



Brief per e-mail

Hermes Openbaar Vervoer BV / Breng
T.a.v. [REDACTED]

Uw kenmerk: -
Uw datum: -
Ons kenmerk: RG22-029

Afschrift:
[REDACTED]
Prov. Gld., [REDACTED]

ROCOV Gelderland
Secretariaat
Stekkenberg 73
6561 XG Groesbeek
T: 06 5083 4423
E: secretariaat@rocovgelderland.nl
I: www.rocovgelderland.nl

Arnhem, 21 september 2022

Betreft: advies inzake Vervoerplan 2023 regio Arnhem Nijmegen

Geachte [REDACTED],

Het voorstel Vervoerplan 2023 is uitgebreid met u en binnen het ROCOV besproken. Wij waarderen het zeer dat wij in een vroeg stadium zijn betrokken bij de plannen voor de dienstregelingen in 2023 voor de concessie Arnhem Nijmegen.


In de bijlage vindt u onze reacties en adviezen.

Wij voelden tevens de behoefte om u als vervoerder te herinneren aan de maatschappelijke opgave van het OV, het maatschappelijk belang van het OV en het belang van dunne lijnen voor een (financieel) sterk OV.

Als ROCOV denken we hierin graag met u mee!

Uw reactie zien wij met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,
namens de consumentenorganisaties verenigd in het ROCOV Gelderland,


J.G. (Johan) Kruithof
Voorzitter

Bijlage: adviestabel

Adviesvoorstel ROCOV voor de dienstregeling 2023 van BRENG.

Lijn	Voorstel	Reactie ROCOV	Reactie Vervoerder	Reactie Provincie
80%	Opschalen DRGL voor onderstaande lijnen naar 100% A007 van 4x p.u. naar 6x p.u. A029 hervatten spitsritten Doesburg - Arnhem X005 van 4x p.u. naar 6x p.u	De vraag naar OV is o.m. sterk afhankelijk van de kwaliteit van het aanbod. Het huidige aanbod is niet uitnodigend om meer gebruik te gaan maken van het OV. Bedrijfseconomisch kan dit in deze fase aantrekkelijk zijn op de korte termijn. Op de lange termijn – en dat geldt het hele OV – kan dit leiden tot steeds minder vraag naar het OV.		
85%	Reguliere dienstregeling hervatten m.u.v. "structurele wijzigingen" zoals opheffen van onderstaande lijnen: Lijn 8 , trajectdeel Arnhem Geitenkamp - Velp Ziekenhuis Lijn 13 Arnhem Klarendal Lijn 1 Nijmegen Malden	Lijn A008 handhaven tot na sluiting van Rijnstate in Velp. Liefst handhaven tot de dienstregeling 2024 i.v.m. ontwikkelingen rondom de lijnen 26, 27 en 29. Lijn A013 handhaven tot een andere simpele, regelmatig rijdende vorm van "OV" gevonden is. Buurtbus zou kunnen. Provincie is vorig jaar wel akkoord gegaan met opheffen daar zij meegaat in de redenering van BRENG, dat er te weinig ouderen gebruik van maken en jongeren met iets meer lopen een duidelijk alternatief hebben. Lijn X001 rijdt nog steeds niet vanwege de coronamaatregelen. Verder geldt hier hetzelfde verhaal als bij lijn A013, dus buurtbus o.i.d. als vervanging en dat BRENG dat niet doet en de provincie er al mee akkoord is gegaan.		
	Veluwe Zuid	Hiervoor komt waarschijnlijk een aparte adviesaanvraag.		

