

Bijlage 1: Voorstellen dr 2022

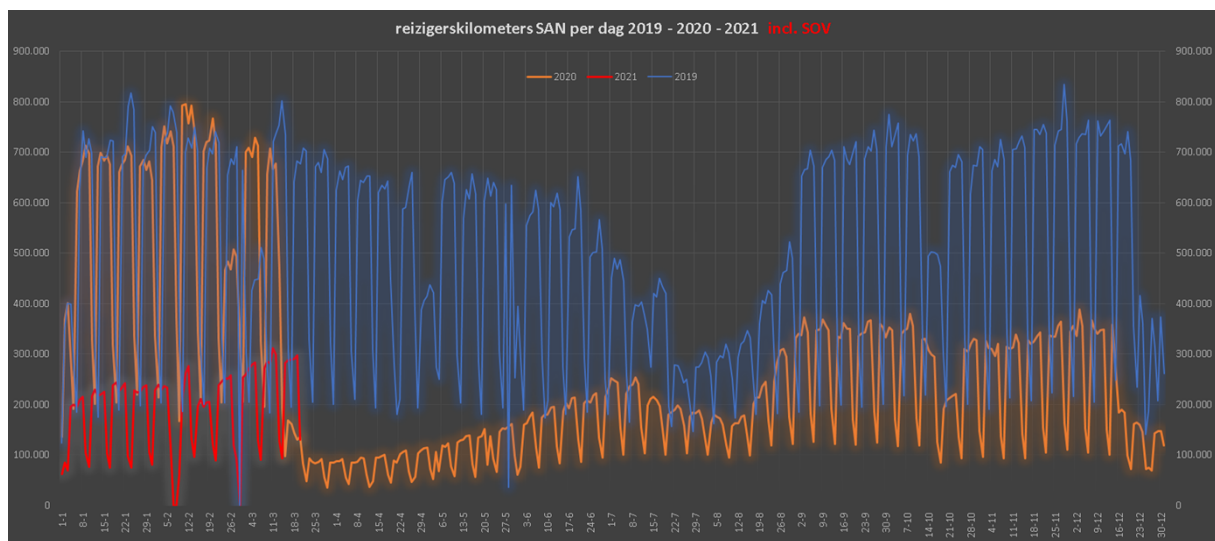
Normaal gesproken is het vervoerplan een op zichzelf staand plan gericht op de dienstregeling van het volgende jaar. Dit jaar is echter alles anders. Het vervoerplan is nu een onderdeel (bijlage) van het transitieplan. Daarom, op basis van een aantal vragen en in het kort, een aantal relevante passages uit het transitieplan die bepalend zijn voor de inhoud van dit vervoerplan.

Wat is het transitieplan?

- Een plan om op de korte termijn financiële gaten te dichten die zijn ontstaan als gevolg van de coronacrisis.
- Het plan moet tevens het moment benutten voor gewenste doorontwikkeling van het mobiliteitsaanbod in de regio Arnhem-Nijmegen.
- Tenslotte moet het transitieplan Hermes/Breng langdurig het perspectief bieden op een gezonde financiële bedrijfsvoering gebaseerd op een goede balans tussen kosten, opbrengsten en risicoverdeling.

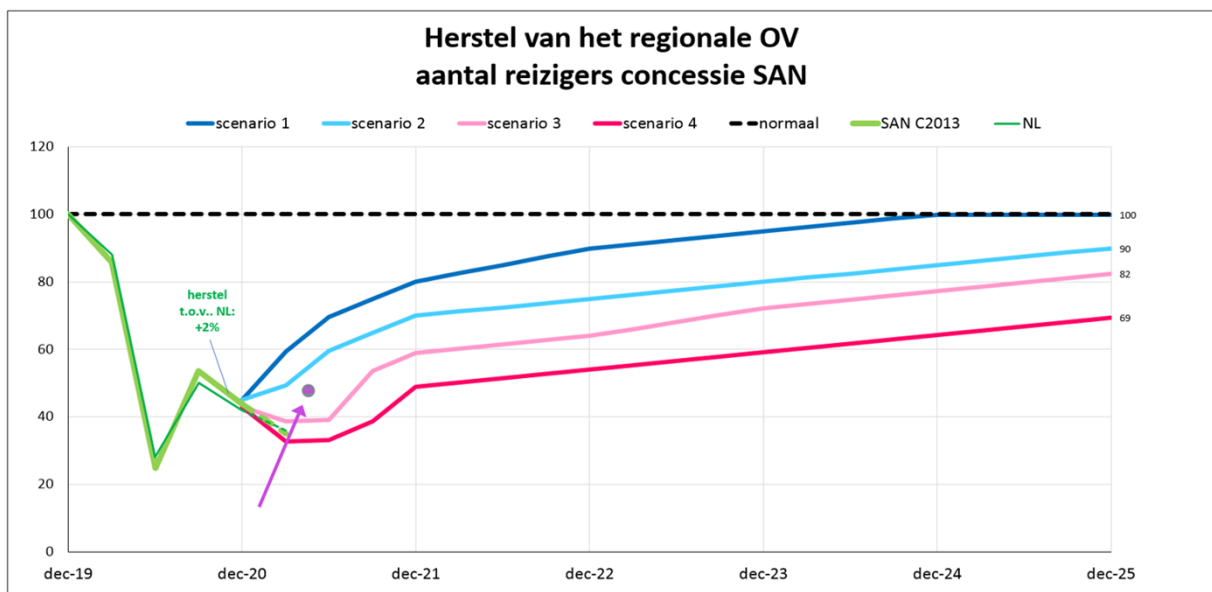
Waarom is een transitieplan noodzakelijk?

- Het plan is noodzakelijk omdat de reizigerskilometers fors achterblijven bij de prognose zoals die gemaakt is bij de start van de concessie. Een prognose ook waarop Breng haar bedrijfsvoering heeft afgestemd.



Komen de reizigers in het SAN weer terug?

- Ja dat doen ze. Maar niet allemaal en wanneer is nog de vraag. Daarover buigen zich de gezamenlijke vervoerbedrijven, diverse overheden samen met het ministerie, ondersteunt door het KIM.
- Dat resulteert in een aantal mogelijke scenario's. Scenario 3 en 4 leken tot voor kort het meest realistisch. Maar als het gaat om reizigerskilometers zitten we inmiddels op ca. 48% van normaal. Dat is in onderstaande grafiek met het paarse bolletje weergegeven. De veronderstelling dat we daarmee doorgroeien naar scenario 2 lijkt te optimistisch. Het lijkt er eerder op dat verwachte groei in scenario 3 eerder opgetreden is.
- In elk geval lijkt het erop dat we in 2022 rekening moeten houden met 50-75% van het normale aantal reizigers (vergeleken met basisjaar 2019).
- Als het gaat om de bezettingscijfers die ik meelever ter onderbouwing zie je dan ook vrijwel altijd erboven staan: **75% = best case scenario 2022**. We verwachten ultimo 2022 maximaal 75% van het aantal reizigers te vervoeren van het laatste normale jaar: 2019.



Wat betekent het bovenstaande voor het aantal dru dat we komend jaar gaan bieden?

- Voordat de pandemie haar intrede deed reed Breng in het SAN ca. 850.000 dru op jaarbasis.
- Op dit moment rijden we de vakantiedienstregeling (met enkele aanvullende maatregelen) die effectief 765.000 dru per jaar genereert (ofwel 10% minder dru dan normaal).
- Met de provincie streven we ernaar om ca. 740.000 dru op jaarbasis te bieden.
- Deze 740.000 dru is met reden tot stand gekomen. Bij deze dru aantallen kunnen we nog steeds een aantrekkelijk OV aanbod in het SAN garanderen waarbij op drukke lijnen 4x pu wordt gereden en op minder drukke lijnen minstens nog 2x pu.
- De daling van 765 naar 740 bestaat enerzijds uit een verhoging van de frequentie op lijnen waar na de zomervakantie het scholierenaanbod weer zal stijgen en anderzijds uit verlaging van het voorzieningenniveau elders. Verlaging oa. door herstructurering, opheffing of beperking van frequentie of bedieningsperiode.

