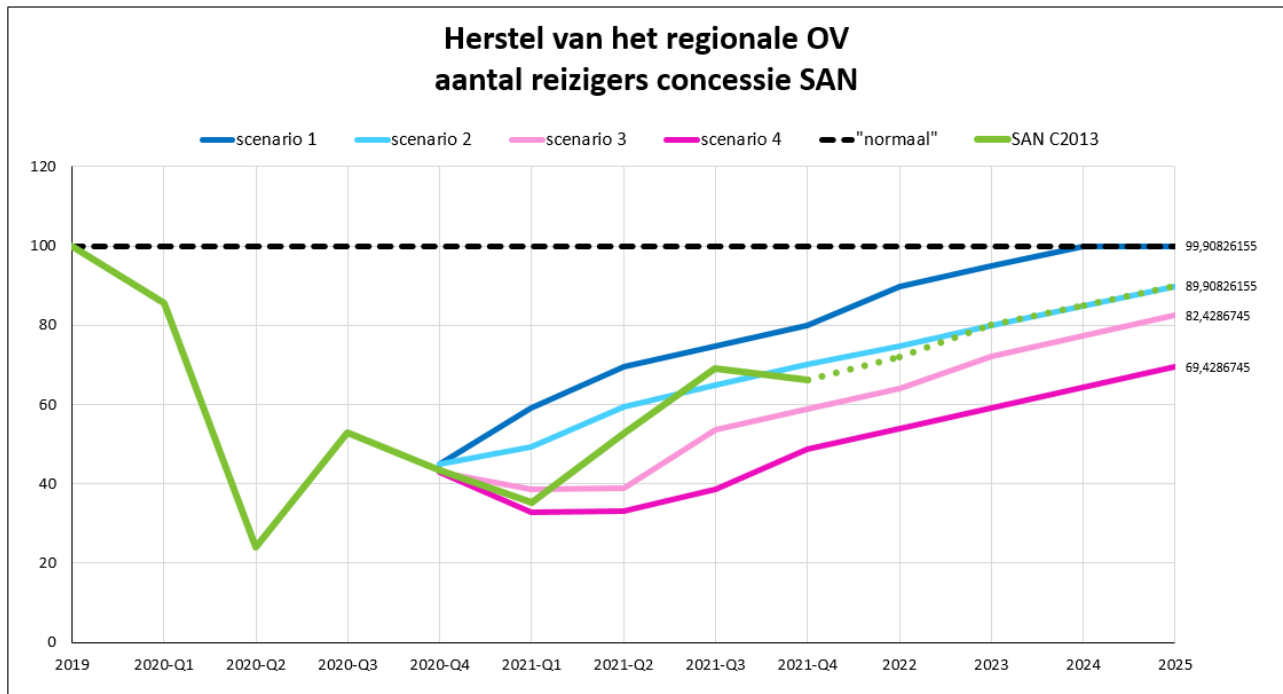
II. Reizigersherstel

Corona heeft een grote impact op de actuele en nieuwe dienstregeling. Het leidt tot grote reizigersuitval. Op dit moment hebben wij ca. 78% reizigersherstel. We missen dus nog 22% van onze reizigers in de vergelijking 2022 met referentiejaar 2019 (= het laatste volledige pré-corona jaar.) In onderstaande grafiek is e.e.a.. weergegeven.



- In termen van productie rijden wij op dit moment ca. 770.000 dru (=dienstregelinguren) per jaar. Dat is ca. 90% van het aantal uren dat we pré-corona boden (wederom vergelijk 2022 met 2019).
- Als het gaat om het tempo van herstel zijn er scenario's voorhanden die opgesteld zijn door het ministerie IenW en de gezamenlijke vervoerbedrijven (ondersteund door adviesbureaus). In onderstaand overzicht zijn de 4 scenario's weergegeven. Het meest realistische scenario (2) voorspelt dat we eind 2023 80% reizigersherstel halen en één jaar later 85%. Dit scenario voorspelt ook dat we structureel 10% van onze reizigers kwijt zijn in 2025. Tegelijkertijd heeft het KiM becijferd dat we mogelijk einde 2022 al 88% herstel bereiken. We moeten heel even afwachten welk van de genoemde scenario's uit gaat komen.

- Het herstel wordt voor een aanmerkelijk deel bepaald door terugkeer van scholieren en studenten. Zij reizen over het algemeen op een zg. afgekocht reisrecht. Dat wil zeggen dat de opbrengsten behorend bij deze doelgroep binnenkomen ongeacht het aantal reizen dat ze feitelijk maken. De reizigers die we nog node missen zijn vnl. woon-werkers die voor een aanmerkelijk deel elke reis de chipkaart gebruiken.



- Met de provincie zijn afspraken gemaakt over opschaling. Zodra het reizigersherstel stijgt naar 80% schalen wij op naar ca. 790.000 dru/jr. Zodra we 85% reizigersherstel bereiken schalen wij weer op naar de normale pré-corona dienstregeling.
 - Bij 80% reizigersherstel wordt de normale frequentie (=2019) van de lijnen A007, A029 en X005 weer hersteld terwijl er ook weer na 24:00u wordt gereden. Het overleg hierover met de provincie Gelderland loopt.
 - **Dit voorstel kost ca. 24.000 dru/jr**
 - Bij 85% reizigersherstel wordt de normale dienstregeling hervat. Met dien verstande dat de structurele wijzigingen die zijn doorgevoerd tussen 2019 en 2022 gehandhaafd blijven. Denk bijv. aan de lijnvoering in Wijchen, het inperken van stadslijn 8 in Arnhem en het opheffen van lijn 13 Klarendal in Arnhem en lijn 1 Malden in Nijmegen.
 - Deze afspraken zijn gemaakt onder voorbehoud van financiering en personele beschikbaarheid. Zie ook hoofdstuk IV.
 - **Dit voorstel kost ca. 9.300 dru/jr, excl. niteliners [nu totaal ca. 1.560 dru/jr]**

III. Noodconcessie

De huidige concessie SAN loopt af in dec-22. Normaal gesproken zou er een nieuwe aanbesteding hebben plaatsgevonden en de nieuwe vervoerder zou in dec-22 zijn aangetreden. De grote onzekerheid over reizigersherstel heeft er echter toe geleid dat landelijk opdrachtgevers met de zittende vervoerder tijdelijke kortlopende concessies aangaan, de zg. noodconcessie. Ook de provincie Gelderland werkt samen met Hermes aan een 2 jaar durende noodconcessie. Medio juni neemt de provincie voor deze concessie een gunningsbesluit. Mogelijk volgt op de noodconcessie nog een tweede noodconcessie van 1,5 jaar, zodat spreiding in de landelijke aanbestedingskalender wordt bewerkstelligd.

Waar het bij de lopende concessie nog om een opbrengstencontract gaat, gaat het bij de noodconcessie om een kostencontract. Daarmee verschuift het opbrengstenrisico van de vervoerder naar de provincie.

In het kader van de noodconcessie is inmiddels ook besloten dat ook de concessie Veluwe Zuid wordt toegevoegd aan de noodconcessie SAN. In ieder geval in praktische zin. Juridisch blijft er sprake van 2 aparte noodconcessies.

IV. Productie-omvang dr 2023 + financiën + personeel

Zoals aangegeven: de productie-omvang 2022 bedraagt ca. 770.000 dru voor het SAN. Dat is ook het plafond voor de noodconcessie. Hiervoor heeft de provincie de financiële middelen beschikbaar. In combinatie met de lagere reizigers aantallen stijgen de kosten voor de provincie fors. Over de dekking van het meerwerk ten gevolge van de dienstregelingsvoorstellen 2023 moet nog besluitvorming plaatsvinden. Vooruitlopend op deze besluitvorming leggen wij de voorstellen toch alvast aan u voor.

Uitgaande van afgeronde cijfers bedraagt het produktieniveau 2023:

huidige dienstregeling	770.000
opschaling 80% reizigersherstel	24.000
opschaling 85% reizigersherstel	9.300
dr voorstellen	3.200
totaal	806.500

Naast de financiële onzekerheid is er ook personele onzekerheid. Zoals vele sectoren ondervindt ook Breng grote problemen met het werven van nieuwe chauffeurs. Voldoende beschikbaarheid van gekwalificeerd personeel is dan ook zeker niet vanzelfsprekend.

V. Reizigerswaardering

De reizigerswaardering volgens de OV Klantenbarometer 2021 is goed, met een 7,9 voor de regio excl. trolley en een 8,1 voor de trolley. Ten aanzien van overstaptijden en reizigersinformatie zijn er nog verbeteringen te realiseren. Hier gaan we in 2023 werk van maken.