Voorstellen nieuwe dienstregeling – ingaande 11 december 2022				
A010/A110 10 Centraal Station - Het Dorp - Papendal 110 Centraal Station - Papendal	<p>Lijn 10 en 110 rijden in de ochtendspits gezamenlijk 4x pu richting Papendal via het Rijn-IJsselcollege. Door de verhuizing van het Rijn-IJssel 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.</p> <p>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.</p>	<p>Opheffen van spitslijn A110 is alleen aanvaardbaar als de drukste ritten tijdens de spits van lijn A010 worden versterkt.</p>		
A14 14 Arnhem CS - Malburgen-West - Winkelcentrum Kronenburg - Elden - De Laar Oost - Elst West - Oosterhout - Lent - Waterkwartier - Nijmegen CS - Hazenkamp - Brakkenstein	<p>Halte Kanunnik van Osstraat vervalt</p> <p>Wij stellen voor om deze halte op lijn 14 op te heffen. Zoals in onderstaande afbeelding is te zien ligt de halte slechts 100 m verder dan de tweezijdige halte Kwekerijweg.</p>	<p>Opheffen van de halte Kanunnik van Osstraat in Nijmegen Brakkenstein op lijn A014 is geen probleem, omdat de vervangende halte Kwekerijweg op korte afstand is gelegen.</p> <p>Overweeg evenwel of een verschuiving van de halte in de richting van het kruispunt Houtlaan-Kanunnik Mijlinckstraat mogelijk is om zo het noordelijk deel van Brakkenstein beter te ontsluiten</p>		
A060 A061 A062 A066 60: Arnhem CS - Westervoort - Duiven - Zevenaar - Babberich - Herwen - Lobith - Tolkamer	<p>Voorstel: herstructurering van deze 4 lijnen. Onze voorstellen t.a.v. deze lijnen vloeien ten dele voort uit het HOV actieplan m.b.t. lijn A060 en ten dele uit de wens voor een meer robuuste en simpelere dienstregeling voor de overige lijnen.</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 	<p>De huidige route van lijn 60 door Westervoort handhaven. HOV-kwaliteit heeft Westervoorters geen nut daar lijn</p>		

<p>61: Westervoort - Duiven Centerpoort Noord</p> <p>62: Arnhem CS - Westervoort - Duiven Station - Duiven Centerpoort Noord</p> <p>66: Westervoort - Duiven Nieuwgraaf</p>	<p>bus nog één halte verder rijden (Schapenweide) maar dat vergt een keergelegenheid die er nu nog niet is.</p> <p>o Die keergelegenheid kan waarschijnlijk meegenomen worden in de bouw van de Plakse Weide (300 won. rechts naast de halte Schapenweide). Aldus de gemeente.</p> <p>• 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.</p> <p>o In aanvulling daarop overwegen wij in de daluren lijn 61 te laten vervallen en reizigers te verwijzen naar Haltetaxi RRReis.</p> <p>• 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.</p>	<p>60 dan maar een klein deel van Westervoort aandoet. HOV-kwaliteit nodig? Pak dan de trein hier.</p> <p>Aan de Westervoortsedijk in de richting van de A325 een halte toevoegen.</p> <p>In Babberich de huidige route handhaven. Onaanvaardbaar voor vele inwoners uit Babberich. De auto wordt dan weer sneller gebruikt.</p> <p>Lijn 66 laten verdwijnen is akkoord. Lijn 62 laten rijden tot de Vergertlaan is akkoord op voorwaarde dat dat lijn 61 (waar lijn 66 is ondergebracht) een regelmatige dienst blijft onderhouden en met minimaal een frequentie van een maal per uur in het weekeinde naar Centerpoort Nieuwgraaf gedurende de openingstijden van de winkels aldaar.</p>		
<p>A72</p> <p>72: Arnhem CS - Huissen Bergerden</p>	<p>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.</p> <p>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</p>	<p>Voor deze doelgroep heeft de bus een grote betekenis. Het is de vraag of de voorgestelde variant met taxivervoer tussen halte lijnen A033/A300 en Scalabor echt veel besparingen oplevert. Mede gelet op de ontwikkelingen met Agropark lijkt het</p>		

