



Concept vervoerplan 2026/2027

Arnhem – Nijmegen – Foodvalley

Inhoudsopgave

1. Concessie Arnhem – Nijmegen – Foodvalley	1	5.3. Regio Nijmegen: forse uitbreiding hoofdnet en effectief campusnet	28
2. Samenhangend netwerk.....	3	5.3.1. Campusnet brengt ultieme oplossing voor piekvraag Heijendaal	28
2.1. Samenhangend netwerk dat bestaat uit hoofdnet, basisnet en campusnet.....	3	5.3.2. Hoofdnet verbindt stad en streek hoogwaardiger door upgrades	28
3. Vervoerkundige uitwerking	4	5.3.3. Hoofdnet: meer A-stadslijnen voor woningbouw en ‘focuswijken’	30
3.1. Aantrekkelijk hoofdnet is de basis	4	5.3.4. Basisnet: betere dekking, meer verbindingen en overal meer ritten	31
3.2. Basisnet ontsluit de hele regio en elke wijk	6	Bijlage: Wijziging haltes ANF	1
3.3. Capaciteitsgericht campusnet voor piekvraag, groei en leefbaarheid	7		
4. Vervoerkundige maatregelen en effecten	8		
4.1. Aanbod per lijn is nauw afgestemd op vervoersbehoefte	8		
4.2. Overal een ruimere bedieningsperiode, brede spitsen en schouders.....	9		
4.3. Netwerk verbindt inwoners/bezoekers met knopen/bestemmingen	11		
4.4. Reistijdwinst en goedkoper door versnellingen en nieuwe lijnen	11		
4.5. Goede dekking: alle kernen bereikbaar en iedereen een OV-halte nabij	12		
4.6. Meer reisopties en hoge zitplaatskansen door hogere frequenties	12		
4.7. Helder netwerk door o.a. lijnbundelingen en uniformering	13		
4.8. Helder netwerk door o.a. lijnbundelingen en uniformering	13		
4.9. Betrouwbare consequente aansluitingen met heldere garanties.....	14		
4.10. Efficiënt en eenduidig door heldere vakantiedienstregeling	16		
4.11. Betere bereikbaarheid door uitbreidingen met vraagafhankelijk.....	16		
5. Uitwerking per lijn.....	17		
5.1. Foodvalley: meer hoofdnet, goed bereikbare kernen	17		
5.1.1. Campusnet verlicht piekdrukke naar WUR-campus.....	17		
5.1.2. Uitgebreed hoofdnet door heel Foodvalley	17		
5.1.3. Basisnet Ede: betere dekking, sneller naar station/ziekenhuis	19		
5.2. Regio Arnhem: frequenter, uitgebreid hoofdnet en dekkend basisnet	20		
5.2.1. Campusnet naar ENKA en HAN voorkomt piekdrukke Velperweg	21		
5.2.2. Uitgebreed hoofdnet verbindt streek met Arnhem via 6 corridors	21		
5.2.3. Hoofdnet Arnhem: van 4x naar 6x/uur en o.a. bredere spitsen	23		
5.2.4. Basisnet Veluwezoom/Liemers: beter dekkend, meer ritten, sneller	24		
5.2.6. Basisnet Arnhem: meer reisopties, complementair aan hoofdnet	26		

1. Concessie Arnhem – Nijmegen – Foodvalley

Aanbesteding

De noodconcessies Arnhem-Nijmegen en Veluwe Zuid lopen op 27 juni 2026 af. De provincie is in 2024 een aanbesteding gestart voor een nieuwe concessie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley (ANF). Met het besluit dat de treindienst Arnhem-Doetinchem niet bij deze Concessie hoort, is er dus sprake van een nieuwe ov-concessie ANF voor bus en auto.

De Provincie Gelderland heeft de volgende doelen geformuleerd voor nieuwe concessies:

- De concessie geeft zo goed mogelijk invulling aan veranderende vervoerbehoefden en kwaliteitseisen van reizigers.
- De kern van de concessie, zijnde een sterk en voor reizigers en de concessieverlener betaalbaar hoofdnetwerk (= snelle, frequente buslijnen), wordt verder versterkt om de toekomstvastheid van het Openbaar Vervoer te waarborgen.
- De Concessie biedt ruimte voor de ontwikkeling en uitvoering van nieuwe vervoervormen/andere mobiliteitsdiensten, om in veranderende vervoerbehoefden te kunnen blijven voorzien.
- De Concessie maakt het mogelijk landelijk overeengekomen afspraken over verdere verduurzaming van het openbaar vervoer (waar mogelijk) versneld te realiseren om de leefomgeving in de provincie verder te verbeteren.

Naast de doelen van de provincie Gelderland bevindt het openbaar vervoer (ov) in Nederland bevindt zich in roerige tijden. De betaalbaarheid en de betrouwbaarheid staan al sinds Corona onder druk. Hardnekkige netcongestie bedreigt de gewenste energietransitie. De bereikbaarheid en leefbaarheid van het buitengebied staat onder druk en de politiek vraagt actie. Ook verwacht de Gelderse samenleving steeds meer van ov. Een aantrekkelijk OV-systeem moet bijdragen aan de autoluwe transitie, woningbouwopgave en verduurzaming van de mobiliteit. De vele veranderingen die er aan komen betekenen bovendien dat dit systeem flexibel moet zijn.

De visie van Transdev is een vervoerconcept dat optimaal aansluit bij deze uitdagingen. OV als nutsvoorziening, die maximale maatschappelijke waarde levert voor iedereen. Wij vatten ons vervoerconcept samen onder de paraplu **'buiten-gewoon OV'**. Dit leest als volgt:

- **Gewoon OV:** in lijn met het mantra 'gewoon doen' in het Gelderse coalitieakkoord. De betrouwbaarheid krijgt toprioriteit zodat reizigers vertrouwen op OV.
- **Buiten** slaat op de verbetering qua bereikbaarheid en leefbaarheid in het buitengebied. Transdev zorgt dat OV daar betrouwbaar, aantrekkelijk en toekomstgericht is.
- **Buitengewoon** slaat enerzijds op de aantrekkelijkheid van ons OV, zowel om reizigers tevreden te (be)houden als om potentiële (auto)reizigers te verleiden. Anderzijds refereert dit aan de toekomstgerichtheid van ons bod: we zijn duurzaam, voorbereid op groei en flexibel om de vele Gelderse ontwikkelambities te realiseren.

Eisen vervoerplan

De provincie Gelderland heeft in het Programma van Eisen – Bijlage C van de aanbesteding ANF – eisen geformuleerd waaraan het vervoerconcept dient te voldoen.

De Provincie Gelderland maakt in het lijnennet een onderscheid in A-, B- en C-lijnen met elk een eigen minimale frequentie. Elk type lijn kent een eigen ontwikkelruimte voor de vervoerder. De eisen voor buurtbuslijnen en scholierenlijnen zijn hierin vastgesteld, evenals de voorwaarden voor de ontwikkeling van vraagafhankelijk ov.

De Provincie Gelderland streeft naar een goed functionerend samenhangend lijnennet. De afstemming met treinverbindingen is van groot belang. De Concessieverlener heeft de lijnen in drie categorieën ingedeeld:

- **A-lijnen:** Sterke hoogwaardige busverbindingen die samen met de treindiensten in het Concessiegebied (Hoofdrailnet en Regionale treindiensten) een Hoofdnetwerk (gaan) vormen dat de belangrijkste economische kerngebieden met elkaar verbindt.
- **B-lijnen:** Busverbindingen, anders dan A-lijnen, waarmee op dit moment zoveel mensen reizen dat de provincie verwacht dat ze gedurende de gehele looptijd van concessie in een substantiële vervoervraag zullen blijven voorzien.
- **C-lijnen:** Busverbindingen die: op dit moment minder intensief gebruikt worden en/of; beleidsmatig gezien een minder belangrijke functie binnen het OV-netwerk vervullen.

Daarnaast zijn er minimale eisen aan de bedieningstijden, frequenties en aansluitingen gesteld.

De ontwikkelruimte voor het ontwerpen van het vervoerkundige netwerk ligt bij de vervoerder. Deze verschilt per categorie lijnen. Binnen deze ontwikkelruimte is dit concept vervoerplan opgesteld.

Voor Scholierenlijnen en Buurtbuslijnen is de dienstregeling van Dienstregelingsjaar 2025 in dit concept vervoerplan ongewijzigd gebleven.