OV Klantenbarometer 2016 - heden

concessie Arnhem / Nijmegen (excl. trolley)						
aspect	2016	2017	2018	2019	2020 Q1	2021
kans op zitplaats	8,5	8,5	8,6	8,9	8,6	8,6
oordeel halte/station	-	-	7,7	7,9	7,6	7,9
stiptheid / punctualiteit	7,1	7,4	7,2	7,4	7,3	7,5
gemak instappen	8,6	8,7	8,8	9,0	8,7	9,0
klantvriendelijkheid personeel	7,8	7,8	7,9	8,2	8,0	8,2
rijstijl bestuurder	7,5	7,5	7,5	7,8	7,7	7,9
reissnelheid	7,6	7,8	7,7	7,9	7,9	8,0
netheid/voertuig schoon	7,4	7,3	7,4	7,6	7,3	7,5
geluid in het voertuig	6,5	6,4	6,4	6,7	6,6	6,8
klimaat in voertuig	-	-	7,1	7,1	7,1	7,4
inrichting voertuig	-	-	7,1	7,1	7,3	7,0
informatie op instaphalte/station	7,7	7,7	7,4	7,6	7,6	7,4
informatie in het voertuig	-	-	7,3	7,6	7,4	7,5
vervoersbewijs kopen/opladen	8,1	8,2	7,8	8,2	8,0	8,3
prijs	5,9	5,8	5,8	6,1	5,9	6,2
overlast medereizigers	-	-	7,8	8,2	7,8	8,3
gestrest/ontspannen	-	-	7,9	8,1	7,9	8,1
frequentie	7,1	7,3	6,6	6,9	6,3	6,5
overstaptijd	6,6	6,6	6,6	7,0	6,9	6,6
informatie vertraging/problemen	6,0	6,2	5,6	6,2	5,9	6,2
gebruiksgemak OV-chipkaart	8,3	8,5	8,6	8,7	8,6	8,9
drukte tijdens de rit						6,9
veiligheid algemeen	7,9	8,0	8,1	8,2	7,9	8,0
veiligheid tijdens de rit	8,2	8,2	8,5	8,8	8,3	8,5
veiligheid op halte/station	8,0	8,0	8,1	8,3	7,9	8,1
totaaloordeel rit						7,9

concessie Arnhem trolley						
aspect	2016	2017	2018	2019	2020 Q1	2021
kans op zitplaats	8,7	8,8	8,6	8,8	9,0	8,9
oordeel halte/station	-	-	8,0	8,2	8,1	8,3
stiptheid / punctualiteit	7,5	7,8	7,7	7,9	8,1	8,0
gemak instappen	8,6	8,8	8,8	8,8	8,9	9,0
klantvriendelijkheid personeel	7,6	7,8	7,8	8,1	8,1	8,3
rijstijl bestuurder	7,6	7,6	7,7	7,8	7,9	8,2
reissnelheid	7,8	7,9	7,9	8,0	8,1	8,3
netheid/voertuig schoon	6,7	6,8	6,9	7,0	7,1	7,1
geluid in het voertuig	6,5	6,6	6,8	6,7	7,1	7,0
klimaat in voertuig	-	-	7,2	7,3	7,6	7,7
inrichting voertuig	-	-	7,0	7,2	7,2	7,5
informatie op instaphalte/station	7,9	8,0	7,6	7,8	7,8	7,8
informatie in het voertuig	-	-	7,4	7,6	7,6	7,8
vervoersbewijs kopen/opladen	8,1	8,1	8,1	8,1	8,2	8,3
prijs	5,6	5,8	6,1	5,8	5,8	6,3
overlast medereizigers	-	-	7,8	8,0	8,0	8,1
gestrest/ontspannen	-	-	7,9	8,0	8,2	8,1
frequentie	7,6	7,8	7,6	7,7	8,0	7,5
overstaptijd	6,7	6,8	6,9	7,2	7,4	7,1
informatie vertraging/problemen	6,3	6,6	6,0	6,1	6,4	6,3
gebruiksgemak OV-chipkaart	8,2	8,4	8,4	8,4	8,4	8,5
drukte tijdens de rit						7,4
veiligheid algemeen	7,8	7,9	7,9	8,0	8,0	8,0
veiligheid tijdens de rit	8,1	8,1	8,4	8,6	8,4	8,5
veiligheid op halte/station	8,0	7,9	8,0	8,2	8,1	8,2
totaaloordeel rit						8,1

VI. Onderzoeken

Naast concrete voorstellen voor 11 december 2022 zijn er ook voorstellen met een ingangsdatum die na deze datum ligt. Die vatten we samen onder de noemer onderzoeken. Wanneer deze concreter worden zullen we ze bij u voor advies voorleggen.

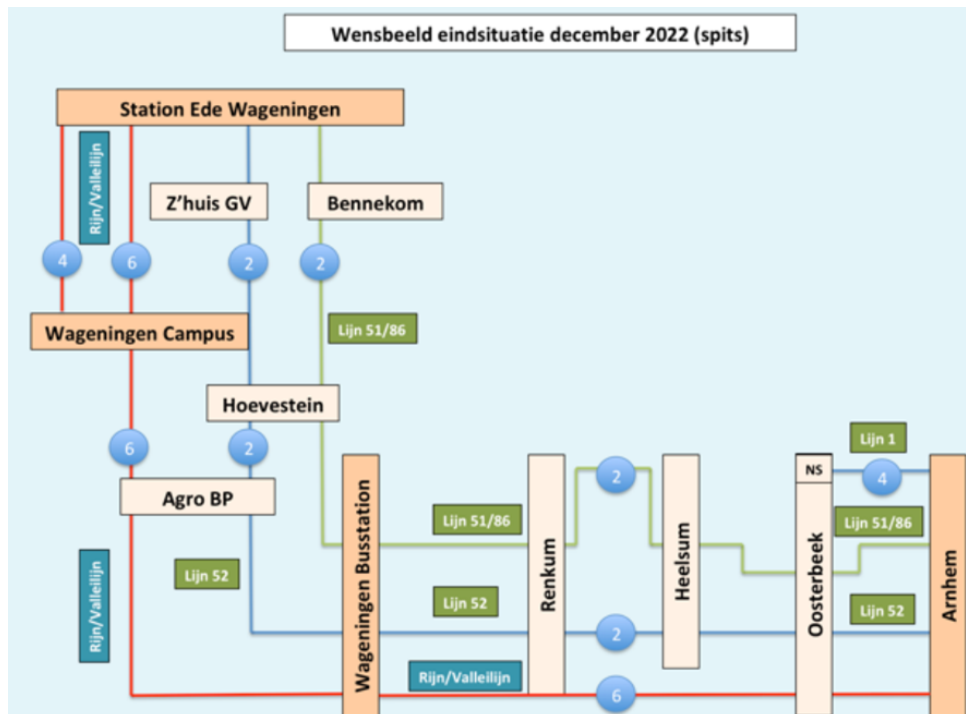
Buurtbus Druten - Wijchen

De gemeente Druten-Wijchen heeft de nadrukkelijke wens voor een buurtbus tussen Druten en Wijchen. Het voorstel is om hetzelfde traject te volgen als bij de buurtbus Middelaar – Mook – Malden. Hier is eerst (extern) potentie-onderzoek verricht op basis waarvan de huidige dienstregeling tot stand gekomen is.

Bij het onderzoek moet rekening gehouden worden met de bestaande buurtbus 563 Wijchen – Batenburg die in dezelfde omgeving rijdt.

HOV 352 – Rijnlijn

Door corona zijn we achteruitgeworpen als het gaat om volledige realisatie van de Rijnlijn in de beoogde opzet. Het oorspronkelijke wensbeeld is weergegeven in onderstaande afbeelding.



Ten opzichte van deze afbeelding hebben we in het afgelopen jaar tussen Arnhem en Wageningen een middenweg gezocht tussen lijn 52 en Rijn/Valleilijn; we hebben HOV 352 versneld in Renkum maar bedienen wel nog alle overige haltes op de route. Ook is de frequentie niet 8x pu maar max. 6x pu. Ook is lijn 1 het afgelopen jaar opgeheven. Tenslotte zijn de 12m bussen vervangen door 18m bussen.

Voor 2023 streven we ernaar om de gelede 18m gasbussen te vervangen door 18m trolley 2.0 bussen. Dat vergt een lange doorlooptijd ivm. het verhangen van de bovenleiding (van Stationsweg naar Utrechtseweg) en de levertijd van trolleymaterieel. De eerste stappen daarvoor zijn inmiddels gezet. Desondanks mag invoering van trolley 2.0 niet eerder dan medio 2023 worden verwacht.

Tegelijk met de introductie van trolley 2.0 bussen realiseren we extra capaciteit op de relatie Arnhem CS – Station Velperpoort – Elswede/HAN. De trolleybussen van de Rijnlijn rijden op dit traject op schooldagen 4x per uur in ochtend- (730-930) en middagspits (1400-1700) en gaan daarmee de bestaande stads- en streeklijnen ontlasten.

A003 | Burgers Zoo - CS - het Duifje

A008 | CS – Geitenkamp

Breng wil graag de oorspronkelijk geplande trolleyroute op 't Cranevelt in ere herstellen. De gemeente voegt daar de wens aan toe om de routes van lijn 3 en lijn 8 tussen CS en Rijnstate om te draaien.