	<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>ons verstandiger de lijn vooralsnog te laten rijden.</p>		
<p>A331</p> <p>331: Velp Zuid - HAN - Presikhaaf - Velperpoort - Arnhem CS - Winkelcentrum Kronenburg - Elst - Oosterhout - Lent - Nijmegen CS - Nijmegen Dukenburg - Weezenhof / Aldenhof</p>	<p>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).</p> <p>Voorstel: de nieuwe halte Rijnstate Poli Elst opnemen in de route van lijn 331</p>	<p>Akkoord als de nieuwe stadslijn eenzelfde frequentie houdt. Weezenhof en Aldenhof krijgen een passende verbinding met Plein 1944 via een nieuwe stadslijn. Wellicht is het goed om de dienstregeling van de lijnen X010/A300/A331/SB58 op elkaar af te stemmen, zodat een mooie frequente dienstregeling ontstaat tussen Nijmegen CS en Heijendaal en er niet, zoals nu vaak 3 bussen vlak achter elkaar rijden.</p> <p>Het opnemen van een halte in lijn A331 bij Rijnstate Poli Elst lijkt ons positief; ook al neemt de reisduur daardoor iets toe.</p>		
	<p>Voorstel: om de bestaande route te wijzigen conform de blauwe stippellijn in afbeelding pagina 22 vervoerplan</p> <p>Het is de vraag of de route van lijn 3 via de Waaldijk op termijn nog houdbaar is gegeven de</p>			

<p>X003</p> <p>3: Nijmegen CS - Lent - Oosterhout</p>	<p>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.</p>	<p>Het verleggen van de route van lijn X003 in Nijmegen Noord via Oude Groenestraat en Griftdijk naar Oosterhout i.p.v. via de Waaldijk is geen probleem. Hiermee krijgt de Poli CWZ Waalsprong een extra verbinding. De Waaldijk is niet echt geschikt voor de bus. Wel zou het ROCOV graag zien dat de route in Oosterhout iets wordt verlengd tot de kerk (eventueel via een lusroute Gansstraat – Peperstraat – Van Woerkomstraat – Dorpsstraat). Is een verlenging van Oosterhout naar Slijk-Ewijk mogelijk? Een betere afstemming tussen de vertrektijden van de lijnen X003 en A014 tussen Nijmegen CS en Griftdijk is gewenst</p>		
<p>X003, A014, A331</p>	<p>Voorstel: halte Hof van Holland opnemen in de route zodra deze halte gereed is.</p> <p>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.</p>	<p>De aanleg en bediening van een extra halte voor de lijnen X003/A014/A331 aan de rand van Hof van Holland in Nijmegen Noord is positief. Deze halte kan makkelijk gerealiseerd worden aan de busbaan die nu al aanwezig is parallel aan de Graaf Alardsingel.</p>		
		<p>Het niet meer laten rijden van lijn X006 via de Edisonstraat en Nieuwe Mollenhutseweg in de Nijmeegse wijk Grootstal acht het ROCOV een slecht plan. Bijna 500 reizigers worden daardoor gedwongen tot veel grotere loopafstanden en gevaarlijke oversteek van drukke wegen. Dat geldt m.n. voor het centrale noordelijke deel van</p>		

<p>X006</p> <p>6: Station Dukenburg - Malvert - Hatert - Heyendaal - Nijmegen CS - Neerbosch-Oost</p>	<p>Voorstel: routewijziging in Hatert conform afbeelding op pagina 24.</p> <p>Gemeente Nijmegen verzoekt ivm. GOW30 om de Edisonstraat te verlaten tgv. St. Jacobslaan/Grootstalselaan cf. onderstaande tekening.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Grootstal (deel Einsteinstraat e.o en Galvanistraat e.o). De doorstroming op de alternatieve route, Grootstalselaan (S100), is nu al vaak problematisch. Ook al wordt de huidige route omgezet naar 30-km-zone, dan nog is de reistijd via de oude route wellicht nog altijd sneller dan via de Grootstalselaan zeker indien de herinrichting geschiedt conform de richtlijnen van het CROW met busvriendelijke GOW30 maatregelen. Een vervangende halte aan de Grootstalselaan is daarnaast ruimtelijk moeilijk inpasbaar, verkeerstechnisch niet wenselijk op deze doorstroomroute (S100) en voor reizigers niet veilig oversteekbaar zonder extra beveiligde zebra en sociaal onveiliger dan de huidige haltes.</p> <p>Tevens verwijzen wij naar het standpunt van de gemeente Nijmegen in haar brief aan GS van Gelderland, dd. 6 september 2022.</p>		
	<p>Voorstel (gemeente Nijmegen): lijn 8 verlaat de Hertogstraat in Nijmegen tgv. een nieuwe route.</p> <p>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.</p>	<p>Het niet meer rijden van lijn X008 via de Hertogstraat in Nijmegen en in plaats daarvan via de Singels te voeren heeft zeker niet onze voorkeur. Het Centrum en de Waalkade worden daarmee slechter per OV bereikbaar. Daarnaast is de doorstroming op de Singels verre van optimaal. Dan nog liever over de Hertogstraat met 30 km zeker indien</p>		