Vervoeraanbod

Dit concept vervoerplan hebben wij ontworpen op basis van de volgende uitvraag van de provincie Gelderland: "Een vervoeraanbod dat bestaat uit een samenhangend netwerk met effectieve DRUs dat zo goed mogelijk invulling geeft aan de vervoerbehoefden van de stedelijke en de landelijke reiziger."

Dit concept vervoerplan geeft invulling van de door de Provincie Gelderland geëiste voorwaarden en doelstellingen. Dit concept vervoerplan staat dan ook los van de huidige concessies en bijbehorende voorwaarden. Het betreft een nieuw vervoerconcept waarin weloverwogen en onderbouwde veranderingen die invulling geven op de vervoervraag in het concessiegebied.

Concessiegebied

Het concessiegebied is een samenvoeging van de huidige concessiegebieden van de noodconcessies Arnhem-Nijmegen en Veluwe Zuid. Het Concessiegebied bestaat uit het grondgebied van de volgende gemeenten: Arnhem, Barneveld, Beuningen, Berg en Dal, Doesburg, Duiven, Ede, Heumen, Lingewaard, Mook en Middelaar, Nijmegen, Overbetuwe, Renkum, Rheden, Rozendaal, Scherpenzeel, Wageningen, Westervoort, Wijchen en Zevenaar.

Het concessiegebied houdt niet bij de gemeentegrenzen op zo zijn er diverse uitlopers naar onder andere Grave, Druten, Apeldoorn, Veenendaal en Putten. Deze verbindingen maken onderdeel van het concept vervoerplan.

Concessieduur

De Concessie gaat in op zondag 28 juni 2026 bij aanvang van de eerste ritten in de ochtend, en eindigt naar huidige inzichten in de nacht van zaterdag 28 juni op zondag 29 juni 2036 na de laatste rit.

Geldigheid vervoerplan 2026/2027

Dit concept vervoerplan 2026/2027 kent een geldigheid voor de resterende periode van dienstregelingsjaar 2026 (28 juni 2026 tot en met 13 december 2026) en het volledige dienstregelingsjaar 2027 (13 december 2026 tot en met 11 december 2027).

Procedure

Dit concept vervoerplan is opgesteld als onderdeel van de bieding behorende bij de aanbesteding ANF. Na de onherroepelijke gunning hebben wij in diverse sessies de stakeholders – gemeenten, regio's, ROCOV, omliggende vervoerders en buurtbusverenigingen - meegenomen in onze zienswijze, vervoerkundige uitgangspunten en inhoudelijke onderbouwing van dit concept vervoerplan.

Voor dit concept vervoerplan vragen wij uw in het kader van de WP2000 advies uit te brengen. Middels een reactienota zullen wij – in afstemming met de provincie Gelderland – reageren op uw advies. Medio december bieden wij het definitieve vervoerplan aan Gedeputeerde Staten van Gelderland aan. Zij zullen medio januari 2026 een besluit aangaande het definitieve vervoerplan nemen.

2. Samenhangend netwerk

Met het nieuwe vervoerplan krijgen de inwoners en reizigers in ANF een aantrekkelijk vervoersaanbod dat gericht inspeelt op de behoeftes van verschillende type reizigers.

In het landelijke gebied profiteren reizigers onder andere van onze unieke bereikbaarheidsgarantie, de uitbreiding van het hoofdnet naar een groot aantal kernen in het buitengebied, hogere frequenties en directere verbindingen naar bestemmingen in de stad.

Stedelijke reizigers profiteren van hogere frequenties: 6x/uur in Arnhem en een groot deel van Nijmegen. De bedieningsperiode wordt verruimd en de spitsen verbreed. Het campusnet verlicht piekdrukke op de drukke corridors tussen de stations en de campussen.

De inwoners en reizigers krijgen een effectief aanbod dankzij directere routes, gerichte bediening van (piek)vraag en optimaal passende capaciteitsinzet. We versterken het snelle directe en frequente hoofdnet en dragen optimaal bij aan de concessiedoelen.

2.1. Samenhangend netwerk dat bestaat uit hoofdnet, basisnet en campusnet

Transdev heeft het netwerk ingedeeld in drie netten die elk gericht inspelen op de vervoerbehoefden van verschillende reizigers en concessiedelen. Deze indeling sluit goed aan op de beleidsmatige indeling van de provincie Gelderland en geeft een goede invulling van de A/B/C-lijnen en de *RRReis*-formules. We lichten dit bondig toe:

Hoofdnet

Het snelle, directe en frequente hoofdnet biedt reizigers aantrekkelijk OV. Dit net bestaat uit A-lijnen en breiden we fors uit met nieuwe en opgewaardeerde lijnen. We verhogen veel frequenties en introduceren naast *RRReis* twee productformules in ANF:

- *ComfortRRReis*: verbindt de regio hoogwaardig (6x/uur) met de steden
- *SnelRRReis*: biedt snelle (treinwaardige) verbindingen in luxe tempo-100 bussen

Ons hoofdnet biedt brede spitsen, ruime bedieningsperiodes en dekt maar liefst 47 kernen.

Basisnet

Het nabije, toegankelijke basisnet biedt iedereen altijd en overal bereikbaarheid. Het net verbindt hen met relevante voorzieningen. Dit net bestaat uit B- en C-lijnen en krijgt een veel bredere bediening dan in het huidige netwerk. Kernen zijn 18 uur per dag, 7 dagen per

week bediend. De dekking verbeteren we met nieuwe en verlengde lijnen naar kleine kernen. Naast *RRReis* zijn ook *buurtRRReis* en *reserveerRRReis* onderdeel van het basisnet.

Campusnet

Het efficiënte, capaciteitsgerichte campusnet verlicht piekdrukke naar campussen. Met dit nieuwe netwerk vervoeren we studenten, forensen en bezoekers direct van stations naar de campussen op specifieke (college)tijden met 25m bussen. Andere reizigers verlossen we van de overvolle bussen die nu ontstaan door deze piekvraag. Door de hoge effectiviteit blijven er ook meer DRU's waarmee we meer kwaliteit bieden in de rest van ANF.

De kracht van de samenhang van de netten

- De kernwaardes van deze netwerken voorzien in de veranderende vervoerbehoefden en kwaliteitseisen van reizigers
- Het hoofdnet is de ruggengraat van het netwerk en breiden wij fors uit, o.a. qua dekking, frequenties en bedieningsperiode
- Andere mobiliteit en vervoervormen haken we hierop aan, o.a. door hubs beter te bedienen
- Aansluitingen optimaliseren we ook met andere vervoerders
- De kracht van stedelijke netwerken behouden en versterken we met het hoofdnet
- Het buitengebied is veel beter bereikbaar, o.a. dankzij de bereikbaarheidsgarantie

Hoogwaardig vervoeraanbod dankzij ons netwerk

Hoofdstuk 4 beschrijft de concrete maatregelen en de effecten die we hiermee realiseren. Hieronder geven we u alvast een overzicht van de effecten van het nieuwe vervoeraanbod:

- 88% van de inwoners is aangesloten op het hoogwaardige hoofdnet
- 100% van de kernen – ook kleine kernen – is 18 uur per dag, 7 dagen per week bediend
- Nabij en toegankelijk voor iedereen met 220m gemiddelde halte-afstand
- 94% reist direct naar OV-knoop, iedereen in max. 1 overstap naar voorzieningen
- Zeker van een zitplaats met 99% zitplaatskans over het hele netwerk
- Eenduidig en eenvoudig: o.a. minder lijnen/varianten en een eenduidige dienstregeling
- Reistijdwinst: tot 26 minuten sneller én 50% goedkoper door nieuwe routes
- Frequenter: 6x/uur tussen streek en stad én binnen de steden
- Frequenter: 900.000 inwoners krijgen hogere frequenties dan nu (91% van ANF)
- Goede aansluitingen met garanties en optimaal ingerichte 'overstapknopen'
- Integratie AN en FV: o.a. één Rijnlijn Ede-Velp en *snelRRReis* Nijmegen-Wageningen

Net	Kernwaardes	Lijntype	Productformules	Spitsfrequentie	Spitsduur	Bedieningsperiode	Dekking
Hoofdnet	Snel, direct, frequent	A-lijnen*	<i>comfortRRReis</i> , <i>snelRRReis</i> , <i>RRReis</i>	4x tot 6x/uur	7 uur	18+ uur	47 kernen, 88% inwoners
Basisnet	Altijd, overal, nabij	B-lijnen, C-lijnen, scholierenlijnen, buurtbuslijnen, vraagafhankelijk	<i>RRReis</i> , <i>buurtRRReis</i> , <i>reserveerRRReis</i>	1x tot 2x/uur	7 uur	18+ uur	100% kernen 500+ inwoners
Campusnet	Efficiënt, capaciteit, leefbaar	(Nieuwe) campuslijnen	<i>RRReis</i>	6x tot 15x/uur	4-7 uur	4-12 uur	Gericht station ↔ campus

* En vier hoogwaardige lijnen die nog niet volledig op A-niveau zijn (29, 105, 108 en 220)

3. Vervoerkundige uitwerking

3.1. Aantrekkelijk hoofdnet is de basis

Hoofdnet verbindt de hele regio door forse uitbreiding

Maar liefst 47 kernen, met 861.000 inwoners (88% van ANF), zijn voortaan aangesloten op het buitengewoon uitgebreide hoofdnet (zie volgende pagina voor een overzichtsk kaart) In dit vervoerplan waarden we een groot aantal lijnen op tot A-niveau of hoogwaardiger en introduceert nieuwe lijnen. Op diverse corridors bundelen we lijnen tot één hoofdlijn, met, indien nodig, een complementaire basisnet-lijn om een goede adresdekking te borgen. De kracht van de stedelijke netwerken verbreden we zo naar de hele regio.