Ruim 10 jaar geleden is op het laatste nippertje een politiek compromis gesloten tussen de toenmalige wethouder en de bewoners van 't Cranevelt. De geplande strakke route werd daarbij ingeruild voor de huidige luslijn. Tegelijkertijd werd het prachtige eindpunt bij Burgers Zoo gerealiseerd. Op dit moment hebben we dus een eindpunt in een lus. Reizigers die instappen langs de Cattepoelseweg op weg naar CS/Centrum kunnen dus geconfronteerd worden met een bus die enkele minuten na vertrek van hun halte stil gaat staan bij eindpunt Burgers Zoo. Tegelijkertijd voelen chauffeurs de passagiersdruk als ze de bus stilzetten bij Burgers Zoo met aan boord reizigers die verder willen reizen.

In aanvulling op dit voorstel draagt de gemeente Arnhem het verzoek aan om de routes van lijn 3 en 8 tussen CS en Rijnstate om te draaien. Daarmee wordt vermeden dat een stads-HOV-lijn door de relatief krappe infra van de stadswijken Sint Marten en

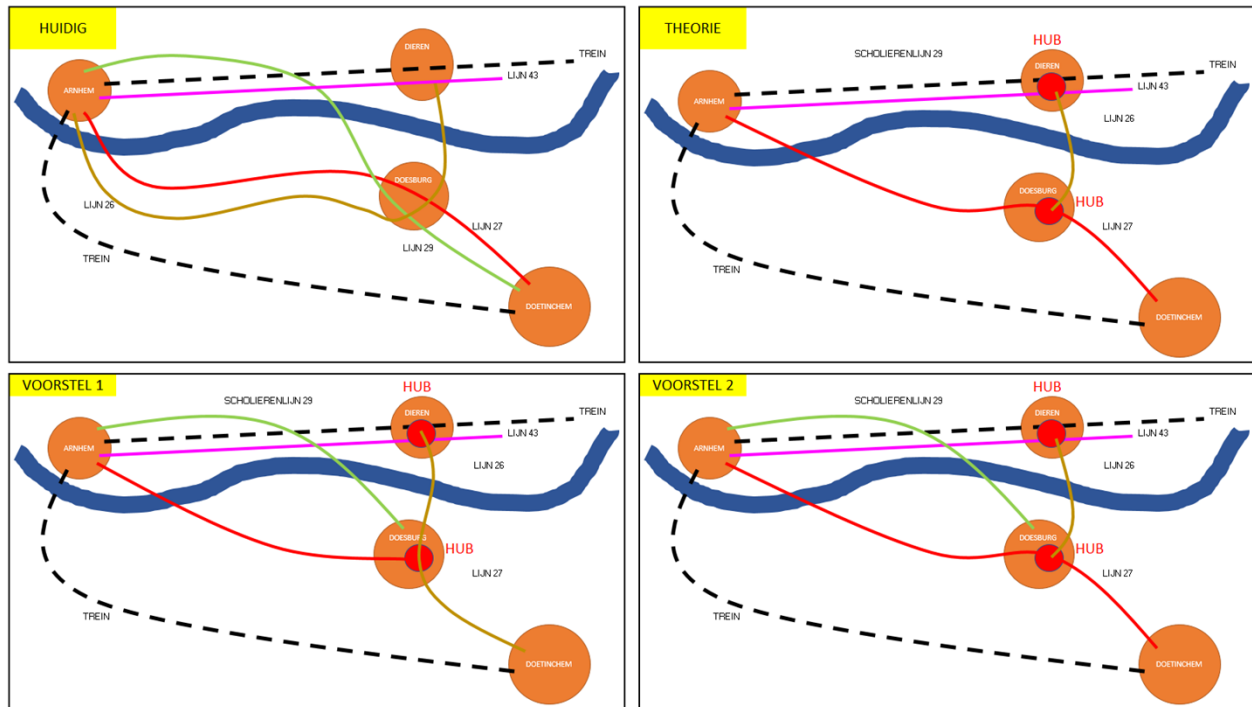
Vogelwijk rijdt terwijl de reguliere stadslijn de snelle route naar Rijnstate rijdt.. Ook vanuit het gegeven dat GOW30 mogelijk de doorstroming op de huidige route van lijn 3 nog verder gaat belemmeren.

Gelet op de vereiste (trolley)infra-aanpassingen vergt dit voorstel een langere doorlooptijd dan nu beschikbaar voor dr 2023.

A026 | Arnhem – Doesburg – Dieren | HUB gedachte

A027 | Arnhem – Giesbeek – Doesburg – Doetinchem | HUB gedachte

A029 | Arnhem – Rheden – Doesburg – Doetinchem | HUB gedachte



Het voorstel om de lijnen tussen Doetinchem, Dieren en Arnhem anders vorm te geven, conform de HUB gedachte, wordt vooralsnog aangehouden. Verder onderzoek volgt, ook omdat er binnen de gemeente Doesburg werkzaamheden gaan plaatsvinden die gevolgen hebben voor de buslijnen.

Plein 1944 – verzoek gemeente om halte te verbouwen tot stadsplein

De Gemeente Nijmegen heeft de wens om de halte Plein 1944 te verbouwen tot stadsplein. In dat kader wordt gevraagd of het OV kan uitwijken naar de halte Doddendaal. Dit brengt voor een aantal lijnen een routewijziging tussen centrum en CS met zich mee. Voor dit project wordt een aparte projectgroep gestart.

X005 | Beuningen – Nijmegen – Groesbeek

In het kader van HOV gaat de gemeente Nijmegen aan de slag met het project rondom sluis Weurt/Industriplein. Daarbij wordt de bestaande busbaan verlengd zodat lijn 5 sneller kan doorstromen richting Laan van Oost-Indië. Daarnaast wordt met de gemeente Beuningen gekeken naar mogelijkheden om het eindpunt van lijn 5 te verleggen naar Ewijk.

X085 | Druten – Nijmegen

Vanuit de provincie wordt ingezet op het sneller en betrouwbaarder maken van lijnen. Voor lijn 85 is er daarom een plan om de route in Druten te strekken. Omdat de gevolgen voor reizigers nader moeten worden onderzocht, is het plan niet opgenomen in de voorstellen 2023.



VII. Voorstellen nieuwe dienstregeling – ingaande 11 december 2022

A010/110 | CS – Papendal

Voorstel: opheffing spitslijn A110

Lijn 10 en 110 rijden in de ochtendspits gezamenlijk 4x pu richting Papendal via het RijnIJsselcollege. Door de verhuizing van het RijnIJssel college naar de Apeldoornseweg vallen er veel reizigers weg op deze lijnen. Hierdoor kan de spitsverdichting die lijn 110 tot voor Corona reed, definitief vervallen.

Het volledige passagiersaanbod richting Heijenoord, Het Dorp en Papendal kan worden opgevangen door lijn 10 en 105. In de bijlage is de bezetting van lijn 10 opgenomen.

Overwegingen:

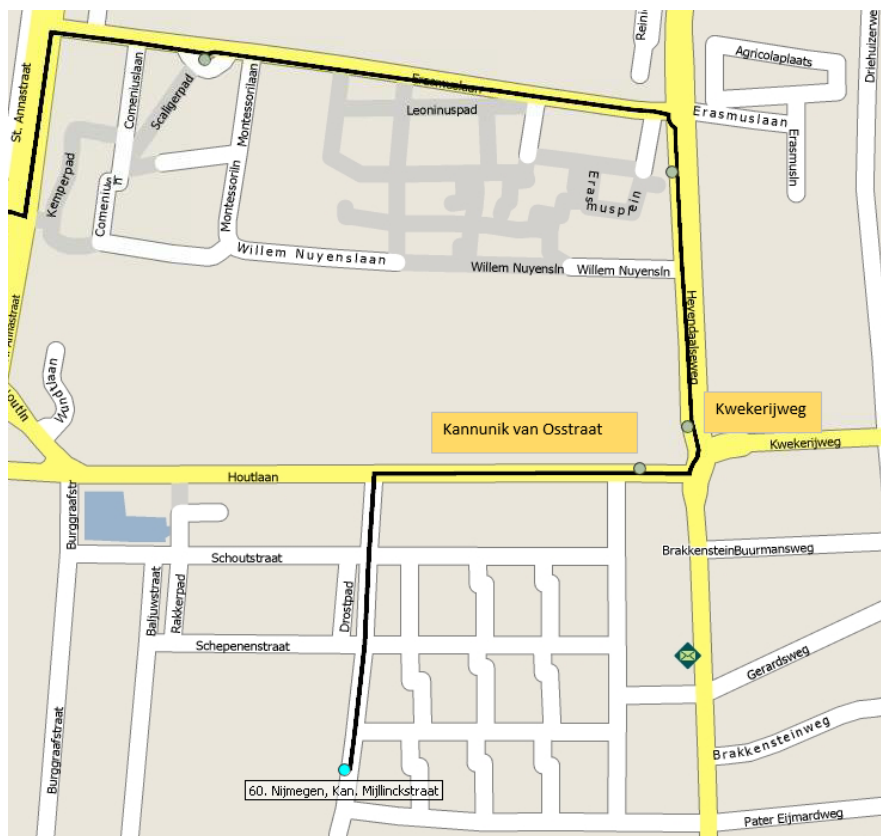
- + Bij een sterk dalend aantal reizigers is de kwartierdienst in de ochtendspits van 10 + 110 overbodig. Temeer omdat ook streeklijn 105 Arnhem – Barneveld ook al de relatie Arnhem CS – Papendal bedient. De bezettingscijfers van lijn 10, zonder ondersteuning van lijn 110, tonen aan dat er slechts sprake is van drukte op 2 ochtendritten en dan nog alleen tot de halte Brouwerijweg in Heijenoord. Waar nodig kan hier met een versterking op worden ingesprongen. Of kan lijn 110 in beperktere vorm, bijv. 2 spitsritten ingezet worden.
- Reizigers naar Papendal zijn langer onderweg (25 ipv 19 min). Of omdat ze met lijn 10 een minder directe route naar Papendal rijden of omdat lijn 105 niet op maar langs Papendal rijdt en er dus verder gelopen moet worden.
- Het is mogelijk dat het schoolgebouw dat verlaten is door het RijnIJsselcollege door een andere school in gebruik wordt genomen. Tot op heden is daar nog niets over bekend. Mocht dit gebeuren dan kan, zoals hierboven beschreven, lijn 110 weer geheel of gedeeltelijk ingezet worden.