<p>X008</p> <p>8: Hatert - CWZ - Nijmegen CS - Berg en Dal</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Voorstel Breng: lijn 8 handhaven op huidige route totdat de doorstroming op de Singels verbeterd is.</p>	<p>ook hier de herinrichting geschiedt conform .de richtlijnen van het CROW met busvriendelijke GOW30 maatregelen</p> <p>Een alternatief: Wat is de waarde van de Hertogstraat om autoverkeer daar te handhaven en het OV er maar uit te gooien. Geen auto's in de Hertogstraat en dan kan de bus door rijden zonder al te veel tijdverlies.</p> <p>Tevens verwijzen wij ook hier naar het standpunt van de gemeente Nijmegen in haar brief aan GS van Gelderland, dd. 6 september 2022.</p>		
<p>X015</p> <p>15: Wijchen Randweg Noord - Wijchen Noord - Wijchen Zuid - Wijchen Station - Nijmegen Station Dukenburg - CWZ - Heyendaal - Nijmegen CS - Lent Thermion</p>	<p>Voorstel: routewijziging in Lent.</p> <p>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 afbeelding pagina 25 van het vervoersplan 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.</p>	<p>Lijn X015 heeft nu een route via de Laauwikstraat in Lent die verre van ideaal is. Van de twee voorgestelde routevarianten heeft de blauwe route onze voorkeur. De verwachte vertraging op de Turennesingel blijft volgens ons beperkt tot de aansluiting op de S100 nabij de Waalbrug tijdens de spits. Overigens lijn A033 rijdt al jaren via deze route. Nog nooit vernomen dat deze regelmatig vast staat voor de aansluiting bij de Waalbrug. Op de Turennesingel is optimalisering van de ligging van de haltes in de nieuwe situatie gewenst, zoals toevoeging van een halte richting Nijmegen CS nabij de Steltsestraat. Verder lijkt het slim om de dienstregeling van de lijnen X015 en</p>		