Hoofdnet biedt snel, direct en frequent vervoer: A-lijnen en frequenter

Ons hoofdnet staat voor snel, direct en frequent vervoer en wordt gevormd door lijnen die op A-niveau rijden. De meeste lijnen rijden zelfs nog frequenter. Zo bieden we een groot aantal regionale *comfortRRReis*-lijnen met hoge frequenties van 6x/uur in de spits en 4x/uur in het dal. Zij verbinden de streek hoogwaardig met de steden en het landelijke OV-netwerk. Er zijn vier lijnen die we vanwege hun centrale rol in het netwerk ook in ons hoofdnet opnemen ondanks dat ze nog niet volledig op A-niveau zijn. De huidige reizigersvraag rechtvaardigt hier de hoge spitsfrequenties van A-lijnen nog niet:

- Lijn 29 (Dieren-Doetinchem): deze nieuwe doorgaande lijn creëert een verbinding tussen de radiaal vanaf Arnhem georiënteerde spoorlijnen
- Lijn 105 (Barneveld-Otterlo-Arnhem) en lijn 108 (Ede-Otterlo-Apeldoorn) doorkruisen de Veluwe en vormen in Otterlo een hoogwaardige overstapknoop
- *SnelRRReis* 220 (Nijmegen-Wageningen): deze nieuwe snelle lijn vult een ontbrekende schakel in het spoornet in en verbindt beide steden en de campussen WUR en Heijendaal

Hoofdnet vult spoornetwerk aan en kent goede aansluitingen

Spoorlijnen vormen een sterke basis in het Gelderse hoofdnet. Transdev vult hierop aan:

- Op corridors waar geen treinen rijden, breiden wij ons hoofdnet uit. Denk daarbij aan verbindingen als Arnhem-Doesburg en Nijmegen-Millingen.
- Reisrelaties waar trein alleen via een (grote) omweg beschikbaar is, verbinden wij direct en hoogwaardig. Denk daarbij aan verbindingen als Arnhem-Apeldoorn, Nijmegen-Wageningen en Dieren-Doetinchem.
- Al onze hoofdnetlijnen sluiten optimaal aan op relevante treinverbindingen.

Hoofdnet verbindt inwoners, bestemmingen, stations en hubs

Transdev sluit niet alleen meer kernen en inwoners aan op het hoofdnet. We verbinden ze ook beter met relevante bestemmingen. Zo koppelen we streeklijnen door richting de campussen en voorkomen we overstappen. Ook de Rijnlijn verknopen we tot één doorgaande lijn over Wageningen heen en we verlengen deze naar Velp. We realiseren dit met de bestaande infrastructuur dankzij de inzet van nieuwe Trolley 2.1 bussen. Deze Trolleybussen hebben een groter batterijpakket en daardoor een grotere actieradius,

waardoor ze meer kernen zonder bovenleiding kunnen bedienen. Vanzelfsprekend zijn stations een belangrijk onderdeel van ons hoofdnet. Dit geldt ook voor hubs en beoogde hubs. Zo versnellen we in Nijmegen de reis vanaf P+R-West naar het centrum van Nijmegen met 13 minuten en verbinden we P+R-West en Noord 6x/uur met onder andere campus Heijendaal. Ook in Arnhem nemen we hubs als Gelredome, IPKW en P+R Noord centraal op in ons netwerk.

Hoofdnet versterkt de kracht van de stedelijke netwerken

Ook binnen Arnhem en Nijmegen geven we het hoofdnet een forse upgrade (zie volgende pagina voor een overzichtsk kaart). We waarden in beide steden diverse verbindingen op tot A-niveau zodat de dekking binnen de steden verbetert. In Arnhem gaat het bijvoorbeeld om lijn 62 (o.a. Westervoort, IPKW, nieuwbouw Rijnpark) en lijn 27 (Presikhaaf-West). In Nijmegen om lijn 1 (nieuwbouw Winkelsteeg en Aldenhof) en lijn 3 (nieuwbouw Waalsprong en Weezenhof). Op alle hoofdnetlijnen biedt Transdev bovendien meer ritten. In Arnhem verhogen we de frequenties op het stadsnet van 4x/uur naar 6x/uur. De meeste stadslijnen in Nijmegen krijgen een frequentie van 4x/uur en sommige gaan naar 6x/uur. Beide steden profiteren daarnaast ook van de extra hoogwaardige streekcorridors die op specifieke trajecten ook een stadsfunctie vervullen.

Hoofdnet speelt proactief in op nieuwbouw en ontwikkelingen

In alle concessiedelen nemen we op korte termijn geplande woningbouwprojecten nu al proactief op in ons hoofdnet. Het gaat daarbij onder andere om Winkelsteeg en Waalsprong (Nijmegen), Rijnpark en Presikhaaf (Arnhem) en Bloemendal (Barneveld).

3.2. Basisnet ontsluit de hele regio en elke wijk

Basisnet maakt alle kernen 18uur per dag 7 dagen per week bereikbaar

Inwoners en bezoekers van ANF profiteren van de bereikbaarheidsgarantie:

18 uur per dag, 7 dagen per week* OV – ook in kleine kernen van 500 inwoners

Om dit te realiseren bestaat ons OV-netwerk naast het hoofdnet ook uit een basisnet. Waar het hoofdnet zich richt op aantrekkelijk vervoer voor grotere reizigersstromen, biedt het basisnet een effectieve oplossing om ook het buitengebied van goede bereikbaarheid te voorzien. Zeker voor de 22 kernen met 500 tot 2.000 inwoners is dit vaak een grote verbetering, maar ook veel grotere kernen, zoals Gendt en Zetten, met 7.320 en 5.210 inwoners, krijgen hiermee een betere bediening.

Basisnet bestaat uit B-, C-, buurtbus- en vraagafhankelijke lijnen

Ons basisnet bestaat uit verschillende type lijnen om effectief in te spelen op de vervoervraag in zowel stad als streek. Op sommige verbindingen, zoals op lijn 103 tussen Arnhem, Wageningen en Ede, zijn hoge frequenties passend en krijgen reizigers B-lijnen die de hele week 2x/uur rijden. In andere kernen spelen we effectief in op een lagere (verwachte) vervoervraag door vraagafhankelijke lijnen te introduceren (bijvoorbeeld lijn 67 naar Groessen en Loo) of door de buurtbusbediening uit te breiden naar de vroege ochtend, avond en het weekend met door Transdev uitgevoerde vraagafhankelijke ritten.

Basisnet brengt OV nabij (220m) en toegankelijk voor iedereen

Het grote aantal haltes op ons basisnet zorgt ervoor dat iedereen een halte nabij heeft. Gemiddeld bedraagt de halte-afstand slechts 220m. Het OV-netwerk is hiermee voor iedereen toegankelijk, ook voor minder mobiele mensen. De toegankelijkheid van onze bussen draagt hier verder aan bij.

Basisnet maakt snel en direct hoofdnet mogelijk door alternatief te bieden

Ons hoofdnet kent snelle directe routes. Dit wordt mogelijk gemaakt doordat ons basisnet kernen die hier verder vanaf liggen alsnog een goede bediening geeft. Een goed voorbeeld is de nieuwe A-lijn van Millingen direct naar Nijmegen. Vervuit de meeste reizigers komen uit Leuth en Millingen. Zij zijn tot 16 minuten sneller in Nijmegen met deze nieuwe snelle lijn. Reizigers uit Ooij en Ubbergen – die worden overgeslagen – behouden echter goede bediening op B-niveau dankzij ons basisnet.