Op jaarbasis bespaart dit voorstel 500 dru.

A014 | Arnhem – Nmg, Brakkenstein

Voorstel: halte Kannunik van Osstraat vervalt

Wij stellen voor om deze halte op lijn 14 op te heffen. Zoals in onderstaande afbeelding is te zien ligt de halte slechts 100 mtr verder dan de tweezijdige halte Kwekerijweg.



Overwegingen:

- + De halte Kann. van Osstraat is een eenzijdige halte en ligt slechts 100 mtr verder ligt de tweezijdige halte Kwekerijweg.
- + De haltes wordt beperkt gebruikt; ca. 10-12 instappers per dag. Ter vergelijking; de halte Kann. Mijlincstraat kent ca. 110 instappers per dag.
- Oppervlakte ontsluiting Brakkenstein vermindert heel licht.

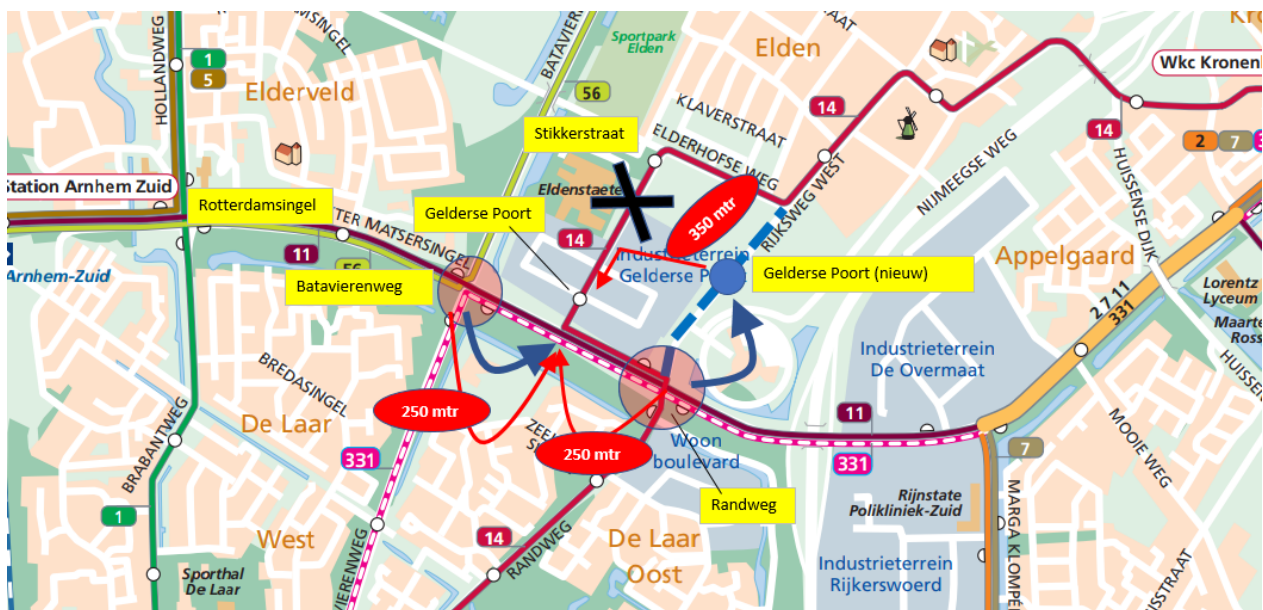
A014 | Arnhem – Nijmegen, Brakkenstein

A331 | Velp - Arnhem – Nijmegen

A011 | Station Arnhem Zuid – Arnhem CS

Voorstel: routewijziging A014 en gewijzigde haltes op A331 en A011

Vanuit de gemeente Arnhem wordt voorgesteld de route van lijn 14 op Gelderse Poort te strekken. Daarbij vervallen de haltes Gelderse Poort en Stikkerstraat tgv. één nieuwe halte Gelderse Poort en worden de haltes Batavierenweg en Randweg samengevoegd tot één nieuwe halte op de Burg. Matsersingel thv. de Meester D.U. Stikkerstraat.



Overwegingen:

- + Het rechtstrekken van streeklijnen binnen de stadsgrenzen past in het beleid van de provincie als het gaat om snellere verbindingen op streeklijnen. Deze route is inderdaad een zg. hoge hoed.
- + Het OHRA gebouw (ring tussen Gelderse Poort [nieuw] en Randweg) krijgt in de nabije toekomst een woonfunctie. De nieuwe halte Gelderse Poort biedt daar een iets betere OV bediening dan de halte Randweg.
- + Reizigers uit Elst zijn iets sneller in Arnhem.
- De haltes Stikkerstraat en Gelderse Poort zijn relatief goed gebruikte haltes met ca. 40 resp. 50 instappers per dag richting Arnhem CS. De benutting van deze haltes richting Elst is marginaal met ca. 5 resp. 7 instappers per dag.
- Ind.terrein Gelderse Poort wordt nu centraal doorkruist, straks is er sprake van randbediening.

- De loopafstand van het asielzoekerscentrum (boven Eldenstaete) naar de dichtstbijzijnde halte wordt vergroot van 100 naar ca. 400 mtr.
- De halte Randweg op lijn 331 kent ca. 120 instappers per dag ri Arnhem CS en ca. 40 instappers ri Elst. De drukte kan naar onze mening verklaard worden uit de centrale ligging tussen Ind.terrein Gelderse Poort, het OHRA gebouw en de Woonboulevard.

Voorstel Breng: we trekken lijn 14 recht via een nieuwe halte Gelderse Poort. Waarbij de haltes Stikkerstraat en Gelderse Poort (oud) vervallen. De samenvoeging van de haltes Randweg en Batavierenweg laten we achterwege vw. de effectieve ligging van de halte Randweg op de huidige plek.

Suggestie daarbij:

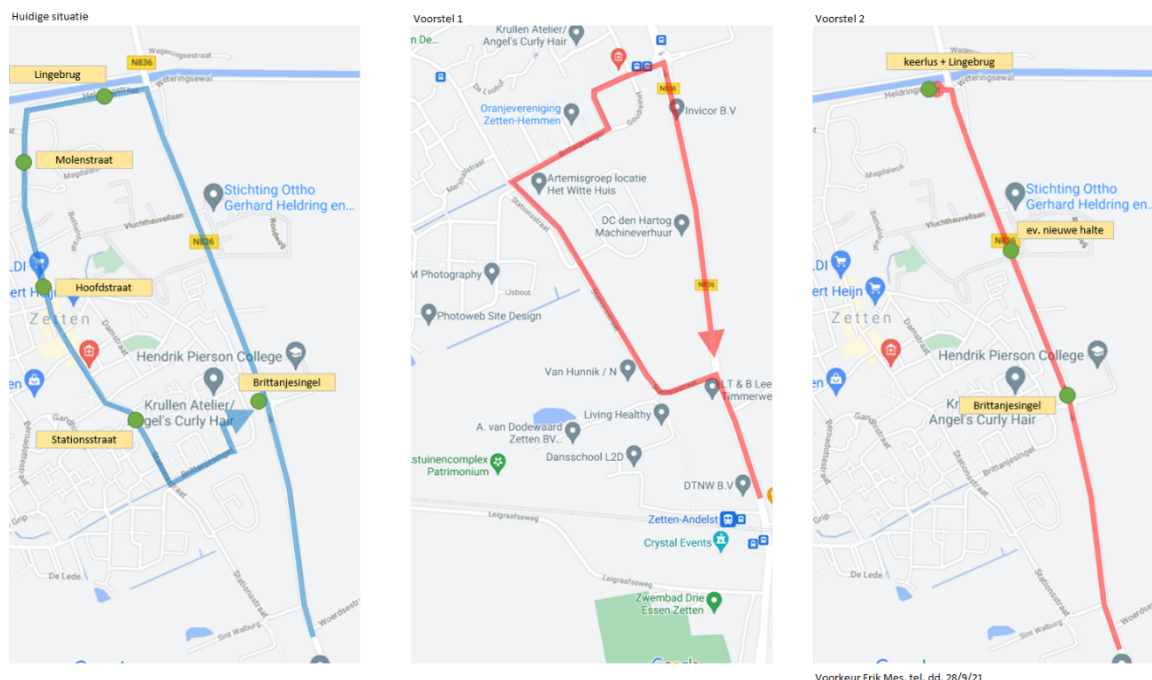
- een extra halte op de Batavierenweg (achter de Eldenstaete) om zo de bediening van deze omgeving op peil te houden. Hier rijdt lijn 56 in basis 2x pu.
- opheffing van de bestaande halte Batavierenweg (slechts 5 instappers per dag op lijn 11).