	Wij overleggen met de gemeente over de best mogelijk variant.	A033 op elkaar af te stemmen om het synchroon rijden te voorkomen.		
<p>X080</p> <p>80: Millingen - Kekerdorp - Leuth - Erlecom - Ooij - Beek - Ubbergen - Nijmegen CS</p>	<p>Voorstel: route strekken in Ooij conform afbeelding 26 in vervoersplan</p> <p>Dit voorstel is ook al gedaan in het kader van dr 2022. In een 2e adviesaanvraag (na afwijzing van de 1e 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.</p> <p>Overwegingen:</p> <p>1. Op de Kerkdijk, Prins Bernhardstraat en de Nassaustraat is er sprake van veel bochtenwerk en krappe situaties. Daarbij zijn de bestaande richtlijnen, vastgelegd in het CROW-OV, niet gevolgd.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>3. Wij hebben nooit akkoord gegeven op het ontwerp zoals dat nu gerealiseerd is. De gemeentelijke wens om lijn 80 in Ooij te</p>	<p>Het weghalen van lijn X080 uit de dorpskern van Ooij en alleen nog maar laten halteren aan de rand het dorp aan de St. Hubertusweg is en blijft ongewenst vanwege de grote toename van de loopafstanden, de onveilige oversteek van de St. Hubertusweg, de slechte bereikbaarheid en sociale onveiligheid.</p> <p>Het voorstel van BRENG om de halte aan de Hubertusweg zodanig in te richten dat minimaal een halte locatie wordt gecreëerd op de strook grond naast de weg aan de zijkant van het dorp, waar de bus van beide kanten kan halteren lost het probleem van de Hubertusweg op, maar niet de loopafstanden. De situatie in het dorp is – aldus de gemeente – verbeterd in de afgelopen jaren om wat meer ruimte te maken voor de bussen. Het kan zijn dat het niet voldoet aan de CROW-richtlijnen, maar het lijkt het ROCOV dat die richtlijn niet verplicht is. Het ROCOV is daarom tegen het weghalen van de route door Ooij.</p> <p>Het probleem voor BRENG kan misschien ook opgelost worden door plannen te maken voor hoe de bus kan rijden door Ooij via het gebied waarvoor nieuwbouwplannen zijn. Als die route al gerealiseerd is nog voordat het complete bouw gerealiseerd is,</p>		

	handhaven is wat ons betreft zeer tegenstrijdig met de genomen inframaatregelen.	wordt het voor de nieuwe bewoners juist aantrekkelijk om de bus te gaan gebruiken en blijven ze niet hangen in een rit met de auto omdat ze dat al zo gewend zijn. Deze vorm van gedrag bij nieuwe bewoners is ook al bij de provincie bekend.		
X085 85: Nijmegen CS - Weurt - Beuningen - Ewijk - Winssen - Deest - Afferden - Druten	<p>Voorstel: laatste rit Nijmegen – Druten op zaterdag herstellen.</p> <p>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.</p> <p>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:</p>	Prima, dus akkoord.		
X125 125: Ressen P+R	<p>Voorstel: bedieningstijden en route wijzigen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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: <ul style="list-style-type: none"> o jan-sep: elke zaterdag, jan-sep 1e + laatste zondag vd. maand en okt-dec elke zondag o voorstel om elke zaterdag en zondag te rijden. o Aandachtspunt: vervoerkundig zorgt het 	Lijn X125 elke zaterdag en zondag laten rijden is positief. De voorgestelde routewijziging (niet meer via		

Nijmegen Noord - Nijmegen Valkhof	<p>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.</p> <p>§ Zie grafiek pagina 28 vervoersplan voor de gebruikscijfers van dit jaar. Links de zaterdagcijfers, rechts die van zondag.</p> <p>§ Tegelijkertijd bekijken gemeente en provincie hoe ze P&R Nijmegen Noord kunnen upgraden naar een volwaardige en aantrekkelijke HUB.</p>	<p>Hertogstraat/-plein maar via de Singels en integreren in lijn A300 lijkt geen probleem. Het kan positieve effecten hebben voor de ontwikkeling van P&R Nijmegen Noord tot een volwaardige HUB.</p> <p>Het zou tevens goed zijn dat aan de kwaliteiten van deze HUB verbeteringen komen zodat gebruikmaking ervan zeer aantrekkelijk wordt.</p>		
Kleine zaken				
A008	<p>haltenaam Moscowa: komt 2x voor in Arnhem: op lijn 8 aan de Brandts Buysweg en op lijn C2 en 231 aan de Apeldoornseweg.</p> <p>o Wij stellen voor om de halte Moscowa/Brandts Buysweg te hernoemen naar “de Waterberg”.</p>	Akkoord		
A002 A007	<p>Haltenaam Arnhem, Poli Zuid vervangen door Arnhem, Ind.terrein Rijkerswoerd.</p> <p>o lom. en ovv. de gemeente Arnhem.</p>	Het ROCOV stelt voor daar dan “Bedrijventerrein” Rijkerswoerd van te maken (er zit weinig echte industrie).		
A014	<p>Laatste ritten eindigen niet logisch: zaterdag naar Brabantweg, andere dagen naar Griegstraat.</p> <p>o Wordt aangepast.</p>	Op deze lijn wil BRENG het eindpunt van de laatste ritten eenduidig maken. Maar BRENG maakt niet duidelijk of deze ritten eindigen bij de Brabantweg in Arnhem of de Griegstraat in Elst.		
A026 A027	<p>Rijden in de ochtendspits (v. 7:37u Arnhem - Doesburg) gelijktijdig.</p> <p>o Klopt, het is dit of een matrit over hetzelfde traject. Wij hebben ervoor gekozen om deze rit daarom als dienstrit in te leggen.</p>	Akkoord		