Overzicht voorgestelde wijzigingen

1. Niteliners

- Niet rijden in dr 2022

Overwegingen bij het basisidee:

Argumenten voor doorvoering van het basisidee:

- + De Niteliners zijn een zeer dure voorziening in een tijd dat het OV (en de provincie als opdrachtverlener) alle zeilen moet bij zetten om het OV-aanbod op peil te houden.

Argumenten tegen doorvoering van het basisidee:

- Als de horeca weer open gaat zullen jongeren zelf de hogere kosten van nachtelijk vervoer moeten dragen.

2. A001 - stadsdienst Arnhem | Oosterbeek - CS – Velp

A352 - HOV | Arnhem - Wageningen

- A001 - trajectdeel Oosterbeek op lijn A001 opheffen tgv. HOV 352
- A352 - strekken in Renkum
- A352 - 12m gasbussen op A352 vervangen door 18m trolley 2.0 (of anders 18m materieel).

Overwegingen bij het basisidee:

Argumenten voor doorvoering van het basisidee:

- + Met dit plan wordt, ondanks de crisis, toch invulling gegeven aan de HOV- en verduurzamingsambitie van de provincie Gelderland terwijl gelijktijdig het aantal dru wordt verminderd.
- + Met het strekken van lijn 352 wordt de lijn versneld. Enerzijds door de kortere route, anderzijds doordat het aantal haltes gereduceerd wordt/kan worden.
- + Door het versnellen van lijn 352 faciliteren we de verwachte groei van het aantal studenten aan de WUR dat (deels) via Arnhem reist.
- + Het reizigersaanbod tussen Oosterbeek en Arnhem is te gering om de gezamenlijke hoge frequentie van de lijnen 1, 51 en 352 te rechtvaardigen. Zeker gelet op de verwachte langdurige reizigersdaling agv. corona.
- + De grootste groep reizigers (ruim 500/werkdag) profiteert van de snellere verbinding.
- + Lijn 352 is een duidelijke groeilijn. De groei manifesteert zich met name op het traject Wageningen – Arnhem en nauwelijks tussen Oosterbeek en Arnhem.
 - a. Lijn 1 daarentegen groeit slechts marginaal, en dan vooral tussen Arnhem, CS en Velp.
- + Lijn 51 blijft Heelsum en Renkum ontsluiten zodat reizigers die de afstand tot een halte van lijn 352 te groot vinden een alternatief hebben.

Argumenten tegen doorvoering van het basisidee:

- Het aantal bussen tussen Arnhem en Oosterbeek daalt van 10x naar 6x per uur. Waarbij wij aantekenen dat de feitelijke frequentiedaling beperkter is omdat deze 10 bussen niet exact gespreid rijden maar soms achter elkaar.
- De bediening van de haltes A. Weeninklaan, Cronjéweg en Station Oosterbeek vervalt.

- Reizigers uit Renkum worden geconfronteerd met een langere voortransporttijd in geval ze gebruik willen maken van lijn 352.
- Bediening van de halte Don Boscoweg in Renkum vervalt geheel. Reizigers kunnen gebruik maken van de vervangende (nieuwe) halte op de Utrechtseweg nabij de kruising met de N225.

Het aantal reizigers dat profiteert van versnelling bedraagt ca. 600. Het aantal gedupeerden ca. 200. Per saldo een duidelijke verbetering van het OV tussen Arnhem en Wageningen.

Doorkijk:

Zodra de reizigersaantallen weer gaan groeien kan de frequentie van HOV 352 verhoogd worden van 6x naar 8x pu. Daarbij kan de lijn gesplitst worden in de bestaande HOV 352 in een frequentie van 4x pu en een supersneldienst die niet door maar langs Renkum rijdt en die eveneens 4x pu rijdt. Beide lijnen kunnen dan doorrijden naar Station Ede Wageningen via de twee beoogde HOV routes tussen Wageningen en Station Ede Wageningen. Uiteraard wordt gestreefd naar inzet van trolley 2.0 bussen.

Bijlage 1:

Gezamenlijke bezetting lijn 1 + 352 op het drukste deeltraject: Oosterbeek – Arnhem. De bezetting zijn bepaald voor het best case scenario (=75% van normaal). De cijfers en de beoogde frequentie tonen aan dat opheffing van lijn 1 tgv. 352 zonder meer haalbaar is.

3. A002 - stadsdienst Arnhem | CS - de Laar Oost
 - Rijtijd beperken

Overwegingen bij het basisidee:

Argumenten voor doorvoering van het basisidee:

- + Betrouwbaardere dienstregeling voor reizigers.
- + De oorspronkelijke rijtijd is nooit meer herijkt en daardoor te lang.

4. A005 - stadsdienst Arnhem | Schuytgraaf - CS – Presikhaaf
A006 - stadsdienst Arnhem | de Laar West - CS - Elswede/HAN

- Lijndeel CS – Elswede/HAN los rijden.
- Lijndeel CS – Velp (dat losligt als we Oosterbeek met HOV 352 bedienen) wordt gekoppeld aan CS – de Laar West (A001 de Laar West – CS – Velp).

Overwegingen bij het basisidee:

Argumenten voor doorvoering van het basisidee:

- + CS – HAN is het enige trolleytraject dat geen 7/7 bediening kent.
- + Door dit deel los te koppelen van de Laar West – CS kan er gericht worden ingespeeld op de grote vervoerstrook CS – HAN, bijvoorbeeld met een sneldienst.
- + Overbediening van lijn 5-6 in de vakantieperiode wordt teruggebracht.
- + Bovendien wordt het trolley-net eenduidiger doordat alle reguliere lijnen 7/7 rijden.

Argumenten tegen doorvoering van het basisidee:

- Bediening woonwijk Elsweide wordt beperkt tot schoolperiode, dus alleen overdag en buiten de schoolvakanties.
 - a. Buiten schooltijden kunnen bewoners van Elsweide gebruik maken van de halte Brekelenkampstraat op de IJssellaan.

Doorkijk:

Op het moment dat trolley 2.0 ingezet kan worden kan deze lijn een aangepaste route rijden CS – Station Velperpoort – HAN. Dan wordt lijn 6 vergelijkbaar met de shuttle lijn 10 Heyendaal. Op dit moment dient een trolleybus naar de HAN de bovenleiding geheel te volgen.

Bijlage 2:

Instappers op de haltes Elsweide/HAN en Zuilesteinlaan/HTS. Dit zijn de haltes waarop de bedieningsperiode verkleind wordt doordat lijn 6 veranderd van reguliere lijn in scholierenlijn.

5. A007 - stadsdienst Arnhem | Geitenkamp - CS – Rijkerswoerd
- Bij opschalen na de zomer niet meer opschalen tot maximum van 6x pu maar naar 4x pu.
 - Op zondag van 4x naar 2x per uur.

Overwegingen bij het basisidee:

Argumenten voor doorvoering van het basisidee:

- + In 2022 wordt, afhankelijk van het herstelscenario, 50-75% van het oorspronkelijke aantal reizigers (normjaar 2019) verwacht in de bus. Een frequentiedaling van 6x naar 4x per uur past daarbij. Terwijl er met 4x per uur nog steeds hoogwaardig OV wordt aangeboden.
 - b. Op schooldagen kan, waar nodig, versterkt worden met stadslijn 77.

Doorkijk:

Zodra de reizigersaantallen ca. 75% van het niveau van 2019 halen kunnen we overwegen om de spitsfrequentie weer te verhogen van 4x naar 6x pu.