Op jaarbasis bespaart dit voorstel ca. 1000 dru.

A035 | Zetten – Elst – Bemmelen | routewijziging in Zetten

Voorstel: route strekken in Zetten

Er liggen meerdere voorstellen voor een gewijzigde route in Zetten. Aanleiding zijn klachten van omwonenden over grote bussen in een te krappe hoofdstraat. De gemeente is in overleg met aanwonenden en de dorpsraad over alternatieven. Een korte lus in het zuidelijk deel is een alternatief (voorstel 1) maar randontsluiting via de N836|Wageningsestraat is ook een alternatief (voorstel 2).

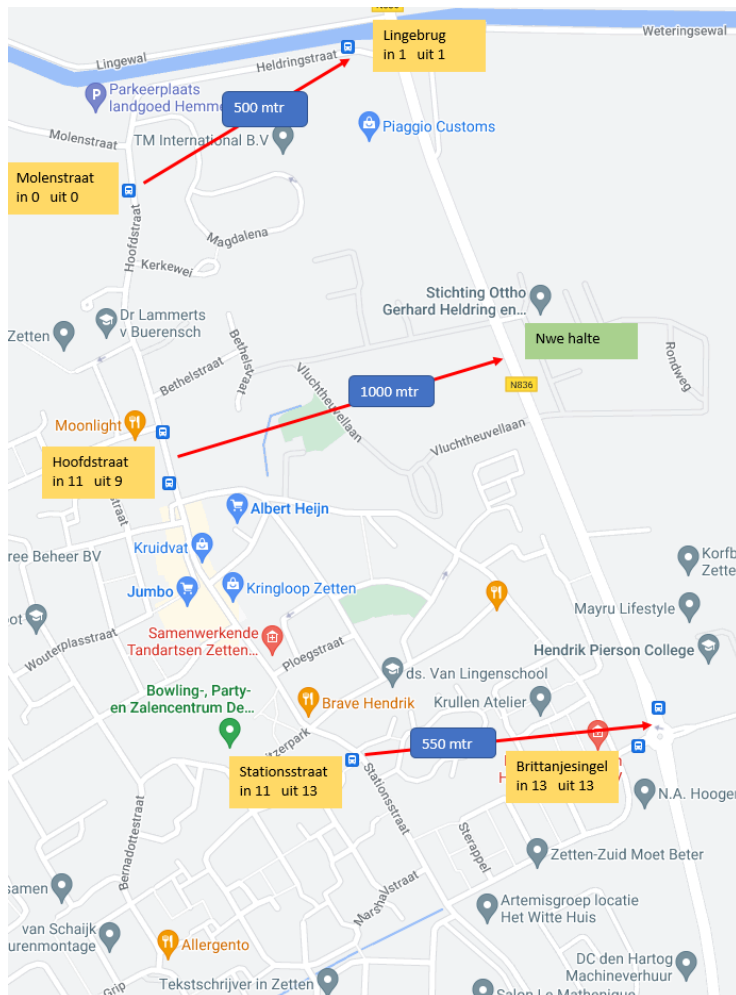


Inmiddels heeft de dorpsraad zich uitgesproken voor de variant via de Wageningseweg met keerlus bij de Lingebrug; de rechterafbeelding.

Overwegingen:

- + Vanuit de gemeente wordt aangegeven dat woningbouwontwikkeling in het komende decennium vooral plaats vindt ten oosten van de N836. Daar past voorstel 2 als beste bij. Op de lange termijn doorkruist lijn 35 de kern Zetten redelijk centraal.
- + De discussie over grote bussen in krappe straatjes in Zetten wordt definitief beslecht.
- + De doorstroming op lijn 35 verbetert aanzienlijk.
- De ontsluiting van Zetten wordt verminderd. Bestaande reizigers worden voor een deel gedwongen verder te lopen/fietsen naar de nieuwe haltes.

Vanuit infra overwegingen wordt medio 2022 een definitieve keuze gemaakt in route. Waarbij de voorkeur dus uitgaat naar randbediening via de Wageningsestraat zoals weergegeven in onderstaande afbeelding. De benodigde keerlus kan meegenomen worden in de provinciale werkzaamheden rond de Lingebrug medio 2023. Tot die tijd handhaven wij sowieso de huidige route.



Voorstel: route aanpassing in Elst conform onderstaande tekening met een extra halte.



Wij stellen voor om de route van lijn 35 in Elst licht te wijzigen alsmede een halte toe te voegen voor een betere bediening van het RijnIJsselcollege locatie Elst.

Overwegingen:

- + Betere bediening van het RijnIJsselcollege locatie Elst.
- + Er vervalt hierdoor geen andere halte.

A060 | Tolkamer – Arnhem

A061 | Westervoort – Duiven

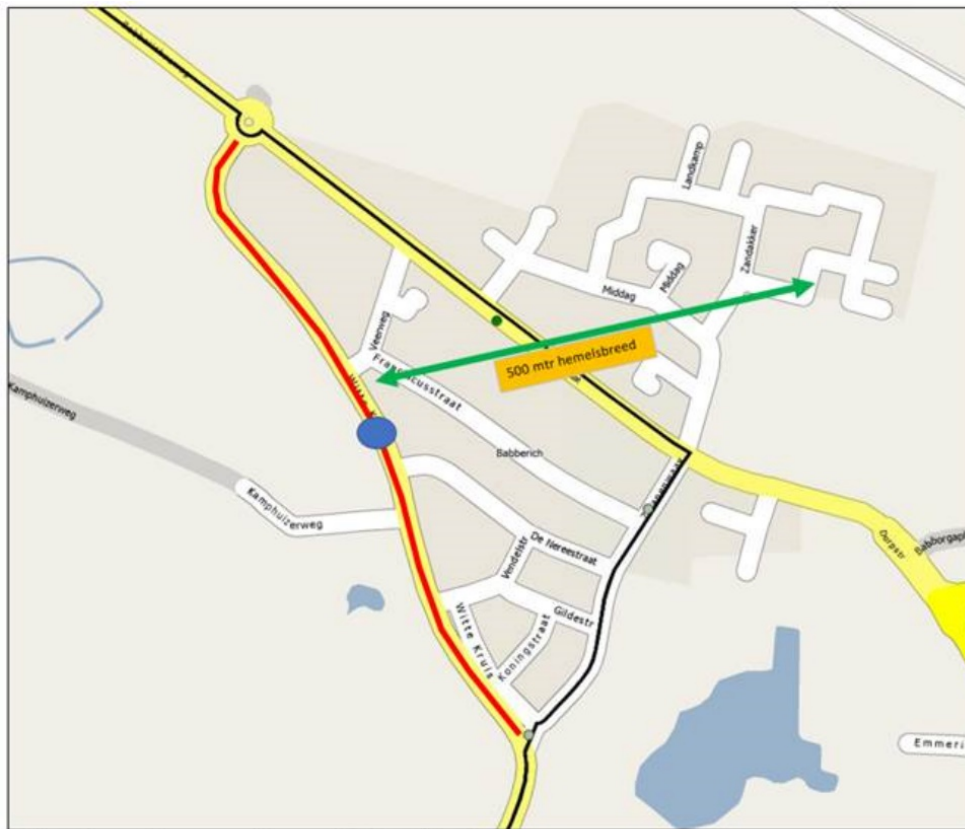
A062 | Duiven – Arnhem

A066 | Westervoort – Duiven

Voorstel: herstructurering van deze 4 lijnen. Onze voorstellen tav. deze lijnen vloeien ten dele voort uit het HOV actieplan mbt. lijn A060 en ten dele uit de wens voor een meer robuuste en simpelere dienstregeling voor de overige lijnen.

- Mbt. lijn 60 stellen wij voor om de routes in Arnhem en Westervoort te strekken conform het HOV actieplan. Dat betekent in Arnhem rijden via de Westervoortsedijk (ipv. Johan de Wittlaan) en in Westervoort een versnelde route waarbij het zuidelijkste deel van Westervoort niet meer wordt aangedaan.