Basisnet sluit goed aan op het hoofdnet en vergroot het bereik ervan

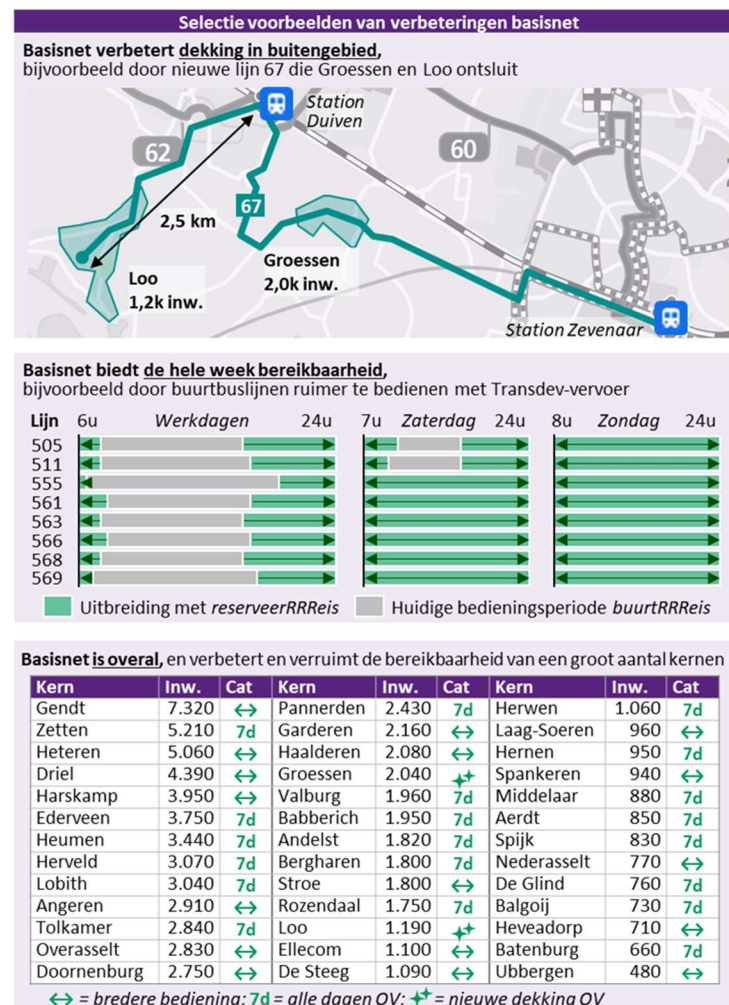
Al onze basisnetlijnen brengen reizigers direct naar het hoofdnet. Vaak via een OV-knooppunt, soms met een aansluiting op een andere halte. Vandaar brengt ons hoofdnet de reizigers snel, direct en frequent naar hun bestemming. Het basisnet voedt daarmee ons hoofdnet en breidt de waarde van dit hoofdnet uit naar kleine kernen. De meeste reizigers op het basisnet bereiken hun bestemming overigens direct en zonder overstap, dankzij de goede verbindingen met relevante bestemmingen.

Basisnet verbindt inwoners met voorzieningen en OV-knopen

Inwoners profiteren van de uitgekende opbouw van ons lijnennetwerk. Naast de goede verbinding met het hoofdnet, zijn ook andere voorzieningen makkelijk bereikbaar. Het netwerk is zo opgezet dat:

- Een ziekenhuis altijd met maximaal 1 overstap bereikbaar is
- Een groot winkelcentrum altijd met maximaal 1 overstap bereikbaar is
- Een OV-knooppunt vaak direct, maar altijd met maximaal 1 overstap bereikbaar is

Zo zorgen we ervoor dat de betere bereikbaarheid maximaal bijdraagt aan een grotere leefbaarheid in het buitengebied: overal zijn voorzieningen voortaan dichtbij.



* 17 uur op zaterdag, 16 uur op zondag

3.3. Capaciteitsgericht campusnet voor piekvraag, groei en leefbaarheid

Campusnet bedient piekvraag gericht met grote 25m bussen

Op drie verbindingen in ANF ontstaat dagelijks een grote piekvraag. Honderden studenten en medewerkers reizen vrijwel gelijktijdig vanaf een IC-station naar de campus:

- Van Nijmegen CS naar campus Heijendaal
- Van Arnhem CS naar de ENKA en HAN campus (en diverse scholen en het CIOS)
- Van Ede-Wageningen naar de WUR-campus

Het campusnet biedt deze reizigers een aantrekkelijke verbinding door hen rechtstreeks naar de campus te brengen met grote 25m bussen die afgestemd zijn op hun behoeftes. Onder andere vijf dubbele deuren, veel snelle validators, ruime gangpaden, grote balkons en een open instapregime zorgen voor een hele vlotte afwikkeling van deze piekvraag. Reizigers profiteren van een kortere reistijd en comfort op maat voor hun behoefte. Dit campusnet sluit optimaal aan op de relevante IC-treinen en rijdt net als de treinen 6x/uur in Arnhem en Ede-Wageningen, en maar liefst 15x/uur in Nijmegen.

Campusnet voorkomt piekdruk op het hoofd- en basisnet

In de huidige situatie creëert de piekvraag naar de campussen een grote piekdruk op veel reguliere stad- en streeklijnen die ook een verbinding bieden naar de campus. Andere reizigers op deze lijnen ervaren hinder en moeten zich in dezelfde bussen 'proppen'.

Transdev voorkomt deze piekdruk door de campusreizigers met het campusnet gericht te bedienen met een aantrekkelijk product op maat. Zo stijgt het comfort en de zitplaatskans op het hoofdnet en basisnet fors. Ook de campusreizigers worden beter en sneller bediend.

Campusnet is effectief door gerichte inzet in plaats en tijd

De reizigersvraag naar de campussen is heel specifiek: rond collegetijden is het druk, in het dal is de vraag beperkt en 's avonds en in het weekend is er nauwelijks vervoervraag. We spelen hier heel gericht op in met ons campusnet door alleen te rijden wanneer dit nodig is. De rest van het netwerk zorgt ervoor dat de campussen ook op rustige momenten bereikbaar blijven. Nu moeten regelmatig hele lijnen rijden met grotere bussen en in hogere frequenties dan nodig, omdat er op een klein deeltraject een piekvraag optreedt. Deze vraag gericht bedienen is al snel 2x (bijvoorbeeld naar WUR) tot ruim 4x zo effectief (zoals lijn 7 in Arnhem). Alles samen vervoeren we zo 9,4% van onze reizigers met slechts 1,8% van onze DRU's. Zo blijven er meer DRU's over om de rest van ANF optimaal te bedienen.

Campusnet reduceert wegbelasting en vergroot leefbaarheid

Voorname effectiviteit vertaalt zich ook in een fors lagere wegvakbelasting:

- Minder busbewegingen door inzet van 25m bussen met grote vervoercapaciteit
- Gericht in plaats: alleen wegvakbelasting op het traject tussen IC-station en campus
- Gericht in tijd: alleen wegvakbelasting op de relevante piekmomenten

Bovendien zorgt de goede wendbaarheid van onze 25m bussen voor minder hinder en zijn de bussen dankzij onze snelle ZE-transitie ook stil en emissievrij.

4. Vervoerkundige maatregelen en effecten

In dit hoofdstuk presenteren wij eerst de overkoepelende maatregelen en de effecten die dit heeft. Detailinvulling en effect wordt per gebied/lijn besproken in Hoofdstuk 5.

Uniforme en inzichtelijke uitgangspunten bij kwantificeren effecten en haalbaarheid

De gepresenteerde effecten kwantificeren we o.b.v. onderstaande uitgangspunten, tenzij anders vermeld:

- Dienstregeling 2025 is de referentie voor verbeteringen en verslechtingen
- Reizigersaantallen betreffen een gemiddelde werkdag in november 2024
- Bezettingsanalyses zijn uitgevoerd op ritniveau, inclusief piekbezetting, en gebaseerd op 2024 plus alle groei tot 2036, in lijn met onze opbrengstprognose
- Inwonersanalyses zijn gedaan op adresniveau o.b.v. BAG-data uit 2024
- Bij kernbediening kijken we naar alle 86 kernen (>500 inwoners) waar ANF vervoer biedt of kan bieden. Er zijn vijf kernen die door andere concessiehouders goed worden bediend: Scherpenzeel, Voorthuizen, Zwartebroek en Kootwijkerbroek in Foodvalley en Randwijk in de Betuwe. Transdev wil niet onnodig concurreren met hun lijnen.