Bijlage 3:

Bezettingcijfers lijn 7 in best case scenario =75% van normaal

6. A008 - stadsdienst Arnhem | CS - Velp, Ziekenhuis
- Lijn inkorten tot traject CS – CIOS/Geitenkamp

Overwegingen bij het basisidee:

Argumenten voor doorvoering van het basisidee:

- + Rozendaal genereert weinig reizigers, geldt ook voor Velp
 - a. De Plusbus Rheden rijdt ook in Rozendaal dus die zou als alternatief kunnen dienen voor het handjevol reizigers in deze wijk.
 - b. Daarnaast is de haltetaxi beschikbaar voor verbinding met een HUB/overstaphalte van bijv. lijn 1.

Argumenten tegen doorvoering van het basisidee:

- Ca. 125 reizigers ondervinden last van deze inkorting. Naar schatting 50% daarvan heeft een alternatief in de andere stads- en streeklijnen die Velp bedienen.

Doorkijk:

Dit voorstel willen we blijvend doorvoeren.

Bijlage 4:

Bezettingcijfers lijn 8 in best case scenario =75% van normaal

7. A009 - stadsdienst Arnhem | CS – Schaarsbergen

- Voorstel om deze lijn niet verder dan Schaarsbergen, Koningsweg te laten rijden. Het traject Koningsweg – IPC vervalt.

Overwegingen bij het basisidee:

Argumenten voor doorvoering van het basisidee:

- + Het traject Koningsweg – IPC kent weinig reizigers. Lijn 8 vervoert ca. 350 reizigers per richting per werkdag. Daarvan maken er ca. 30 gebruik van de haltes na de Koningsweg.
 - a. Wellicht kan de aanleg van een fietshub hier uitkomst bieden.

Argumenten tegen doorvoering van het basisidee:

- Lijn 9 is een testtraject voor trolley laadinfra. Bij IPC hangt al een pantograaf laadmogelijkheid.

Doorkijk:

Dit voorstel willen we blijvend doorvoeren.

Bijlage 5:

Bezettingcijfers lijn 9 in best case scenario =75% van normaal

8. A013 – stadsdienst Arnhem | CS – Klarendal

- Voorstel om tijdelijke opheffing van deze lijn definitief te maken.

Overwegingen bij het basisidee:

Argumenten voor doorvoering van het basisidee:

- + Deze lijn is een politiek compromis uit voorgaande jaren. Het is nooit een vervoerkundige keuze geweest om Klarendal met een aparte stadslijn te ontsluiten.
- + Het aantal reizigers lijkt redelijk. Laten we echter de scholieren buiten beschouwing die lijn 13 gebruiken voor hun reis naar VMBO 't Venster (terwijl ze ook trolleylijn 7 kunnen gebruiken) dan is de bezetting ronduit mager.
 - a. Dat het in hoofdzaak om scholieren gaat is af te leiden uit de hoofdrichting van het vervoer op deze lijn. De drukste ritten in de ochtendspits zijn de ritten van CS naar Klarendal, Onder de Linden en Kazernestraat. Dat zijn de haltes waarvan de genoemde leerlingen gebruik maken.
 - b. De kaartsoortverdeling bevestigt het grote aandeel studenten.

- + Passagiers hebben alternatieven in de omliggende haltes van lijn 3 of de haltes van de stads- en streeklijnen langs de Velperweg.
- + Infrastructuur is eigenlijk te smal voor regulier OV.
- + De haltetaxi beschikbaar als alternatief.

Argumenten tegen doorvoering van het basisidee:

- Reizigers in Klarendal worden gedwongen uit te wijken naar haltes aan de rand van/buiten de wijk. Hierdoor kan de loopafstand toenemen. In onderstaand overzichtje zijn de loopafstanden weergegeven.

Gemiddelde loopafstanden Klarendal naar vervangende halte

halte lijn 13	▼	vervangende halte	▼	lijn	▼	afstand	▼
Centraal Station		nvt					
Willemsplein		nvt					
Bothaplein		nvt					
Jacob Cremerstraat		nvt					
Graaf Ottoplein		nvt					
Onder de Linden		Graaf Lodewijkstraat		3		350	
Kazernestraat		de Drie Gasthuizen		7		650	
Klarendalseweg		de Drie Gasthuizen		7		500	
Kazerneplein		Hoflaan		1,7,26,27,29,331		350	
Wkc Klarendal		Hoflaan		1,7,26,27,29,332		550	
Oogststraat		Velperpoort		1,7,26,27,29,333		400	
Agnietenstraat		Velperpoort		1,7,26,27,29,334		650	
Graaf Ottoplein		nvt					
Jacob Cremerstraat		nvt					
Bothaplein		nvt					
Willemsplein		nvt					
Centraal Station		nvt					

nvt = op deze halte stopt tenminste één andere lijn

- Het opheffen van deze lijn leidt uiteraard tot reizigersverlies. Wij verwachten dat de scholieren zonder uitzondering zullen overstappen naar lijn 7 maar dat het aantal reizigers uit Klarendal met ca. 50% zal afnemen.
- Het gebruik van de haltetaxi leidt tot hogere kosten voor de reiziger.

Doorkijk:

Dit voorstel willen we blijvend doorvoeren.

Bijlage 6:

Bezettingscijfers lijn 13 in best case scenario =75% van normaal

9. A014 - streek | Arnhem - Nijmegen, Brakkenstein
 - o Beperken tot traject Arnhem - Elst, Station.
 - o Het trajectdeel Elst – Nijmegen wordt deels overgenomen door A331 en (tussen Oosterhout en Nijmegen CS) door stadslijn 3 die daartoe in frequentie wordt verhoogd (brede spits + zaterdag overdag van 2x naar 4x pu)

Overwegingen bij het basisidee:

Argumenten voor doorvoering van het basisidee:

- + Richting Nijmegen rijden lijn 3, 14 en 331 elkaar in de wielen. Met name 3 en 14. Door lijn 14 tussen Elst en Nijmegen te schrappen kan lijn 3 groeien tot een volwaardige stadslijn.
 - a. Elst is meer gericht op Arnhem dan op Nijmegen. Dat vertaalt zich in de bezettingscijfers op de lijnen 14 en 331. Richting Arnhem is er ruimte om lijn 14 en 331 naast elkaar te laten rijden. Met name ook omdat beide streeklijnen eigen routes cq. een eigen bedieningsgebied hebben in Arnhem.
- + Er ontstaat meer eenduidigheid tussen Oosterhout en Nijmegen. Doordat er nog slechts één lijn via de westzijde van Oosterhout rijdt kan ook de spreiding gegarandeerd worden. Nu rijden 3 en 14 noodgedwongen samen een onregelmatige kwartierdienst, met uitsluitend lijn 3 op dit traject wordt een volwaardige kwartierdienst geboden.

Argumenten tegen doorvoering van het basisidee:

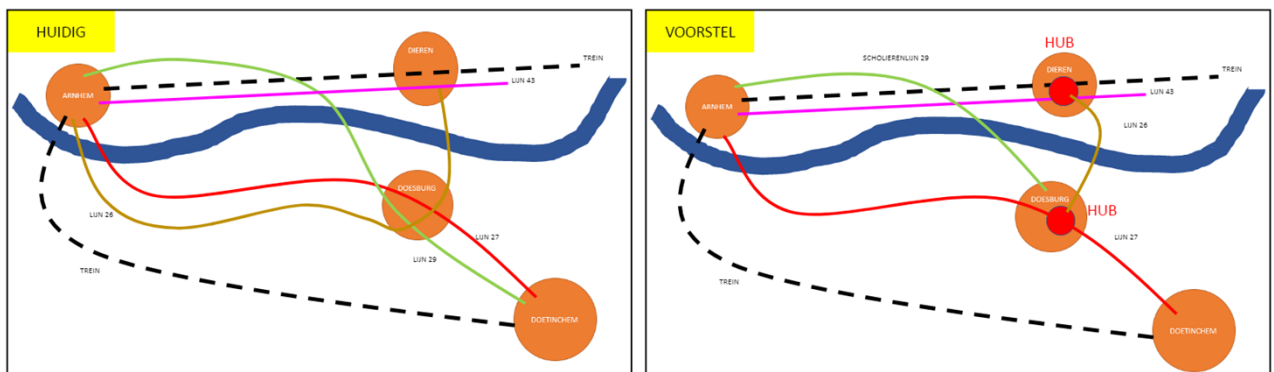
- Reizigers uit Elst met bestemming Nijmegen krijgen meer voor- en natransporttijd naar bijv. lijn 331 of naar de trein.