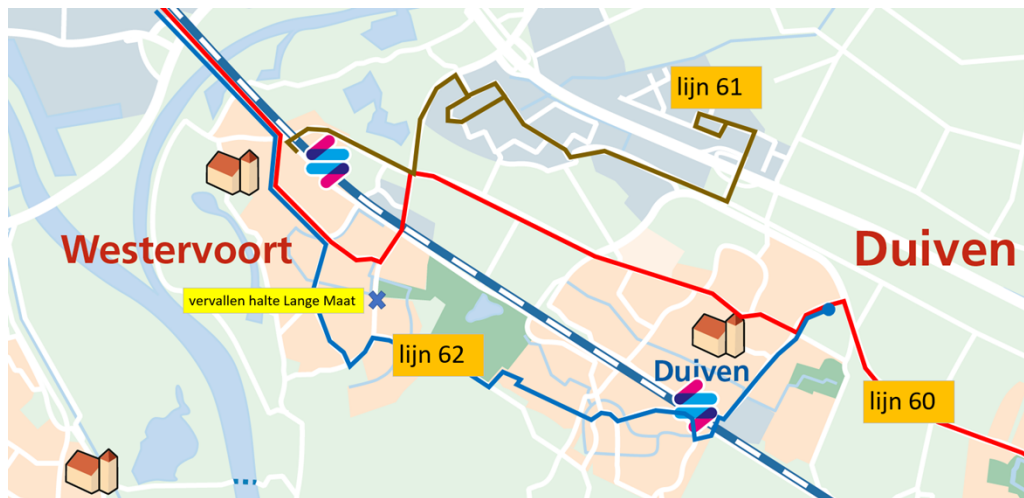
- Medio 2023 wijzigt de route van lijn 60 in Babberich cf. afbeelding.



Babberich, versnelde route en één centrale halte Babberich

- Verdere aanpassingen cf. HOV actieplan worden niet voor dr 2023 overwogen. Het betreft de volgende onderdelen van het HOV actieplan:
 - Trajekt Arnhem – Zevenaar upgraden en trajekt Zevenaar – Tolkamer separaat rijden.
 - Doortrekking HOV naar Zevenaar 7Poort (outletcenter va. 2024, wijk Groot Holthuizen en Liemers College).
 - Deze beide wijzigingsvoorstellen komen dus mogelijk later aan de orde.
 - Vervoerkundig is door Breng zowel naar gemeente als provincie aangegeven dat de HOV niet de oplossing is voor een verbinding Arnhem – Zevenaar Station – Zevenaar 7Poort.
 - Hiervoor zien wij veel meer in een stadslijnen op deze relatie.
 - Dit plan wordt komend jaar besproken. De verwachting is dat het outletcenter voorjaar 2024 gereed zal zijn.
 - Daarbij wordt ook de mogelijke HUB locatie Zevenaar Oost meegenomen.
- Lijn 62 rijdt op dit moment op werkdagen overdag naar eindpunt Centerpoort Noord. Wij stellen voor om deze lijn te laten eindigen op de halte Vergertlaan. Op iets langere termijn kan de bus nog één halte verder rijden (Schapenweide) maar dat vergt een keergelegenheid die er nu nog niet is.

- Die keergelegenheid kan waarschijnlijk meegenomen worden in de bouw van de Plakse Weide (300 won. rechts naast de halte Schapenweide). Aldus de gemeente.
- Lijn 66 vervalt geheel. Deze lijn rijdt, uitsluitend in de spits, tussen Station Westervoort en Duiven, Alliander. Wij stellen voor om de ritten van lijn 66 te verlengen naar Centerpoort Noord en op te nemen onder lijnnummer 61.
 - In aanvulling daarop overwegen wij in de daluren lijn 61 te laten vervallen en reizigers te verwijzen naar Haltetaxi RRReis.
 - In onderstaande afbeeldingen zijn de gewijzigde route in Arnhem en ook de wijzigingen in Westervoort en Duiven in beeld gebracht.



Overwegingen:

- + De overwegingen tav. het strekken van lijn 60 zijn opgenomen in het HOV actieplan.
- + Reizigers vanuit Duiven en Westervoort krijgen een iets snellere route naar Arnhem Centrum en CS.

- + Lijn 62: het aantal reizigers dat met lijn 62 naar Centerpoort Noord reist is zeer gering. Tegelijkertijd is dit laatste stukje van Duiven naar Centerpoort problematisch als het gaat om doorstroming.
- + Door lijn 66 op te heffen en te integreren in lijn 61 ontstaat er een simpeler OV netwerk.
- + De rijtijd van lijn 66 is erg krap. Gegeven de congestie gevoeligheid van Westervoort bij problemen op de A12 vallen er regelmatig ritten uit op deze lijn. Door lijn 61 en 66 te integreren kunnen we de omloop van de nieuwe lijn 61 iets verruimen en daarmee de betrouwbaarheid vergroten.
- + Centerpoort houdt in de spits 4x pu een bus.
- De mogelijkheid om vanuit Duiven rechtstreeks naar Centerpoort Noord te reizen vervalt. Dit is echter geen groot probleem. De meeste bezoekers van Centerpoort Noord zijn afkomstig van Station Westervoort (overstap van trein uit Arnhem). De reizigers die vanuit Duiven naar Centerpoort Noord rezen kunnen in Westervoort uitstappen en daar op lijn 61 stappen.
- De halte Lange Maat in Westervoort vervalt.

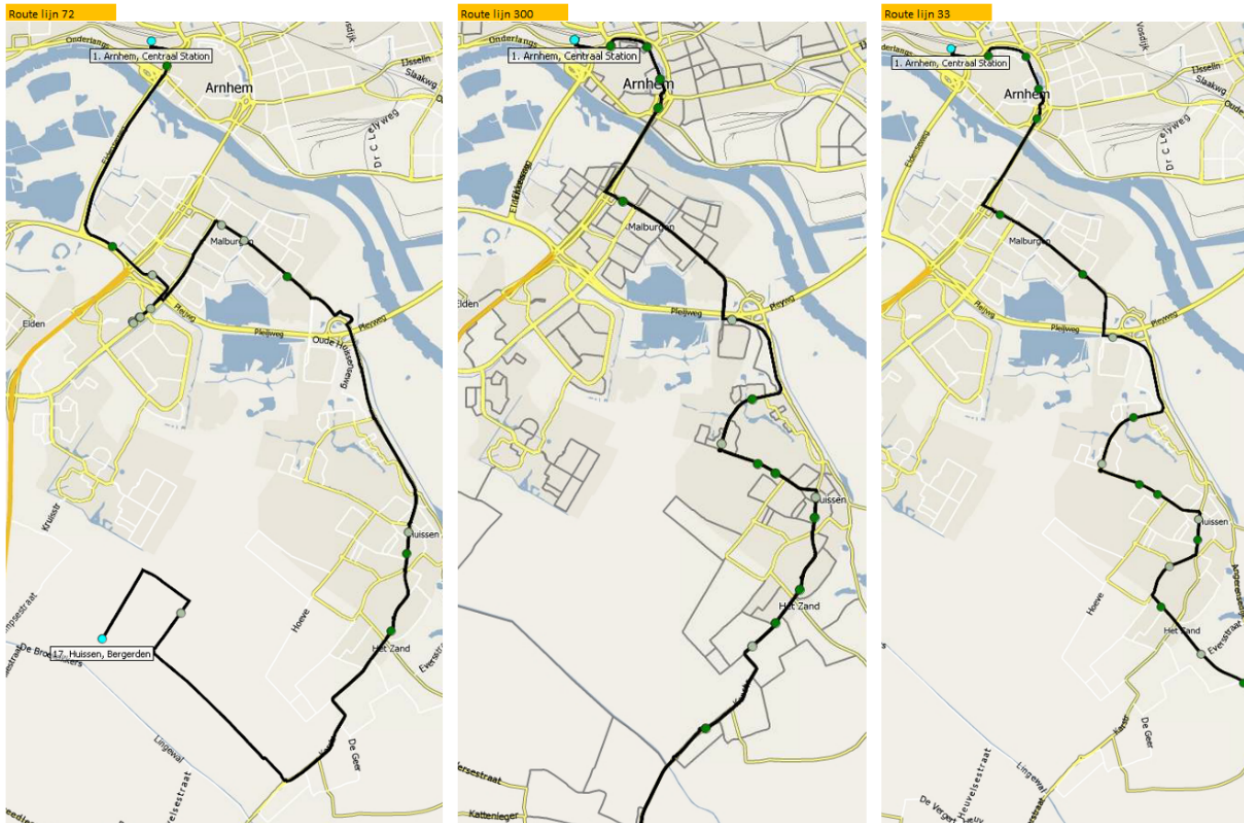
A060: op jaarbasis bespaart dit voorstel ca. 1350 dru.

A061: besparing mede afhankelijk van wel/niet Haltetaxi RRReis in daluren.

A072 | Arnhem – Huissen, Bergerden

Voorstel: opheffen en integreren met bestaande lijnen 33 en 300, aangevuld met een taxi-oplossing voor de last-mile. De beoogde taxi valt niet onder Haltetaxi RRReis maar wordt door Breng aangeboden.

Deze lijn rijdt specifiek voor Scalabor - groenbedrijven op Bergerden. Het is een spitslijn met 4 ritten per dag. Het gebruik is redelijk maar ook niet meer dan dat. In principe kunnen de lijnen 33 en 300 de reizigers voor Scalabor gemakkelijk meenemen (is immers tegenspits) tot bijvoorbeeld de halte Stadswal waarna een taxibus (of twee) de reizigers naar hun eindbestemming brengt. Dit vanuit het gegeven dat lijn 72 een maatgevende bus kost in de spits. Gelet op de doelgroep is voorzichtigheid gewenst. Wij treden in overleg met Scalabor over deze suggestie.