4.1. Aanbod per lijn is nauw afgestemd op vervoersbehoefte

Het vervoerplan voorziet in een uitbreiding van het vervoeraanbod naar **1.159.000 DRU's**: 22% meer dan in het huidige vervoerplan. In Hoofdstuk 5 gaan we per gebied/lijn in detail in op de gevraagde inzet per lijn, de effecten voor reizigers en de onderbouwing van passende vervoercapaciteit. In deze paragraaf lichten we onze overkoepelende strategie toe. Hiermee optimaliseren we onze inzet om zoveel mogelijk waarde voor reizigers te creëren, een efficiënt en betaalbaar netwerk te realiseren én de overlast voor de omgeving te minimaliseren.

Flexibiliteit en minder hinder door differentiatie in lengte: van 9m tot 25m

Het nieuwe vervoerplan exploiteren we met een flexibel inzetbare busvloot waarin we de lengte differentiëren. Zo spelen we gericht in op specifieke vervoerbehoefte. Primair gaat het daarbij om de lengte en capaciteit van het materieel. Het bestaande wagenpark bestaat uit 12/13m, 18m en enkele 21m bussen. Transdev verbreedt de inzetopties met:







- 9m bussen om lage vervoervraag op diverse locaties/ tijden effectiever te bedienen. Deze bussen zijn kleiner en wendbaarder en passen zo beter in het straatbeeld in kleine dorpskernen. Ook verkleinen ze de perceptie van 'het vervoeren van warme lucht'. Qua uitstraling, beleving en comfort doen deze bussen niet onder voor grotere bussen. Gericht zetten we bovendien enkele 8-persoonsbussen in.
- 25m bussen voor maximale capaciteit op piekmomenten in het campusnet. Zo zijn we effectiever en verminderen we de wegbelasting door dezelfde vervoervraag in minder bussen te vervoeren. Ook spelen we gericht in op reizigersbehoefte: vlot in-/uitstappen
- is voor deze korte ritjes voor veel reizigers belangrijker dan een luxe zitplaats. Naast extra capaciteit kiezen we ook voor deze 25m bussen in plaats van 21m bussen omdat

deze bussen door de extra geleding wendbaarder zijn. Zo reduceren we hinder in bochten.

- 15m bussen voor maximale zitplaatscapaciteit op trajecten waar staan, ook bij uitzonderlijke piekdrukke, ongewenst is (snelwegen). We bieden ongeëvenaard zitcomfort en voorkomen een onnodig groot aantal bussen in de spits

Verder differentiëren wij tussen een 12m stadsbus (vlotte doorstroming, 3 deuren) en een 12m streekbus (maximaal zitcomfort). Zo bieden we comfort op maat voor de reisbehoefte (UM42). De grote wendbaarheid van 12m bussen zorgt daarbij voor minder hinder dan 13m

Onze gedifferentieerde vloot van 9m tot 25m speelt flexibel in op de vervoervraag

9m LE: Minder hinder, m.n. in dorpen	15m LE: T100 met veel zitcapaciteit en comfort
	
12m LE: Zitcomfort van/naar streek	18m LE: Extra capaciteit voor drukke lijnen
	
12m LF: Vlotte korte stadsritjes	25m LF: Effectief piekvraag campussen afvangen
	

bussen. Met deze gedifferentieerde vloot creëren we een optimale mix van aantrekkelijke OV en minimale hinder, zoals hierna wordt toegelicht.

Grotere aantrekkingskracht door hogere frequentie tot 6x

91% van de inwoners in ANF profiteert van hogere busfrequenties op hun lijn. Transdev verkiest op de meeste relaties hogere frequenties boven groter materieel om extra capaciteit te leveren. (Potentiële) reizigers waarderen hoge frequenties sterk. Frequentieverhogingen van 1→2, 2→4 en 4→6x/uur leveren veel groei op. Zolang de potentiële reizigersvraag dit rechtvaardigt, en het past qua infra- en omgevingsbelasting, kiest Transdev daarom tot 6x/uur primair voor het verhogen van de frequentie om groei aan te trekken. Zo verhogen we frequenties op veel stad↔streek relaties van 2x naar 4x/uur en 4x naar 6x/uur. In heel Arnhem gaat de frequentie naar 6x/uur. Door in de spits 6x/uur met 12m bussen te rijden i.p.v. 4x/uur met 18m bussen, voorkomen we ook overcapaciteit op rustige momenten. We kunnen dan namelijk 12m in plaats van 18m bussen inzetten.

Grote bussen bieden capaciteit voor piekstromen en infra-krapte

Op enkele reisrelaties zet Transdev grote bussen in om capaciteit te leveren:

- Op het campusnet, met de inzet van 25m bussen
- Op de Rijnlijn (Ede-Wageningen-Arnhem-Velp): hier is de reizigersvraag op de hele lijn dermate groot dat zowel hoge frequenties als 18m bussen wenselijk zijn
- Op specifieke momenten en lijnen in het stadsnet van Arnhem is de inzet van 18m wenselijk – ook bij een frequentie van 6x/uur

Met de grote bussen reduceren we busbewegingen, voorkomen we hinder en verlagen we de verkeersbelasting op drukke corridors. Nog hogere frequenties zouden op deze relaties slechts beperkt extra reizigers of waardering opleveren. De grote bussen zetten we ook gericht in tijdens evenementen, zoals de Vierdaagse. De Trolley 2.1 bussen zijn daarbij ook flexibel inzetbaar buiten Arnhem door de grote actieradius en stekkerlaadoptie.

Kleinere bussen op rustige plaatsen/momenten en bij infra-beperkingen

Wijken en dorpskernen in ANF profiteren van de gerichte inzet van onze kleine bussen:

- We verminderen hinder in kernen en wijken waar grotere bussen niet nodig zijn
- We bieden hogere frequenties zonder overcapaciteit te leveren (geen “vervoer van warme lucht”). Dit geldt vooral in de streekgebieden van ANF
- 's Avonds en in het weekend blijven we effectief bereikbaarheid bieden en/of houden we de frequentie op peil
- We spelen in op infrabeperkingen, zoals bijv. in Klarendal en Het Dorp in Arnhem

Transdev borgt zo een effectieve inzet van middelen en beperkt ook de stroomvraag.

Effect: lagere wegvakbelasting door gerichte inzet grote 25m bussen

Effect: minder hinder in dorpskernen door kleine, wendbare 9m bussen

Effect: frequent en comfortabel door gerichte bediening met gedifferentieerde vloot

Effect: flexibel inspelen op (veranderende) vervoervraag door gedifferentieerde vloot

4.2. Overal een ruimere bedieningsperiode, brede spitsen en schouders

Heel ANF profiteert van meer reisoptyies door een ruimere bedieningsperiode. Gemiddeld is onze bedieningsperiode 65 minuten breder dan huidig. Hiermee sluiten we ook beter aan op het treinnetwerk: reizigers kunnen eerder met de trein reizen en tot de laatste reguliere IC naar huis reizen. Veel reizigers vragen hierom en we zien goede bezettingen op lijnen die op deze tijdstippen al wel rijden, zoals lijn 352 en 103.

Transdev gaat echter veel verder. Alle kernen in ANF krijgen een heldere en bereikbaarheidsbelofte, ook kleine kernen met 500+ inwoners.

Om deze belofte te realiseren neemt Transdev diverse maatregelen bovenop de PVE-eisen:

- Veel B-lijnen bedienen we ook 's avonds de hele avond lang tot na 24:00
- Veel B-lijnen bedienen we ook in het weekend
- Nieuwe lijnen met brede bedieningsperiode naar kernen zonder OV-dekking

- Avond- en weekendbediening op lijnen die kernen uniek bedienen en we voegen extra ritten toe aan buurtbuslijnen (door ons gereden). We bieden vast OV op trajecten met een goede bezetting en effectief laagdrempelig vraagafhankelijk OV daarbuiten

We zien veel vraag naar deze maatregelen, zowel van inwoners als beleidsmatig. We bieden een krachtige oplossing voor de veelbesproken vervoersarmoede en vergroten de leefbaarheid en bereikbaarheid van kleine kernen. OV wordt een nutsvoorziening voor iedereen!