Bijlage 7:

Bezettingscijfers lijn 14 MV in best case scenario =75% van normaal

- 10. A026 - streek | Arnhem - Dieren
- A027 - streek | Arnhem - Doetinchem
- A029 - streek | Arnhem – Doetinchem

- Het betreft een gezamenlijk voorstel van Arriva Achterhoek Rivierenland en Breng.
- Integratie obv. HUB gedachte waarbij lijn 27 de huidige route blijft rijden maar dan 7 dagen per week in basis 2x pu.
- Waarbij lijn 26 wordt beperkt tot het traject Doesburg – Dieren. Eveneens in basis 2x pu.
- En lijn 29 wordt beperkt tot spitscholierenlijn Doesburg – Arnhem conform de huidige route.
- De overstap tussen lijn 27 en lijn 26 geldt voor de relatie Doetinchem – Dieren. De overstap vanuit Lathum, Giesbeek en Beinum richting Dieren wordt niet gefaciliteerd. Deze keuze is gemaakt omdat het aantal reisbewegingen tussen Lathum, Giesbeek en Dieren verwaarloosbaar is. Vanuit Beinum reizen dagelijks ca. 40 personen naar Dieren. Zij dienen in het vervolg te fietsen naar een halte van lijn 26. Hetzelfde geldt voor inwoners van omgeving Gouden Regenstraat (Doesburg Oost). In dit geval gaat het om ca. 30 personen. Zij kunnen naar HUB Kraakselaan fietsen.



Overwegingen bij het basisidee:

Argumenten voor doorvoering van het basisidee:

- + Op dit moment wordt tussen Dieren, Doesburg en Arnhem teveel OV aangeboden doordat hier zowel trein, lijn 29 als lijn 43 rijden. Dat was al zo in de normale situatie en wordt de komend jaren versterkt door de reizigersafname tgv. corona.
- + Door een principiële keuze in overstapregiem kan de overstap tussen lijn 27 en lijn 26 verruimd worden.
 - a. Op dit moment sluiten de lijnen 26, 27 en 29 onderling aan op knooppunt Kraakselaan. De keuze om de overstap in alle richtingen te faciliteren resulteert in een korte overstaptijd van slechts 2 minuten. In de praktijk gaat deze overstap dan ook vaak mis. Verlengen van de overstaptijd gaat ten koste van de overstap tussen trein en bus in Dieren.

Argumenten tegen doorvoering van het basisidee:

- Dagelijks moeten ca. 40 reizigers in Beinum en ca. 30 reizigers in Doesburg Oost een grotere afstand afleggen naar de bushalte.
- In Rheden vervalt op werkdagen de reguliere bediening van lijn 29. Nu nog rijdt deze lijn op werkdagen overdag door Rheden. Instappers in Rheden zijn dan aangewezen om, met langer vervoer, met lijn 43 of de trein te reizen.

Doorkijk:

Dit voorstel willen we blijvend doorvoeren. Wel zal, bij toenemende reizigersaantallen, lijn 29 weer verder uitgebreid kunnen worden naar de daluren en middagspits.

Bijlage 8:

Bezettingcijfers lijn 29 in best case scenario =75% van normaal

11. A033 - streek | Arnhem – Nijmegen

- In dienstregeling 2022 rijdt lijn 33 conform de vakantiedienstregeling 2020. Met andere woorden: iets minder ritten dan normaal.
- Voorstel om, net als lijn 300, in Arnhem langs de Huissensestraat uitsluitend de haltes Monchyplein en Oude Huissenseweg te bedienen. Daarmee vervallen voor lijn 33 de haltes Groene Weide, Visserlaan, Biezenlaan en Stadswaardenlaan.

Overwegingen bij het basisidee:

Argumenten voor doorvoering van het basisidee:

- + Gelet op de verwachte reizigersdaling agv. corona verwachten wij door het handhaven van de vakantiedienstregeling voldoende capaciteit neer te zetten tussen Arnhem en Nijmegen.
- + Lijn 33 kampt met overvolle (12m) bussen terwijl lijn 3 (18m bussen) ruim voldoende capaciteit heeft. We hebben geen verklaring voor dit fenomeen. Het leidt echter tot vertragingen op lijn 33 terwijl lijn 3 de extra reizigers makkelijk kan opnemen.

Argumenten tegen doorvoering van het basisidee:

- Het is voor de reizigers een teruggang van het voorzieningenniveau tov. het laatste “normale” dienstregelingjaar 2019.
- Lagere frequentie op 4 haltes op de Huissensestraat.

Doorkijk:

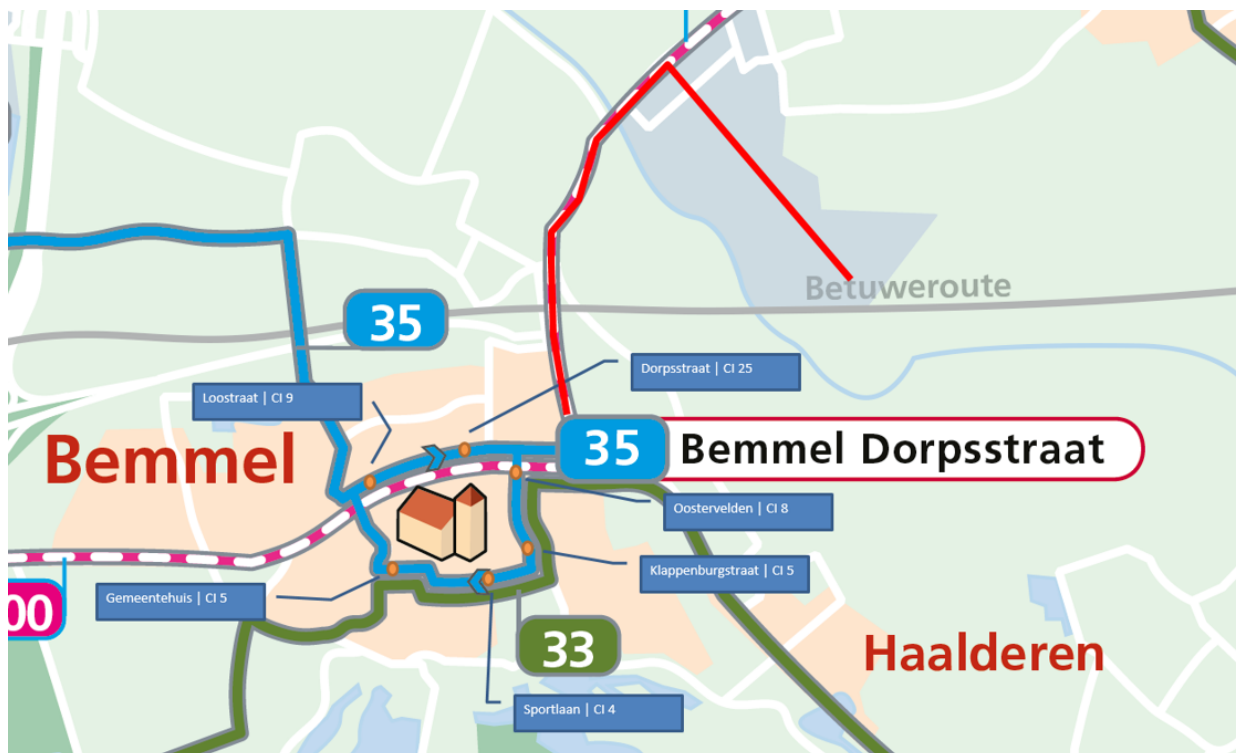
Zodra de reizigersaantallen ca. 75% van het niveau van 2019 halen kunnen we overwegen om weer op te schalen tot het niveau van de normale dienstregeling.