Vanuit de Gemeente Lingewaard wordt tav. deze lijn opgemerkt dat Agropark III eraan komt. In dat kader kan lijn 72 wellicht meer betekenen voor de ontsluiting aldaar. Bijvoorbeeld met een extra halte. Dat is bespreekbaar. Afhankelijk natuurlijk van het wel/niet voortbestaan van deze lijn.

A072: op jaarbasis bespaart dit voorstel ca. 625 dru.

A331 | Velp – Arnhem – Nijmegen

Voorstel: HOV 331 rijdt komend va. Velp/Arnhem niet meer naar Nijmegen Dukenburg maar naar Heijendaal.

Daarbij wordt het traject Weezenhof (Aldenhof) – CS – Plein 1944 een stadslijn die in termen van frequentie vergelijkbaar is met lijn X005 (spits 6x pu, dal 4x pu).

Overwegingen:

- + De drie OV hotspots in Nijmegen zijn CS, Centrum en Heijendaal. Het overgrote deel van alle reizigers in stad en streek heeft een van deze drie plekken als einddoel. Als lijn 331 naar Heijendaal rijdt worden alle drie genoemde hotspots rechtstreeks bediend.
- + Dukenburg is een wijkwinkelcentrum en heeft géén regionale aantrekkingskracht. Het is daarom niet nodig om streeklijnen rechtstreeks hiernaartoe te laten rijden.
- Er zijn wel reizigers die met lijn 331 over CS reizen van bijv. Oosterhout naar Dukenburg. Hun aantal is echter zeer gering. Uit de HB matrix over nov 2019 kan worden afgeleid dat op werkdagbasis 72 reizigers uit een kern ten noorden van Nijmegen over CS richting Weezenhof reizen. Dat is slechts 1,9% van alle reizigers op lijn 331. Deze reizigers kunnen in de nieuwe situatie overstappen op een stads- of streeklijn richting Weezenhof.

A331: op jaarbasis kost dit voorstel ca. 6200 dru. Hierbij kan ervoor gekozen worden om het aantal ritten op lijn 10 in te krimpen waardoor het aantal extra dru beperkt wordt.

A331 | Velp – Arnhem – Nijmegen

Voorstel: de nieuwe halte Rijnstate Poli Elst opnemen in de route van lijn 331

Overwegingen:

- + Naast de poli worden er ook een zwembad en middelbare school gerealiseerd. Daarmee lijkt er voldoende reizigersvraag te worden gegenereerd.
- + De provincie heeft een aantal voorwaarden gesteld voor het opnemen van deze extra halte op lijn 331:
 - a. De gemeente zorgt dat er een aantal abonnementen gaan worden afgenomen door de gebruikers van de halte (de gemeente kan dit afdwingen in eisen rondom de vergunningen);
 - b. De gemeente zorgt ervoor dat het beheer en onderhoud van de haltes fatsoenlijk wordt geregeld.
- Het aantal haltes op deze HOV lijn neemt toe. Dat gaat ten koste van de snelheid van de lijn.

X003 | Oosterhout – Nijmegen

Voorstel: om de bestaande route te wijzigen conform de blauwe stippellijn in onderstaande afbeelding.

Het is de vraag of de route van lijn 3 via de Waaldijk op termijn nog houdbaar is gegeven de voorgenomen herinrichting van deze weg. De provincie uit dan ook de wens om de route over de dijk niet meer terug te laten komen. Met de gemeente Overbetuwe zijn gesprekken gaande over een andere route met een centraal eindpunt in Oosterhout, ter hoogte van de van Woerkomstraat. Hiermee wordt de verkeersdruk op een aantal woonstraten verminderd. In onderstaande afbeelding is het routevoorstel opgenomen (blauw gestippeld).

De haltes van Woerkomstraat en van Boetzelaerstraat kennen resp. ca. 11 en 2 instappers per dag.

De routewijziging kan ingaan in december 2022. De keerlus in de buurt van de van Woerkomstraat wordt op een later moment gerealiseerd. Tot die tijd rijdt lijn 3 de bestaande lus door Oosterhout.



Overwegingen:

- + Conflicten bus-fiets op de Waaldijk worden vermeden.
- Oppervlakte-ontsluiting Oosterhout Dorp vermindert. Gebruikers van de haltes die verlaten worden moeten verder lopen naar een vervangende halte.

X003	Oosterhout – Nijmegen	halte Hof van Holland
A014	Arnhem – Nijmegen, Brakkenstein	halte Hof van Holland
A331	Velp - Arnhem – Nijmegen	halte Hof van Holland

Voorstel: halte Hof van Holland opnemen in de route zodra deze halte gereed is.

De halte Hof van Holland wordt waarschijnlijk deze zomer gerealiseerd. Dan kan deze halte opgenomen worden in de routes van de lijnen X003, A014 en A331. Met deze halte wordt de gelijknamige nieuwbouwwijk verbonden met Nijmegen Centrum en Station.



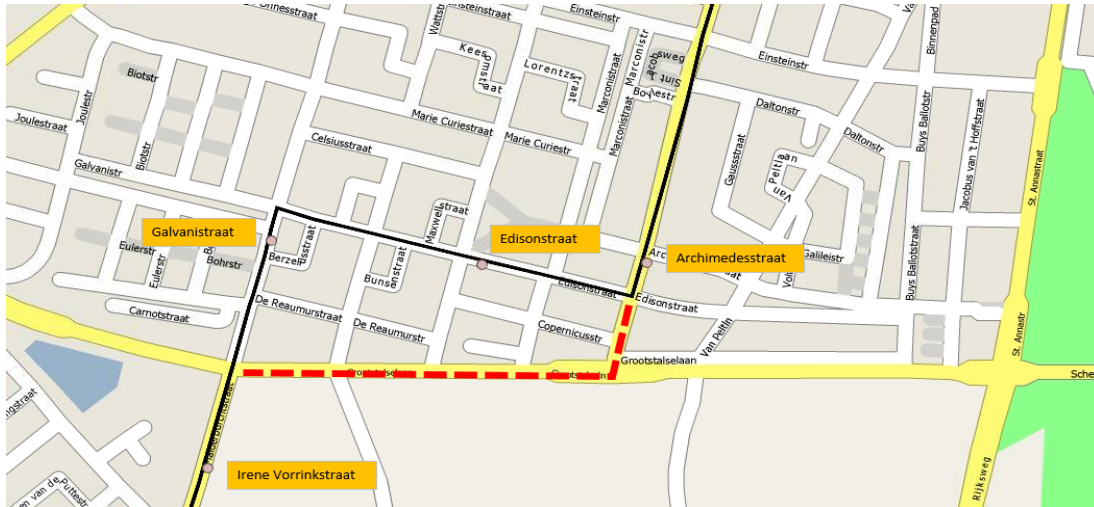
X006 | Station Dukenburg – Nijmegen CS – Neerbosch Oost

Voorstel: routewijziging in Hatert conform onderstaande afbeelding.

Gemeente Nijmegen verzoekt ivm. GOW30 om de Edisonstraat te verlaten tgv. St. Jacobslaan/Grootstalselaan cf. onderstaande tekening.

Provincie Gelderland: Edisonstraat verlaten kan (past ook binnen onze visie), mits de gemeente zorgt dat de VRI Jacobslaan/Grootstalselaan wordt uitgerust met KAR ten gunste van de doorstroming bus.

De haltes Edisonstraat en Galvanistraat kennen resp. 138 en 203 reizigers in ri Nijmegen Centrum/CS en 65 en 60 reizigers ri Dukenburg. Reizigers wijken uit naar de haltes Archimedesstraat en Irene Vorrinkstraat. Wij overleggen met de gemeente Nijmegen de mogelijkheden voor een vervangende halte op de Grootstalselaan.



X008 | Hatert – Nijmegen CS – Berg en Dal

Voorstel (gemeente Nijmegen): lijn 8 verlaat de Hertogstraat in Nijmegen tgv. een nieuwe route.

De gemeente Nijmegen vraagt (nogmaals) of de bus uit de Hertogstraat gehaald kan worden ivm. GOW30 in de binnenstad. Vanuit de provincie wordt aangegeven: het verlaten van de Hertogstraat is lastig vanwege de oversteek van de Singel. De bediening Daalseweg moet in stand blijven en vanaf de Singel kun je niet linksaf de Daalseweg op. Alternatieve routes zijn niet makkelijk te vinden.

Breng: het is mogelijk om komende vanuit de Daalseweg linksaf te slaan om via de halte Centrum Zuid (vh. Nassausingel) naar CS te rijden en omgekeerd. Zie de rode stippellijn in onderstaande afbeelding. Daarmee wordt toch het centrum bediend via de halte Centrum Zuid. De bediening van de Waalkade verslechtert in deze opzet wel.

Wij constateren echter dat de doorstroming over de Singels nog lang niet optimaal is. Extra OV lijnen naar dit traject brengen heeft dan ook niet onze voorkeur.



Voorstel Breng: lijn 8 handhaven op huidige route totdat de doorstroming op de Singels verbeterd is.

Voorstel: routewijziging in Lent.