A033	Haltenaam Gendt, Molenstraat vervangen door Gendt, Molenstraat Gendt	Zie ook bij Angeren.		
A033	Haltenaam Angeren, Molenstraat vervangen door Angeren, Molenstraat Angeren	Zou ook in Kampsestraat vernoemd kunnen worden. Verder akkoord.		
X083	Haltenaam Mook, Gemeentehuis, vervangen door Mook, Gemeentehuis Mook.	Akkoord.		
X083	Haltenaam Nieuw Bergen, Gemeentehuis, vervangen door Nieuw Bergen, Gemeentehuis Nw. Bergen.	In vervangende naam mag “Nieuw” weggelaten worden (het is de gemeente Bergen).		
X003 X014	Spreiding met A014 beter? o Helaas niet mogelijk zonder inzet van een extra bus. We moeten kiezen tussen spreiding richting Nijmegen of richting Arnhem.	Een betere spreiding van de vertrektijden op de lijnen X003 en A014 tussen Nijmegen CS en de Griftdijk in Nijmegen Noord blijft wenselijk. Desnoods door de lijnen bij Nijmegen CS aan andere lijnen te verknopen.		

Het ROCOV kan zich bepaald niet vinden in het beleid van BRENG t.a.v. de maatschappelijke taak die elke vervoerder dient te hebben met het oog op de toekomst gericht. Die taak dient te zijn het bevorderen van het OV juist i.v.m. de klimatologische veranderingen en de ruimtelijke ordening van Nederland. Minder CO2, mensen laten wonen, werken, studeren en uitgaan bij het spoor, de bouw van woonwijken in steden. Ook is er de modal shift: van de weg naar het OV. En ook dient aandacht besteed te worden aan de forse toename van het aantal ouderen, die toch ook ergens naar toe moeten kunnen als ze geen auto meer rijden.

Wil het OV meer mensen gaan vervoeren, dan zal het OV een aantrekkelijk aanbod dienen te doen: hoge frequentie (10 minuten diensten) en daarmee min of meer een garantie voor goede aansluitingen maakt dat aanbod veel en veel aantrekkelijker.

Een voorbeeld van onaantrekkelijk OV: Burgers ZOO en het Openluchtmuseum trekken veel mensen. Breng Buslijn 3 komt in de buurt van beide attracties. Noordelijk van de A12, vlak bij de A50 ligt een P+R. Helaas niet zo groot. Vandaar met het OV naar beide punten: halfuurdienst van Keolis naar CS in Arnhem en daar overstappen op lijn 3. Kost meer tijd en kost meer geld. Dus gaat de automobilist met de auto naar een van de twee attracties.

De vraag naar OV buiten de stedelijke gebieden is niet groot. Dus worden daar lijnen geschrapt of minder vaak bediend. Dat maakt het aanbod steeds onaantrekkelijker. Dus blijven we thuis (als we niet meer auto kunnen rijden) en gaan meer met de auto (als we nog wel kunnen rijden). Weer minder vraag vanuit het buitengebied.

Goed OV is een compleet netwerk, waar bij de minder gebruikte (en dus meer verliesgevende lijnen) juist kunnen bijdragen aan het meer gebruiken van de drukke en dus meer winstgevende lijnen.