Bijlage 9:

Bezettingcijfers lijn 33 in best case scenario =75% van normaal

12. A035 – streek | Zetten – Elst – Bemm

- Voorstel waarbij lijn 35 naar industrieterrein Pannenhuis in Bemm

**Overwegingen bij het basisidee:**

Argumenten voor doorvoering van het basisidee:

- + De lus in Bemm doet erg weinig als het gaat om reizigersaantallen. De drukste haltes liggen aan de doorgaande weg (Herkenrathweg/Papenstraat). Het aantal instappers per dag per halte is opgenomen in bovenstaande afbeelding.
- + Pannenhuis wordt op dit moment alleen in randontsluiting bediend (via de halte Agropark)
- + Lijn 35 is nu een “loslopende” lijn; een lijn die geen enkel aflospunt raakt. Elke aflossing brengt daarom matritten met zich mee tussen stalling Bemm en Huissen, Agropark.

Argumenten tegen doorvoering van het basisidee:

- De haltes in het zuidelijke deel van de lus door Bemm verliezen de bediening door lijn 35. Lijn 33 blijft hier wel rijden.

Doorkijk:

De routewijziging draagt hopelijk bij aan grotere reizigersaantallen tussen Elst en Bemm.

13. A043 – streek | Apeldoorn – Arnhem

- Voorstel om op zaterdag de frequentie te verlagen van 2x naar 1x pu. Gelet op het geringe aantal reizigers tussen Apeldoorn en Arnhem.

Overwegingen bij het basisidee:

Argumenten voor doorvoering van het basisidee:

- + Het aantal reizigers op lijn 43 op zaterdag is zeer laag. Zelfs het drukste deel van de ritten (Arnhem lokaal) kent een magere bezetting.

Argumenten tegen doorvoering van het basisidee:

- Het is voor de reizigers een teruggang van het voorzieningenniveau tov. het laatste “normale” dienstregelingjaar 2019.

Doorkijk:

Zodra de reizigersaantallen ca. 75% van het niveau van 2019 halen kunnen we overwegen om weer op te schalen naar een frequentie van 2x pu op zaterdag.

Bijlage 10:

Bezettingcijfers lijn 43 in best case scenario =75% van normaal

14. A054 - streek | Heteren – Renkum

- Opheffen wegens gebrek aan reizigers.

Overwegingen bij het basisidee:

Argumenten voor doorvoering van het basisidee:

- + Het aantal reizigers op lijn 54 is zeer laag.

Argumenten tegen doorvoering van het basisidee:

- Het is de enige mogelijkheid om rechtstreeks van Heteren/Driel richting Wageningen te reizen zonder enorme omweg via Arnhem.

Doorkijk:

Dit voorstel willen we blijvend doorvoeren. Al zou het een optie kunnen zijn om de bestaande lijn 54 om te zetten in een buurtbus.

Bijlage 11:

Bezettingcijfers lijn 54 in best case scenario =75% van normaal

15. A056 – streek | Heteren – Driel – Arnhem

- In dienstregeling 2022 rijdt lijn 56 conform de vakantiedienstregeling 2020. Met andere woorden: iets minder ritten dan in de normale dienstregeling. Dat betekent praktisch een uurdienst tussen 900u-1200u.

Overwegingen bij het basisidee:

Argumenten voor doorvoering van het basisidee:

- + Het aantal reizigers in de daluren is vooralsnog erg laag.

Argumenten tegen doorvoering van het basisidee:

- Lijn 56 is de enige ontsluiting van Heteren en Driel richting Arnhem. Het is een redelijk goede streeklijn. Een uurdienst is in die zin niet helemaal passend.

Doorkijk:

Zodra de reizigersaantallen ca. 75% van het niveau van 2019 halen kunnen we overwegen om weer op te schalen naar de normale dienstregeling.

Bijlage 12:

Bezettingscijfers lijn 56 in best case scenario =75% van normaal

16. A061 - streek | Westervoort - Duiven, Centerpoort Noord

A066 - streek | Westervoort – Duiven

- Op dit moment doen beide lijnen naar Centerpoort het zeer matig. Daarom beperken we de bediening Centerpoort. Beide lijnen rijden in ochtend- en middagspits gezamenlijk 4x pu tussen Station Westervoort en het bedrijventerrein.
- In de daluren en ev. andere stille uren neemt de haltetaxi van de provincie Gelderland de bediening van Centerpoort over.
- Effectief betekent dat dat lijn 66 niet wijzigt en lijn 61 niet meer in de daluren rijdt.

Overwegingen bij het basisidee:

Argumenten voor doorvoering van het basisidee:

- + Het aantal reizigers in de daluren is laag.

Argumenten tegen doorvoering van het basisidee:

- De paar reizigers in de daluren worden gedwongen gebruik te maken van de duurdere haltetaxi.

Doorkijk:

Dit voorstel willen we blijvend doorvoeren. Er van uitgaande dat de haltetaxi blijft als alternatief.

Bijlage 13:

Bezettingscijfers lijn 61 66 in best case scenario =75% van normaal

17. A070 + A071 – scholieren lijnen Giesbeek/Eerbeek – het Rhedens

- Wij stellen daarom voor om deze lijnen op te heffen en de leerlingen die er gebruik van maken te verwijzen naar de reguliere buslijnen danwel de fiets.

Overwegingen bij het basisidee:

Argumenten voor doorvoering van het basisidee:

- + De bezettingen pre-corona zijn zeer mager.
- + Deze schoolbussen zijn ontstaan vanuit verzoeken van het Rhedens College. Maar het feitelijke gebruik ligt bij lange na niet op het verwachte niveau. De geschetste reizigersaantallen gaan over november 2019; de meest representatieve maand. Daarbuiten is het aantal reizigers nog lager.

- + De belangrijkste relaties hebben een alternatief in de reguliere buslijnen 27 en 43, al dan niet met overstap en/of loopafstand naar de school.

Argumenten tegen doorvoering van het basisidee:

- Scholieren wordt een snelle, directe verbinding ontnomen.

Doorkijk:

Dit voorstel willen we blijvend doorvoeren.

Bijlage 14:

Bezettingcijfers lijn 70+71 in 2019, dus pré-corona

18. A300 – HOV | Arnhem – Nijmegen

- Voorstel om de frequentie in de normale dienstregeling iets te beperken tov. de dienstregeling pre-corona.

Overwegingen bij het basisidee:

Argumenten voor doorvoering van het basisidee:

- + We blijven aantrekkelijk OV bieden op deze HOV corridor maar houden we rekening met de beperktere reizigersaantallen agv. corona.

Argumenten tegen doorvoering van het basisidee:

- Frequentieverlaging tov. de normale situatie in 2019.

Doorkijk:

Zodra de reizigersaantallen ca. 75% van het niveau van 2019 halen kunnen we overwegen om weer op te schalen naar de normale dienstregeling.

Bijlage 15:

Bezettingcijfers lijn 300 in best case scenario =75% van normaal

19. A331 - HOV | Velp, Zuid - Nijmegen, Aldenhof/Weezenhof

- In de nieuwe dienstregeling de maximale frequentie beperken tot 4x pu. Conform de huidige vakantiedienstregeling.
- Dit raakt uitsluitend de relatie Nijmegen CS-Weezenhof. In de normale dr rijdt lijn 331 Nijmegen lokaal in de spits 8x pu. Dat was sowieso al overkill en met de gedaalde reizigersaantallen door corona helemaal.