Er ligt een wens om de route in Lent te wijzigen. Die wens komt voort uit klachten over bussen langs een basisschool en twee halterende bussen achter elkaar op de eindhalte Thermion Oost. Vervoerkundig moet we constateren dat bus op de Laauwikstraat te gast is op een fietsstraat. Qua doorstroming en veiligheid niet optimaal.

Op dit moment liggen, naast handhaving van de bestaande route, twee alternatieven voor. In onderstaande afbeelding zijn die in rood en (gestippeld) blauw opgenomen. De blauwe variant is vervoerkundig het meest logisch maar het betekent wel dat lijn 15 belandt in de relatief slechte doorstroming op de Turennesingel.

De rode variant is iet minder logisch (je rijdt een stukje “de verkeerde kant op”) maar zal minder doorstromingsproblemen hebben.

Wij overleggen met de gemeente over de best mogelijk variant.

Voorstel: route strekken in Ooij conform onderstaande afbeelding.



Dit voorstel is ook al gedaan in het kader van dr 2022. In een 2^e advies-aanvraag (na afwijzing van de 1^e aanvraag) hebben wij de argumenten nogmaals op rij gezet (zie hieronder). Ook hebben wij met de gemeente Berg en Dal afgesproken dat we tot ingang dr 2023 (11 dec 2022) door Ooij blijven rijden. Om daarna alsnog de kern te verlaten en Ooij vanaf de Sint Hubertusweg te bedienen.

Overwegingen:

1. Op de Kerkdijk, Prins Bernhardstraat en de Nassastraat is er sprake van veel bochtenwerk en krappe situaties. Daarbij zijn de bestaande richtlijnen, vastgelegd in het CROW-OV, niet gevolgd.
 - a. Inmiddels zijn ook verdere aanpassingen gedaan met een “chicane” thv. de H. Hubertuskerk en zijn er paaltjes geplaatst langs de Kerkdijk. Verdere verslechtingen die eerder nog niet aan de orde waren.
2. De wegbreedte op genoemde wegvakken bedraagt in de meeste gevallen slechts 4,6 mtr. waar de CROW richtlijn 6,5 mtr. voorschrijft. Het gevolg is dat grote voertuigen elkaar niet of slechts met de grootste moeite kunnen passeren. Of zelfs achteruit moeten rijden om passeren mogelijk te maken.

3. Wij hebben nooit akkoord gegeven op het ontwerp zoals dat nu gerealiseerd is. De gemeentelijke wens om lijn 80 in Ooij te handhaven is wat ons betreft zeer tegenstrijdig met de genomen inframesmaatregelen.

X080: op jaarbasis bespaart dit voorstel ca. 1.100 dru.

X085 | Druten – Nijmegen

Voorstel: laatste rit Nijmegen – Druten op zaterdag herstellen.

Avondritten

Er ligt een verzoek om meer consistentie in avondritten Druten – Nijmegen vv: op zaterdag zijn de mogelijkheden in de late avond beperkter dan op werkdagen en zondag. Verzoek om dat te verbeteren of een halfuurdienst te bieden in de avonduren.

	naar Nijmegen	naar Druten
mv	22:31 23:01 0:01	22:17 23:17 0:43
za	22:31 23:01 0:01	21:47 22:17 23:17
zo	22:01 22:31 23:01	21:47 22:17 23:43

Voorstel: In de actuele dienstregeling rijden wij in het SAN niet meer na 24:00u. Naar verwachting zullen wij in december opschalen vanwege het halen van 80% reizigersherstel (zie ook punt II reizigersherstel). In dat kader worden ook weer de ritten na 24:00u geboden. En dat betekent dat de avondritten van lijn 85 er als volgt uit komen te zien:

	naar Nijmegen	naar Druten
mv	22:31 23:01 0:01	22:17 23:17 0:43
za	22:31 23:01 0:01	22:17 23:17 0:43
zo	22:01 22:31 23:01	21:47 22:17 23:43

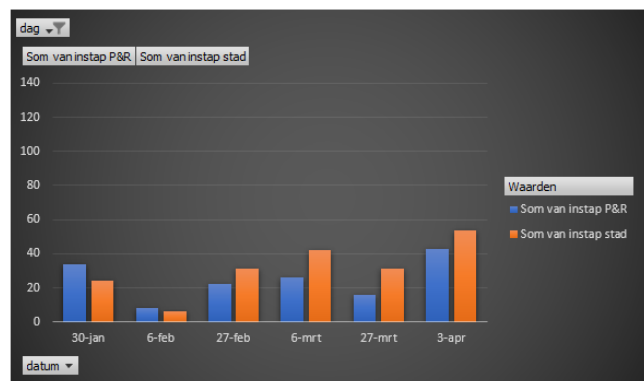
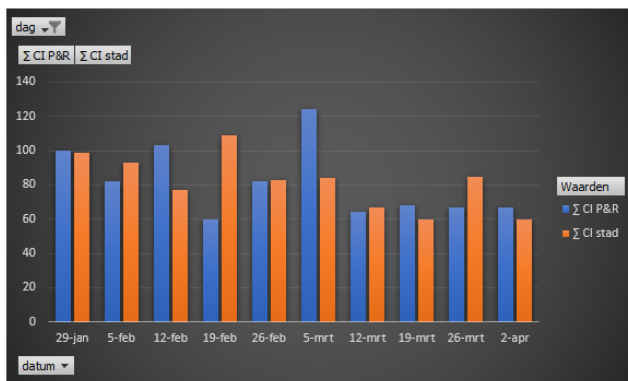
De late zaterdagavondrit van Nijmegen naar Druten komt daarmee weer terug. Het belang van een late avondrit op zondag van Nijmegen naar Druten is gering vv. het ontbreken van uitgaanspubliek op zondag.

NB: Mede door het wegvallen van lijn 5 in het Waterkwartier wordt door het ROCOV geconstateerd dat de doorkomsttijden in het Waterkwartier te veel fluctueren. In die klacht herkennen we ons totaal niet. Hiervoor verwijzen wij naar de haltevertrekstaten van lijn 5 zoals die opgevraagd kunnen worden op de Breng site. Die tonen aan dat lijn 5 zorgvuldig gespreid over de uurblokken rijdt.

X125 | P&R Nijmegen Noord – Centrum

Voorstel: bedieningstijden en route wijzigen.

- Route: niet meer naar Hertogplein rijden maar dezelfde route als lijn 300, dus via de centrumhaltes op de Singel naar CS. Ook onder lijnnummer 300. Dat geeft meer duidelijkheid.
- Bedieningsperiode: nu rijdt lijn 125 als volgt:
 - jan-sep: elke zaterdag, jan-sep 1e + laatste zondag vd. maand en okt-dec elke zondag
 - voorstel om elke zaterdag en zondag te rijden.
 - Aandachtspunt: vervoerkundig zorgt het voorstel voor een substantiële verbetering maar het aantal reizigers op P&R NN is nog wel erg beperkt na corona. Op zaterdag maken ca. 150 reizigers gebruik van P&R NN (75 heen + 75 terug), op zondag ca. 60 reizigers.
 - Zie onderstaande grafiek voor de gebruikscijfers van dit jaar. Links de zaterdagcijfers, rechts die van zondag.
 - Tegelijkertijd bekijken gemeente en provincie hoe ze P&R Nijmegen Noord kunnen upgraden naar een volwaardige en aantrekkelijke HUB.



X125: op jaarbasis kost dit voorstel ca. 550 dru.

Kleine zaken:

- A008 - haltenaam Moscowa: komt 2x voor in Arnhem: op lijn 8 aan de Brandts Buysweg en op lijn 91 en 231 aan de Apeldoornseweg.
 - Wij stellen voor om de halte Moscowa/Brandts Buysweg te hernoemen naar “de Waterberg”.
- A002 A007 - haltenaam Arnhem, Poli Zuid vervangen door Arnhem, Ind.terrein Rijkerswoerd.
 - lom. en ovv. de gemeente Arnhem.
- A014: laatste ritten eindigen niet logisch: zaterdag naar Brabantweg, andere dagen naar Griegstraat.
 - Wordt aangepast.
- A026 + A027: rijden in de ochtendspits (v. 7:37u Arnhem - Doesburg) gelijktijdig.
 - Klopt, het is dit of een matrit over hetzelfde traject. Wij hebben ervoor gekozen om deze rit daarom als dienstrit in te leggen.
- A033 - haltenaam Gendt, Molenstraat door Gendt, Molenstraat Gendt.
- A033 - haltenaam Angeren, Molenstraat door Angeren, Molenstraat Angeren.
 - Omdat 2 haltes met dezelfde naam voorkomen op lijn 33.
- X083 - haltenaam Mook, Gemeentehuis, vervangen door Mook, Gemeentehuis Mook.
- X083 - haltenaam Nieuw Bergen, Gemeentehuis, vervangen door Nieuw Bergen, Gemeentehuis Nw. Bergen.
 - Omdat 2 haltes met dezelfde naam voorkomen op lijn 83.
- X003 spreiding met A014 beter?
 - Helaas niet mogelijk zonder inzet van een extra bus. We moeten kiezen tussen spreiding richting Nijmegen of richting Arnhem.

= = =