Effect: brede bediening op alle lijnen: ruim een uur meer dan PVE

Effect: de hele week 18 uur/dag OV, ook in de kleine kernen

Effect: bereikbaar 'vervoersrijk' buitengebied, OV als nutsvoorziening

Brede spitsen

66.000 spitsreizigers profiteren dagelijks van frequentere reisoptyies door extra brede spitsen op alle lijnen. Reizen is hiermee zorgelozer en flexibeler. Forensen reizen tot later naar huis. Zeker voor de groeiende groep die per trein pendelt naar de Randstad biedt dit uitkomst. Voor iedereen wordt het makkelijker en aantrekkelijker om de hyper-spits te mijden en de zitplaatskans stijgt.

Transdev verbreedt op alle lijnen de spitsperiode naar 06:30-09:30 en 15:00 tot maar liefst 19:00. Op veel lijnen eindigt de spitsfrequentie momenteel al rond 18:00-18:30, en soms nog eerder. Ook de ochtendspits wordt op veel lijnen breder dan nu. 26 lijnen krijgen er extra ritten bij door deze maatregel. We vergroten het effect van de maatregel door samen met stakeholders als werkgevers en campussen spitsmijden onderdeel te maken van hun beleid.

Effect: flexibeler reizen voor 66.000 spitsreizigers

Effect: minder drukte in de hyperspits en een hogere zitplaatskans

Hogere frequenties in vroege avond

Reizigers in ANF profiteren van hogere frequenties in de vroege avond. OV wordt gewoon vanzelfsprekend: reizigers profiteren tot later van aantrekkelijke frequenties. Structureel biedt Transdev tot 20:00 op alle lijnen de hogere dalfrequentie, voordat we overgaan op de avondfrequentie. 34 lijnen krijgen er extra ritten bij door deze maatregel.

Effect: vanzelfsprekender OV-aanbod en bijdrage aan spitsmijden

Nachtnet

67 kernen met 910.000 inwoners (92% ANF) krijgen toegang tot een hoogwaardig nachtnet. Transdev introduceert hiertoe een netwerk van 15 lijnen die op alle zaterdagen 2 ritten rijden. Deze ritten vertrekken vanaf stations en (uitgaans)centra en rijden via dekkende stadsroutes de streek in. Zo dekt hetzelfde netwerk zowel de stad als de streek. Deze ritten sluiten optimaal aan op de twee nacht-ICs die op zaterdag van de Randstad via Ede, Arnhem en Elst naar Nijmegen rijden. Bussen vertrekken rond 2:00 en 3:00 in Nijmegen en iets eerder in Ede en Arnhem in lijn met de treintijden. De meeste lijnen rijden – in lijn met de

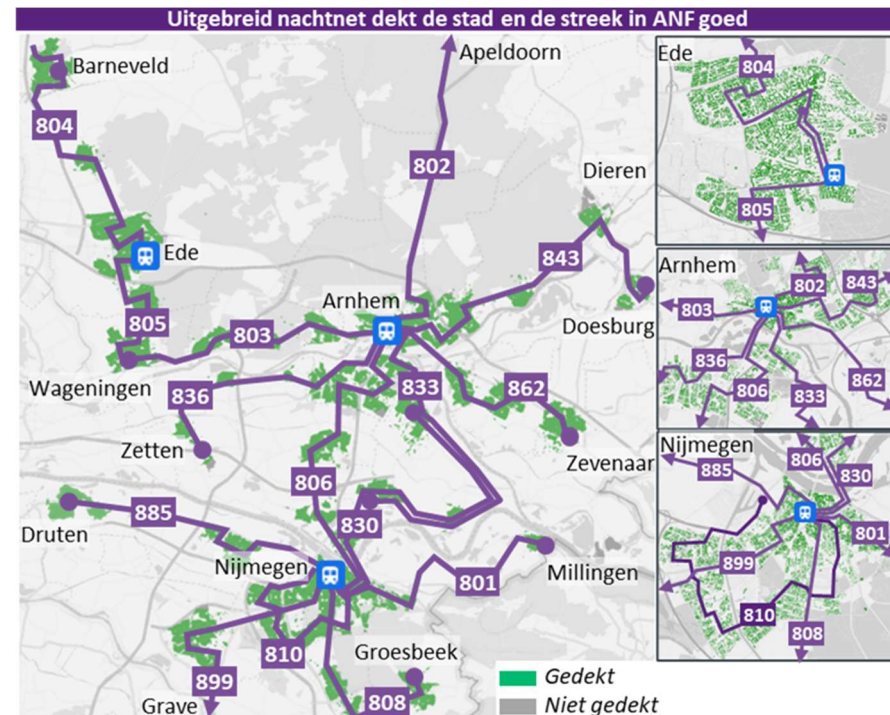
reizigersvraag – enkelzijdig. Lijn 802 (Arnhem-Apeldoorn) en lijn 806 (Arnhem-Nijmegen) rijden wel in twee richtingen, omdat we hier in beide richtingen vraag verwachten. Lijn 804 (Ede-Lunteren-Barneveld) rijdt als enige slechts één rit omdat de Valleilijn op zaterdag aansluiting biedt op de eerste nacht-IC en dezelfde kernen bedient.

Het nieuwe nachtnet heeft een goede dekking: zowel binnen de steden als in verbinding tot de regionale kernen. Het netwerk biedt in de streek een veel betere dekking dan het pré-Corona netwerk, maar ook Arnhem-Noord wordt bijvoorbeeld beter bediend. Hun gemiddelde halte-afstand is met slechts 420m zeer adequaat voor een nachtnet.

De herintroductie van het nachtnet is een lang gekoesterde wens van veel gemeentes in ANF en is onderdeel van het Gelderse coalitieakkoord. Ook veel reizigers vragen hierom en de wens leeft op social media. Ook draagt het bij aan de verkeersveiligheid 's nachts (na het uitgaan) en wordt het voor jongeren aantrekkelijker om te wonen in het buitengebied. Op basis van reizigersdata uit 2019 verwachten we een goede bezetting van gemiddeld ruim 25 reizigers per rit. Per week verwachten we op basis hiervan ruim 1.000 extra reizigers. Deze zijn goed verspreid over lijnen en ritten.

We investeren in de sociale veiligheid op het nachtnet en huren in de drie steden externe veiligheidsteams in. Zo ontlasten wij ons eigen S&V-team en zijn zij overdag beter inzetbaar.

Effect: nachtnet dekt 910.000 inwoners (92% ANF); 1.000+ extra reizigers/week



de effectiviteit: per DRU rijden we circa 40% meer ritten Millingen↔Nijmegen. Andere voorbeelden van reistijdwinst én kostenreductie zijn onder andere:

- Lijn 2 tussen Lindenholt en Nijmegen P+R West en het centrum
- Lijn 14 tussen Elden en Arnhem CS
- Lijn 27 tussen Presikhaaf III en Arnhem CS
- Lijn 60 tussen Duiven en Westervoort

(Potentiële) reizigers in ANF zijn tot 27 minuten sneller op hun bestemming en reizen goedkoper dankzij de introductie van nieuwe lijn(delen). Deze nieuwe lijnen verbeteren de concurrentiepositie ten opzichte van de auto en Transdev verwacht dan ook een aanzienlijk groeipotentieel dat per casus in hoofdstuk 5 wordt besproken. We geven twee voorbeelden:

- *SnelRRReis* 220 Nijmegen-Wageningen verkort de OV-reistijd met 25 minuten, reduceert een overstap en bespaart reizigers dagelijks ruim €11,00 aan OV-kosten. Ook is OV zo competitief met de auto (35 min auto vs. 40 min met OV)
- Nieuwe lijndeel 61 van Westervoort naar IJsseloord 2 verbindt de Liemers 27 minuten sneller, bespaart dagelijks tot 50% aan OV-reiskosten en helpt om de zwaarbelaste wegverbinding over de A12 te verlichten

Effect: reistijdwinst tot 27 minuten en tot 50% goedkoper reizen

Effect: dagelijks 2.200 extra reizigers door betere concurrentiepositie t.o.v. auto

4.5. Goede dekking: alle kernen bereikbaar en iedereen een OV-halte nabij

Het héle buitengebied is optimaal aangesloten op het OV-netwerk omdat ons netwerk alle kernen met 500+ inwoners bedient. Inwoners krijgen bovendien niet alleen overdag, maar ook reisopties met het OV in de avonden en in het weekend. We realiseren dit door de introductie van nieuwe lijnen (zoals lijn 67 door Groessen en Loo) en door de bedieningsperiode te verbreden. Zoals eerder toegelicht brengt ons basisnet OV voor iedereen nabij: gemiddeld is de afstand van woonadres tot halte maar 220m. Zo zorgen we ervoor dat OV een échte nutsvoorziening is voor alle inwoners.