Overwegingen bij het basisidee:

Argumenten voor doorvoering van het basisidee:

- + We blijven aantrekkelijk OV bieden op deze HOV corridor maar houden we rekening met de beperktere reizigersaantallen agv. corona die in 2021 en 2022 maximaal ca. 75% van 2019 bedragen.

Argumenten tegen doorvoering van het basisidee:

- Weezenhof krijgt een lagere frequentie van 2x pu doordat de andere 2 bussen nu naar Aldenhof reizen.

Doorkijk:

Zodra de reizigersaantallen ca. 75% van het niveau van 2019 halen kunnen we overwegen om weer op te schalen naar de normale dienstregeling.

Bijlage 16:

Bezettingcijfers lijn 331 in best case scenario =75% van normaal

20. X001 – stadsdienst Nijmegen | CS – Malden

- Voorstel om tijdelijke opheffing van deze lijn definitief te maken.

Overwegingen bij het basisidee:

Argumenten voor doorvoering van het basisidee:

- + Net als bij lijn 13 in Arnhem geldt: in de zoektocht naar afschalingsmogelijkheden tgv. corona zoeken wij oa. naar zeer zwakke lijnen en naar integratiemogelijkheden. Naar onze mening behoort lijn 1 tot de zwakkere lijnen in Nijmegen eo.
- + Lijn 1 wordt matig gebruikt in Malden. Weliswaar vervoert lijn1 op werkdagen ca. 365 reizigers per werkdagen maar ca. 70% daarvan reist binnen Nijmegen en slechts 30% is afkomstig uit Malden.
- + Deze lijn heeft, met extra loopafstand, een alternatief in lijn 83 die daartoe, waar nodig, versterkt kan worden.
- + De suggestie om lijn 1 op te heffen wordt ook opgevoerd in de HOV studie naar deze corridor.
- + Lijn 1 bungelt onderaan de statistieken als het gaat om het aantal reizigers.
- + Lijn 1 vervult ook een rol in de ontsluiting van Hazenkamp. Hier blijft echter lijn 14 2x pu rijden.
- + De nieuwe buurtbus Malden – Molenhoek – Middelaar voorziet voor een deel in een alternatieve reismogelijkheden via de overstap van buurtbus op trein op het station Mook Molenhoek.

Argumenten tegen doorvoering van het basisidee:

- Reizigers in het oostelijk deel van Malden worden geconfronteerd met een grotere loop/fietsafstand naar de haltes van lijn 83. Gemiddeld bedraagt de loopafstand van de vervallen haltes in Malden naar een vervangende halte van lijn 83 ca. 500 mtr. Zie onderstaand overzicht.

Gemiddelde loop/fietsafstanden Malden naar vervangende halte

halte lijn 13	▼	vervangende halte	▼	lijn	▼	afstand	▼
De Wieken		Grootveldschelaan		83		400	
De Kruigang		Grootveldschelaan		83		650	
Vinkenlaan		Kloosterstraat		83		700	
De Veldschuur		Groesbeekseweg		83		600	
De Lage Horst		Groesbeekseweg		83		400	
Heidezoom		Rijksweg / Grote Loef		83		200	

Doorkijk:

Dit voorstel willen we blijvend doorvoeren. En wellicht ten overvloede: lijn 83 is onderdeel van de HOV studie door de provincie Gelderland zodat verdere opwaardering van deze streeklijn verwacht mag worden.

Bijlage 17:

Bezettingcijfers lijn 1 in best case scenario =75% van normaal

21. X003 – stadsdienst Nijmegen | Oosterhout – CS

- Frequentieverhoging op werkdagen in de spits en op zaterdag overdag van 2x naar 4x pu ter compensatie van het wegvallen van lijn 14 op deze relatie.

Overwegingen bij het basisidee:

Argumenten voor doorvoering van het basisidee:

- + Zoals aangegeven bij lijn 14 rijden lijn 3, 14 en 331 elkaar in de wielen op een grotendeels gelijk traject. Dat zorgt ervoor dat de bezetting van alle 3 de lijnen beperkt zijn. Door lijn 14 tussen Elst en Nijmegen CS niet meer te bieden kan lijn 3 “aansterken”. Dat vereist wel een frequentieverhoging.
- + Doordat lijn 3 de enige lijn is tussen Oosterhout Dorp en Nijmegen CS op de bestaande route kan er exakt 4x pu gereden worden waar dat nu niet lukt door afstemmingsproblemen tussen lijn 3 en lijn 14.

22. X005 - stadsdienst Nijmegen | Beuningen – CS – Groesbeek

- Bij opschalen na de zomer op werkdagen niet meer opschalen tot maximum van 6x pu maar naar 4x pu.

Overwegingen bij het basisidee:

Argumenten voor doorvoering van het basisidee:

- + Hiermee wordt nog steeds aantrekkelijk OV geboden maar wordt tegelijkertijd recht gedaan aan de reizigersaantallen die in 2021 en 2022 maximaal ca. 75% van 2019 bedragen.

Argumenten tegen doorvoering van het basisidee:

- Waar 6x pu rijden als busboekje-loos rijden geldt is dat bij 4x pu niet het geval.

Doorkijk:

Zodra de reizigersaantallen ca. 75% van het niveau van 2019 halen kunnen we overwegen om weer op te schalen naar de normale dienstregeling.

Bijlage 18:

Bezettingcijfers lijn 5 in best case scenario =75% van normaal

23. X006 – stadsdienst Nijmegen | Dukenburg – Neerbosch Oost

- Bij opschalen na de zomer niet meer opschalen tot aktueel maximum van 6x pu maar naar 4x pu.
- Op zondag van 4x naar 2x pu.

Overwegingen bij het basisidee:

Argumenten voor doorvoering van het basisidee:

- + Hiermee wordt nog steeds aantrekkelijk OV geboden maar wordt tegelijkertijd recht gedaan aan de reizigersaantallen die in 2021 en 2022 maximaal ca. 75% van 2019 bedragen.

Argumenten tegen doorvoering van het basisidee:

- Waar 6x pu rijden als busboekje-loos rijden geldt is dat bij 4x pu niet het geval.
- Op zondagmiddag halvering van de reismogelijkheden.

Doorkijk:

Zodra de reizigersaantallen ca. 75% van het niveau van 2019 halen kunnen we overwegen om weer op te schalen naar de normale dienstregeling.

Bijlage 19:

Bezettingcijfers lijn 6 in best case scenario =75% van normaal (uurbloktotaal)

24. X007 – stadsdienst Nijmegen | CS – Afrikamuseum

- Voorstel om tijdelijke opheffing van deze lijn definitief te maken.

Overwegingen bij het basisidee:

Argumenten voor doorvoering van het basisidee:

- + Het gebruik was al marginaal en is in tijden van corona tot het nulpunt gedaald.

Argumenten tegen doorvoering van het basisidee:

- Geen, als er geen reizigers zijn kun je ook geen reizigers teleurstellen.