Effect: alle kernen met 500+ inwoners bereikbaar met OV, 18u/7d

Effect: gemiddelde adres-halte afstand van 220m

Buurtbussen

ANF profiteert van buitengewoon betrouwbare en servicegerichte buurtbussen omdat Transdev investeert in de ondersteuning en waardering van de vrijwilligers. Zo kunnen zij zich met meer focus en enthousiasme richten op de essentiële en waardevolle rol die zij spelen in het bereikbaar houden van het buitengebied. Deze bereikbaarheid vergt de inzet van een groot aantal vrijwilligers. Door in hen te investeren borgt Transdev dat reizigers nu en in de toekomst optimaal profiteren van de vertrouwde kwaliteit van *buurtRRReis*. Transdev biedt Buurtbusverenigingen een breed pakket aan maatregelen dat regeltaken

verlicht, betere ondersteuning biedt, investeert in vrijwilligers en meer waardering uit. Verlichting van regeltaken door ondersteuning Transdev.

Effect: betrouwbare buurtbusbediening door ondersteuning & waardering

4.6. Meer reisopties en hoge zitplaatskans door hogere frequenties

Aantrekkelijk hoofdneta: *comfortRRReis* verbindt streek en stad 6x/uur

41.000 reizigers profiteren van hogere zitplaatskans, kortere reistijd en eenduidige bediening doordat Transdev met een groot aantal hoofdneta-lijnen de streek voortaan met 6x/uur verbindt met de stad. Deze hoogwaardige streeklijnen vullen het het treinnetwerk aan en vormen samen een krachtig netwerk dat reikt van Ede tot Velp en van Apeldoorn tot Genneep. Naast de brede 6x/uur spits rijden we ook op andere momenten frequenter: 4x/uur in het dal, in de vroege avond en op zaterdag overdag. In de late avond en op zondag rijden we tenminste 2x/uur en op een deel van het netwerk frequenter. Voor een extra wervend karakter voeren we deze lijnen uit als *comfortRRReis*.

De hoge vanzelfsprekende frequenties op deze buslijnen is een optimale manier om autoreizigers te verleiden. In totaal verwachten we dagelijks zo 4.600 extra reizigers aan te trekken verdeeld over het netwerk.

Aantrekkelijk hoofdneta: meer stadslijnen rijden vaker 6x/uur

36.500 reizigers op stadslijnen in Arnhem en Nijmegen profiteren van hogere zitplaatskans, kortere reistijd en eenduidige bediening omdat hun lijn voortaan in de brede spitsperiode 6x/uur rijdt. In Arnhem is maar liefst 92% van de inwoners gedekt op loopafstand van dit lijnennetwerk. Ook in Nijmegen worden veel inwoners 6x/uur bedient.

Ook op andere momenten rijden we frequenter dan PvE-eisen, met frequenties van tenminste 4x/uur in het dal, in de vroege avond, op zaterdag en op zondag. Op diverse lijnen, die meer dan de helft van de steden dekken en (winkel)centra verbinden, bieden we op zaterdag zelfs 6x/uur.

We spelen optimaal in op de mobiliteitstransitie naar een autoluwe stad, die Arnhem en Nijmegen ambiëren en creëren groeirimte voor woningbouw-plannen. We verwachten 7.100 extra reizigers aan te trekken vanuit de auto.

Aantrekkelijk hoofdneta: grote uitbreiding A-lijnen in streek en stad

ANF krijgt een uitgebreid hoofdneta van A-lijnen omdat Transdev vijf nieuwe A-lijnen biedt en/of B-lijnen opwaardert. We doen dit in de hele concessie, van de Liemers tot Millingen. Het hoofdneta groeit sterk en bedient 47 kernen met 861.000 inwoners (88%). Naast huidige inwoners, profiteren ook veel toekomstige inwoners in Arnhem, Nijmegen én Foodvalley omdat we grote woningbouwprojecten proactief aansluiten op het hoofdneta. Ook kantoren en bedrijventerreinen, zoals Malkenschoten en IPKW zijn opgenomen in ons hoofdneta.

Aantrekkelijk OV door hogere frequenties op veel lijnen en tijden in het basisnet

Ook reizigers op veel streek- en stadslijnen in het basisnet profiteren van hogere frequenties, van Tolkamer tot Barneveld, van Giesbeek tot Druten. Met al deze verbeteringen op 23 lijnen zorgen we ervoor dat 790.000 inwoners (91% van ANF) profiteren van frequentere reisopties dan in 2025.

De reiziger profiteert van effectievere DRU's omdat Transdev op enkele plaatsen in de dienstregeling het aanbod herijkt waar dit in 2025 te hoog was in relatie tot de vraag. Het gaat onder meer om lijn 61 in de spits, lijn 15 (Lent) in de spits en lijn 34 in het dal. Op lijn 86 harmoniseren we de frequentie met lijn 5 waar deze mee gekoppeld wordt; 's avonds en in het weekend is de frequentie voortaan 1x/uur in lijn met de vraag, de lokale infra-situatie (fietsstraat) en de verbeteringen op lijnen 103 en 303. Ook de aangepaste lijn 8 in Arnhem rijdt minder frequent. Daar staat tegenover dat het drukste deel van de lijn met andere lijnen frequenter wordt bediend. Op al deze lijnen bieden we ook bij de lagere frequentie alsnog meer vervoer dan geëist en alle reizigers kunnen het hele traject ruimschoots zitten.

Effect: hogere frequenties voor 91% van de inwoners van ANF

Effect: 50% van de inwoners in ANF reist $\geq 6x$ /uur ('busboekje loos')

Effect: 47 kernen, met 861.000 inwoners (88%) aangesloten op ANF-hoofdnet

Effect: bijna altijd zitten: zitplaatskans stijgt tot 99%

Effect: dagelijks 15.000 extra reizigers: modal switch van auto naar OV

4.7. Helder netwerk door o.a. lijnbundelingen en uniformering

Eenvoud met minder, maar hoogwaardigere lijnen door bundeling

(Potentiële) reizigers in ANF profiteren van een helderder netwerk en hogere afgestemde frequenties omdat we lijnen bundelen op gedeelde trajecten. Voorbeelden zijn:

- Eén hoogwaardige lijn Doesburg-Arnhem (27) in plaats van de huidige drie lijnen
- Eén doorgaande lijn Dieren-Doetinchem (29) in plaats van de huidige drie lijnen
- Twee hoogwaardige lijnen Druten-Nijmegen (221 en 85) in plaats van de huidige drie lijnen
- Eén hoogwaardige lijn Apeldoorn-Arnhem (302) in plaats van de huidige twee lijnen
- Eén hoogwaardige lijn Arnhem-Elst-Nijmegen (306) in plaats van de huidige twee lijnen

Tegelijk introduceren we veel nieuwe lijnen). Toch reduceren we het aantal lijnen in totaal desondanks met 10%.

Eenvoudiger begrijpelijker netwerk door minder routevarianten

Transdev reduceert routevarianten op diverse plekken in het netwerk, zoals:

- Aldenhof en Weezenhof bedienen we met eigen lijnen, niet meer alternerend lijn 331
- Lijn 5 heeft altijd dezelfde eindhalte in Beuningen
- Lijn 5 in Arnhem rijdt de ronde Schuytgraaf altijd in dezelfde richting en de verlengde lijn 4 rijdt altijd in de tegengestelde richting

Eenduidige dienstregeling door uniforme bedieningsperiodes

Transdev uniformeert de periodes waarin hogere frequenties worden geboden. Zo creëren we betere, stabielere aansluitingen en een eenduidiger netwerk. We voorkomen zo verwarrende verschillen tussen lijnen die in de dienstregeling van 2025 bestonden qua bedieningsperiodes en overgangen tussen tijdvakken (spits, dal, avond). Zeker op alle lijnen die op elkaar aansluiten is de verbetering door deze uniformering groot.