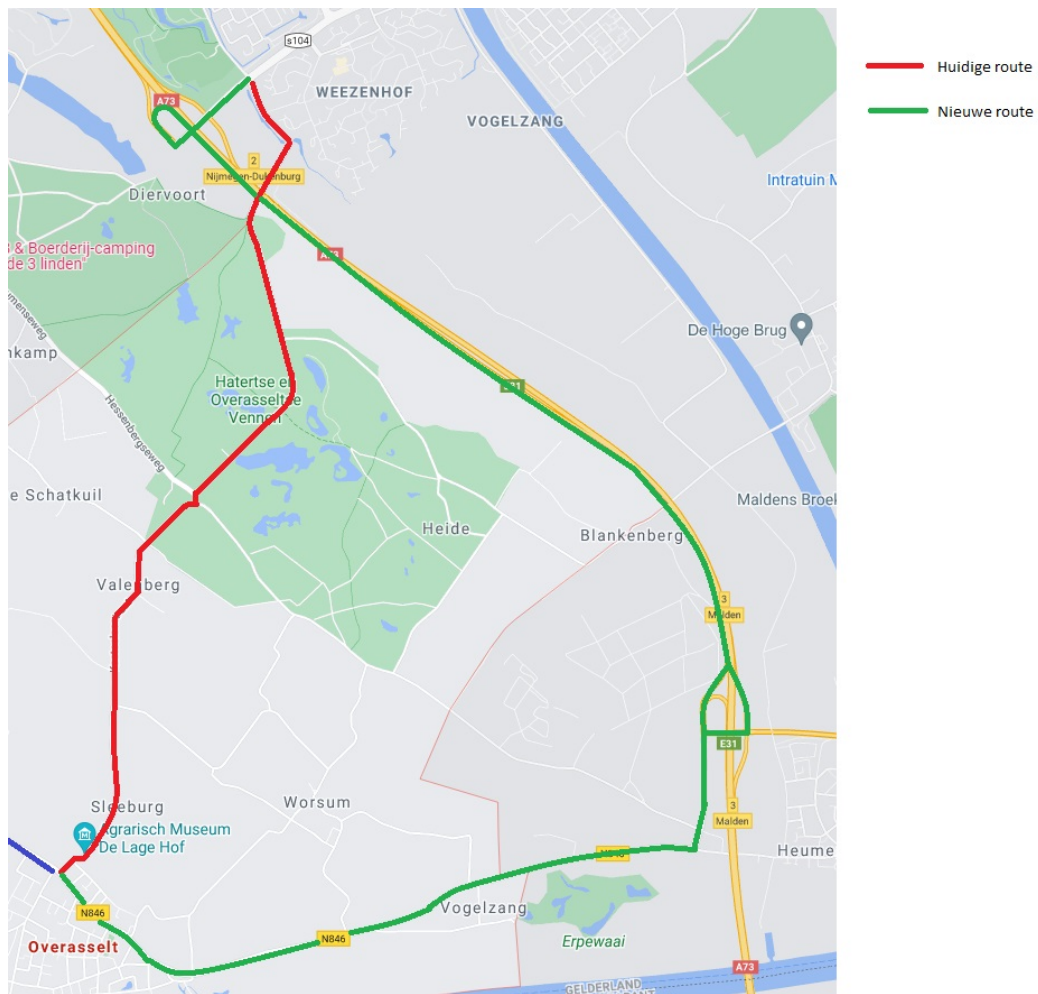
Doorkijk:

Dit voorstel willen we blijvend doorvoeren. Wellicht kunnen we de haltetaxi aanbieden voor ontsluiting Afrika Museum en ev. tussengelegen instellingen.

25. X009 - stadsdienst Nijmegen | CS – Grave

- Routewijziging om Heumen te ontsluiten.

- Voorstel om het aantal spitsritten in de normale dienstregeling te beperken.



Overwegingen bij het basisidee:

Argumenten voor doorvoering van het basisidee:

- + Sterk verbeterde verbinding van Heumen met Nijmegen. Nu moeten reizigers uit Heumen naar Malden/Molenhoek reizen om daar bus of trein te nemen. In dit voorstel stopt de bus aan de rand van Heumen.

Argumenten tegen doorvoering van het basisidee:

- Op het traject tussen Overasselt en Nijmegen vervalt de bediening door regulier OV. Wellicht kan de haltetaxi hier een rol vervullen. Het gaat om zeer beperkt gebruik. Mogelijk kan buurtbus X561 hier een rol vervullen.
- De verbinding Heumen – Malden vervalt als de buurtbus een andere route krijgt.

Doorkijk:

Dit voorstel willen we overleggen met gemeenten, provincie en buurtbusvereniging.

Bijlage 20:

In- en uitstappers per halte lijn 9

26. X010 – stadsdienst Nijmegen | CS – Heyendaal

- Voorstel om de maximale frequentie te beperken van 15x naar 12x per uur.
- Wellicht ten overvloede: lijn 10 bestaat effectief uit lijn 10 (de gelede bussen) en lijn 210 (de gewone streekbussen die in de spits als lijn 10 doorrijden naar RUN).

Overwegingen bij het basisidee:

Argumenten voor doorvoering van het basisidee:

- + Vanuit de RUN is aangegeven dat door corona structureel 20-30% van de lessen digitaal gaat plaatsvinden.
- + Naar verwachting gaan medewerkers structureel 1-2 dg/wk thuiswerken.

Argumenten tegen doorvoering van het basisidee:

- Het was al zeer druk op lijn 10 en dat blijft het ook.

Doorkijk:

Zodra de reizigersaantallen ca. 75% van het niveau van 2019 halen kunnen we overwegen om weer op te schalen naar de normale dienstregeling.

Bijlage 21:

Bezettingcijfers lijn 10 in best case scenario =75% van normaal (uurbloktotaal)

27. X011 - streek | Beuningen - Station Dukenburg – Nijmegen

- Beperkt tot traject Beuningen – Station Dukenburg.
- In Nijmegen neemt lijn 12 de rol van lijn 11 over.

Overwegingen bij het basisidee:

Argumenten voor doorvoering van het basisidee:

- + Lijn 11 vervoert 2/3 van al haar reizigers tussen Heyendaal en CS. Zij hebben voldoende alternatieven.
- + Reizigers uit Beuningen hebben een alternatief in stadslijn 5 i.c.m. overstap op een van de vele lijnen naar Heyendaal.

Argumenten tegen doorvoering van het basisidee:

- Een kleine groep reizigers krijgt te maken met een langere reis doordat ze hun relatief directe verbinding naar Heyendaal verliezen en moeten reizen via CS wat leidt tot een langere en dus duurdere reis.

Doorkijk:

Zodra de reizigersaantallen ca. 75% van het niveau van 2019 kunnen we overwegen om of lijn 11 te herstellen of lijn 12 (in ieder geval voor het deeltraject Nijmegen lokaal) te intensiveren.

Bijlage 22:

Bezettingcijfers lijn 11+12 in best case scenario =75% van normaal

28. X013-15 - streek | Lent - Nijmegen CS – Wijchen

- Integratie van de stadslijnen 13 en 15 tot een nieuwe stadslijn 15.
- In dit voorstel wordt lijn 13 een lijn die station Dukenburg verbindt met Bijsterhuizen, alleen op werkdagen overdag.
- Nieuwe routes in Wijchen maar ook in Lent.
- Zie de afbeelding (rood lijn 15 in Wijchen en Lent, geel lijn 13 in Wijchen).



Overwegingen bij het basisidee:

Argumenten voor doorvoering van het basisidee:

- + De ontsluiting van Wijchen met 2 lijnen die in basis 2x pu rijden vergt ruim 40.000 dru. De reizigersaantallen zijn daar niet mee in overeenstemming. Door de integratie van beide lijnen tot één lijn wordt recht gedaan aan het feit dat Wijchen ook al gebruik kan maken van de trein die hier in basis 4x pu rijdt.
- + Het lusje via Thermion wordt vermeden. De beperkte infra en de aanwezigheid van een school maken dat de busroute hier af en toe onder vuur ligt. Bovendien is de oorspronkelijke eindhalte Dalidastraat nooit als zodanig gerealiseerd en is Thermion Oost als eindhalte benoemd. Doordat hier stationnement wordt afgewacht kent de halte Dalidastraat vrijwel geen instappers. Je stapt immers hier in en enkele honderden meters verderop staat de bus weer een tijd te wachten. Reizigers hebben de halte Frankrijkstraat als alternatief.

Argumenten tegen doorvoering van het basisidee:

- Reizigers in het NO deel van Wijchen hebben minder reismogelijkheden. Zij kunnen of gebruik maken van de buurtbus richting Wijchen Station of fietsen naar het station waar ze of de trein of lijn 15 kunnen nemen.
- Reizigers uit het NW deel van Wijchen hebben mogelijk een langere reistijd door de lange route door Wijche.
- De effectieve frequentie in Lent daalt van 4x naar 2x pu.

Doorkijk:

Dit voorstel willen we blijvend doorvoeren. Op termijn zou overwogen kunnen worden om de ontsluiting van Lent anders in te richten waarbij lijn 33 van de Vossenpelsestraat

doorsteekt naar de Turennesingel en daarmee de oostelijke helft van Lent ontsluit terwijl een extra halte op lijn 300 thv. de Vrouwe Udasingel de westelijke zijde ontsluit.

Bijlage 23:

Bezettingcijfers lijn 13+15 in best case scenario =75% van normaal

29. X076 - school | Millingen – Groesbeek

- Voorstel om deze scholierenlijn alleen in de winterperiode aan te bieden.

Overwegingen bij het basisidee:

Argumenten voor doorvoering van het basisidee:

- + De reizigersaantallen bij mooi weer zijn laag.

Argumenten tegen doorvoering van het basisidee:

- De scholieren die in de zomermaanden wel nog met de bus reizen moeten of via Nijmegen CS reizen of, zoals hun medescholieren, fietsen.

Bijlage 24:

Bezettingcijfers lijn 76 (drukste maand) + ontwikkeling op weekbasis over 2019

30. X080 – streek | Millingen - Ooy – Nijmegen

- Let op dit is een voorstel met voorwaardelijke infra-aanpassingen. Dit kan dus zeker niet doorgevoerd worden per dec-21.
- Versnelde route in Ooy, Beek en Ubbergen met centrale haltes/HUB's voor deze drie kernen.
- In onderstaande afbeelding zijn de beoogde routes aangegeven.



Overwegingen bij het basisidee:

Argumenten voor doorvoering van het basisidee:

- + De doorstroming van lijn 80 verbetert aanzienlijk gelet op de beperkte (en verslechterende) kwaliteit van de actuele routes door Ooij en (nog slechter) Beek/Ubbergen.
- + De grootste groep reizigers (uit

Argumenten tegen doorvoering van het basisidee:

- De loopafstanden worden, zoals weergegeven in de afbeelding, groter. De grootste groep reizigers maakt echter gebruik van haltes op beperkt afstand.

Doorkijk:

Dit voorstel kan vooralsnog niet doorgevoerd worden. Daarvoor zijn forse infrastructurale aanpassingen noodzakelijk. Wij zijn echter van mening dat versnelling op deze wijze bijdraagt aan verbetering van de reismogelijkheden.

31. X082 – streek | Millingen – Nijmegen

- In de spits (gedurende 1 uur) de frequentie verlagen van 6x naar 4x pu.
- Lijn rijdt uitsluitend op schooldagen.

Overwegingen bij het basisidee:

Argumenten voor doorvoering van het basisidee:

- + Gelet op de verwachte reizigersdaling agv. corona verwachten wij door 4x pu te rijden (naast lijn 80 2x pu) voldoende capaciteit neer te zetten tussen Millingen en Nijmegen.

Argumenten tegen doorvoering van het basisidee:

- Het is voor de reizigers een teruggang van het voorzieningenniveau tov. het laatste “normale” dienstregelingjaar 2019.

Doorkijk:

Zodra de reizigersaantallen ca. 75% van het niveau van 2019 kunnen we overwegen om weer om te schakelen naar 6x pu.

Bijlage 25:

Bezettingcijfers lijn 80+82 in best case scenario =75% van normaal

32. X083 – streek | Venlo – Nijmegen

- Voorstel om het aantal spitsritten in de normale dienstregeling te beperken.
- Het betreft een gezamenlijk voorstel van Arriva Limburg en Breng.

Overwegingen bij het basisidee:

Argumenten voor doorvoering van het basisidee:

- + We blijven aantrekkelijk OV bieden op deze HOV corridor maar houden we rekening met de beperktere reizigersaantallen agv. corona.

Argumenten tegen doorvoering van het basisidee:

- Frequentieverlaging tov. de normale situatie in 2019.

Doorkijk:

Zodra de reizigersaantallen ca. 75% van het niveau van 2019 kunnen we overwegen om weer op te schalen met meer ritten in de spits.

Bijlage 26:

Bezettingcijfers lijn 83 in best case scenario =75% van normaal

33. X085 - streek | Druten – Nijmegen

- Voorstel om de grote lus door Druten Centrum te laten vervallen.
 - Let op dit is een voorstel met voorwaardelijke infra-aanpassingen. Dit kan dus zeker niet doorgevoerd worden per dec-21.



Overwegingen bij het basisidee:

Argumenten voor doorvoering van het basisidee:

- + De hoofdfunctie van lijn 85 is het ontsluiten van Druten, Afferden, Deest, Winssen en Ewijk richting Nijmegen. In dat kader is de rechtstreeksheid van de lijn belangrijker dan de ontsluiting van de diverse kernen.
- + De haltes in de centrumlus kennen een beperkt gebruik. Alleen de halte Markt kent een iets hoger gebruik. Voor de halte Pax Christi College is een alternatieve halte aan de van Heemstraweg wenselijk.

- + Er zijn vrijwel geen reizigers die lijn 85 gebruiken om vanuit bijv. Deest naar het centrum van Druten te reizen.
- + Veruit de grootste groep reizigers krijgt een kortere reistijd.

Argumenten tegen doorvoering van het basisidee:

- Strekken zorgt ervoor dat instappers in de centrumlus Druten worden geconfronteerd met een grotere voor/natransporttijd.

Doorkijk:

Dit voorstel kan vooralsnog niet doorgevoerd worden. Daarvoor zijn infrastrukturele aanpassingen noodzakelijk. Wij zijn echter van mening dat versnelling op deze wijze bijdraagt aan verbetering van de reismogelijkheden.

34. X099 – streek | Uden – Nijmegen

- Beperking van het aantal spitsritten in de normale dienstregeling.
- Het betreft een gezamenlijk voorstel van Arriva Brabant en Breng.

Overwegingen bij het basisidee:

Argumenten voor doorvoering van het basisidee:

- + We blijven aantrekkelijk OV bieden op deze HOV corridor maar houden we rekening met de beperkte reizigersaantallen agv. corona.

Argumenten tegen doorvoering van het basisidee:

- Frequentieverlaging tov. de normale situatie in 2019.

Doorkijk:

Zodra de reizigersaantallen ca. 75% van het niveau van 2019 kunnen we overwegen om weer op te schalen met meer ritten in de spits.

Bijlage 27:

Bezettingscijfers lijn 99 in best case scenario =75% van normaal

35. Algemeen

- Na 2400u niet meer rijden maar met afvoermogelijkheid va. Arnhem en Nijmegen CS.
- Op grote stations een afvoermogelijkheid bieden via de haltetaxi van de provincie Gelderland.

Overwegingen bij het basisidee:

Argumenten voor doorvoering van het basisidee:

- + De ritten na 2400u zijn een zeer dure voorziening in een tijd dat het OV (en de provincie als opdrachtverlener) alle zeilen moet bij zetten om het OV-aanbod op peil te houden.
- + De ritbezetting na 24:00u is marginaal.

Argumenten tegen doorvoering van het basisidee:

- Als de horeca weer open gaat zullen jongeren zelf de hogere kosten van nachtelijk vervoer moeten dragen.

Bijlage 28:

Instappers na 24:00u, alle dagen – afgezet tegen het aantal ritten na 24:00u

= = =