Heldere eenduidige lijnnummers die aansluit bij RRReis

ANF profiteert van eenvoudige lijnnummers omdat Transdev de nummering versimpelt en eenduidiger maakt. Zo zijn productformules en speciale (scholieren)lijnen makkelijker te herkennen en vormen streekdelen een duidelijker geheel. We blijven daarbij wel dicht bij de huidige nummering om veranderingen te beperken. Uiteraard zorgen we ervoor dat onze lijnnummers goed aansluiten bij andere *comfort-/snel-/buurtRRReis*-lijnen. Dit stemmen we bij implementatie nauw af met omliggende vervoerders. De hiërarchie:

- 0-110: reguliere *RRReis*-lijnen, met daarbij:
 - 0-19: stadslijnen Arnhem/Nijmegen/Ede, soms doorgaand naar nabije streekkernen
 - 20-29: streeklijnen rond Doesburg en Doetinchem
 - 30-39: streeklijnen in de Betuwe
 - 60-69: streeklijnen in de Liemers
 - 80-89: streeklijnen rond Nijmegen
 - 100-110: streeklijnen in Foodvalley
- 200-serie: *snelRRReis* (in ANF 220-229; de 200- en 210-series zijn elders al in gebruik)
- 300-serie: *comfortRRReis*
- 400-serie: *campusnet*
- 500-serie: *buurtRRReis*
- 600-serie: scholierenlijnen
- 800-serie: *nachtnet*

Naast de bovengenoemde eenvoud is uniformiteit ook bij andere keuzes een belangrijk criterium, bijvoorbeeld bij het vormgeven van de vakantie-DR.

Transdev vergroot eenduidigheid met omliggende concessies door de bewezen *RRReis*-formules ook in ANF toe te passen. We geven de formules een zeer aantrekkelijke invulling.

Effect: eenvoudiger, frequenter, beter afgestemd OV-netwerk

4.8. Helder netwerk door o.a. lijnbundelingen en uniformering

RRReis: gewoon betrouwbaar en buitengewoon aantrekkelijk

RRReis vormt de basis in al ons vervoer. Zoals u leest in ons hele bod zorgen wij ervoor dat alle reizen zeer betrouwbaar uitgevoerd worden en buitengewoon aantrekkelijk zijn qua comfort, verbindingswaarde en dienstverlening. Het *campusnet* en *nachtnet* worden ook onder de *RRReis* productformule uitgevoerd.

ComfortRRReis: snelle, directe 6x/uur verbindingen streek ↔ stad

280.000 inwoners zijn op loopafstand aangesloten op het netwerk van *comfortRRReis*. Deze productformule verbindt de streek hoogwaardig met de stad:

- Snelle en directe routes naar belangrijke bestemmingen
- Eenduidige hoge frequenties de hele week lang, zoals 6x/uur in de brede spits
- Comfortabele bussen met extra wervend karakter

SnelRRReis: lange afstanden op hoge snelheid met excellent comfort

Buitengewoon snel en comfortabel OV op *snelRRReis* 220 (Nijmegen-Wageningen) en 221 (Nijmegen-Druten) voor reizigers op lange afstanden. *SnelRRReis* staat voor:

- Hoge snelheid dankzij tempo-100 bussen. Reizigers profiteren van kortere reistijd én we verhogen we DRU-efficiëntie (meer ritten/DRU)
- Subliem comfort met royale verstelbare stoelen, riante beenruimte (+187 mm boven eis) en extra opties als multimedia consoles en klaptafels
- Veel zitplaatsen door inzet van 15m bussen. Zo kan iedereen altijd zitten (dus ook op de snelweg)

Met andere woorden: *snelRRReis* in ANF biedt een grote kwaliteitssprong in brede zin!

BuurRRReis: vertrouwde kwaliteit, meer vrijwilligersondersteuning

Paragraaf 4.5 beschrijft hoe we de kwaliteit van *buurRRReis* verbeteren met excellente ondersteuning van, en waardering voor, vrijwilligers.

ReserveerRRReis: altijd bereikbaarheid in alle kernen van 500+ inwoners

Als enige vervoerder beschikt Transdev over een eigen taxidienst met toegewijde taxicentrale. Hiermee leveren we door het hele land excellent en betrouwbaar vraagafhankelijk vervoer.

Effect: aantrekkelijk en wervend door optimale inzet van RRReis-formule

4.9. Betrouwbare consequente aansluitingen met heldere garanties

Optimale aansluitingen door netwerkopzet, ook tussen modaliteiten en concessies

Reizigers in ANF reizen vaker direct door Transdevs verbeterde netwerkopzet. Het merendeel van reizigers (ca. 94%) reist zo direct zonder overstap naar hun bestemming binnen het ANF-netwerk. De resterende 6% reizigers die wel overstapt, profiteert van korte wachttijden door hoge frequenties. Daarbij creëren de uniforme frequenties en frequentieovergangen een consequent stabiel overstappatroon waardoor reizigers altijd weten waar ze aan toe zijn.

Ook biedt Transdev goede aansluitingen op reisrelaties die veel gebruikt worden en/of waar de frequenties lager zijn – waardoor het belang van goede afstemming groter is om wachttijd te voorkomen. Op veel knooppunten creëert Transdev een ‘knoop’ waarin alle lijnen op hetzelfde moment binnenkomen, kort stilstaan totdat alle reizigers zijn overgestapt en vervolgens hun rit vervolgen. Goede voorbeelden van de gecreëerde

knopen zijn knoop Otterlo (lijnen 105, 106, 107 en 108), knoop Doesburg (geüniformeerde lijnen 27 en 29) en knoop Elst (lijnen 34, 35 en trein van/naar Nijmegen)

Transdev heeft extra aandacht voor overstaprelaties met trein en bussen uit andere concessies. We hebben deze geoptimaliseerd op basis van de dienstregeling 2025 en borgen bij implementatie een goede afstemming. Met name in Foodvalley bieden we veel concessie-overstijgende bus-busaansluitingen (knoop Wittenberg, busstation Wageningen, knoop Otterlo).

De volgende tabel geeft een overzicht van de belangrijkste overstaprelaties die wij op deze manier structureel en consequent in beide reisrichtingen bieden én waar we bovendien een garantie op bieden.

Zorgeloos en comfortabel overstappen: 5 min wachtgarantie			
Overstap met wachtgarantie: structureel en consequent in beide reisrichtingen			
Lijn	Reisrelatie	OV-knoop	Wacht op
5	Veenendaal – Ede	Veenendaal-De Klomp	IC uit Utrecht
11	Nijmegen – Wijchen	Nijmegen Dukenburg	SP uit Den Bosch
27	Lathum – Giesbeek – Dieren	Doesburg	Lijn 29
29	Lathum – Giesbeek – Doetinchem	Doesburg	Lijn 27
29	Dieren – Doesburg	Dieren	IC uit Zutphen
34	Elst – Bemmelen	Elst	SPR uit Arnhem, lijn 35
35	Elst – Zetten	Elst	SPR uit Arnhem, lijn 34
36	Arnhem – Heteren	Arnhem Zuid	SPR uit Nijmegen
43	Apeldoorn – Arnhem	Apeldoorn	IC uit Utrecht
43	Dieren – Apeldoorn	Dieren	IC uit Arnhem
60	Zevenaar – Tolkamer	Zevenaar	RS uit Arnhem
61	Westervoort – Centerpoort	Westervoort	RS uit Arnhem
61	Westervoort – IJsseloord II	Westervoort	RS uit Doetinchem
85	Nijmegen – Rivierenland – Den Bosch	Druten	Lijnen 42 en 165 (Arriva)
105	Otterlo – alle richtingen	Otterlo Rotonde	lijnen wachten op elkaar
106	Otterlo – alle richtingen	Otterlo Rotonde	lijnen wachten op elkaar
107	Otterlo – alle richtingen	Otterlo Rotonde	lijnen wachten op elkaar
107	Putten – Otterlo	Putten	SPR uit Zwolle & Amersfoort
107	Stroe – Putten en Otterlo	Wittenberg	Lijnen 102 en 104 (EBS)
108	Ede – Apeldoorn	Ede-Wageningen	IC uit Utrecht
108	Otterlo – alle richtingen	Otterlo Rotonde	lijnen wachten op elkaar
221	Nijmegen – Rivierenland – Den Bosch	Druten	Lijnen 42 en 165 (Arriva)
302	Apeldoorn – Arnhem	Apeldoorn	IC uit Utrecht
303	Ede – Wageningen	Ede-Wageningen	IC uit Utrecht

IC = Intercity, Sp = Sprinter, RS = RegioSprinter (stoptrein)

Zorgeloos reizen door aansluitgaranties op OV-knopen/hubs

Transdev garandeert belangrijke overstaprelaties met een aansluitgarantie – juist ook bij concessie overstijgende overstappen. Door aansluitingen tussen het basisnet en het hoofdnet te garanderen ontstaat één betrouwbaar concessie-overstijgend netwerk waar

reizigers nu en in de toekomst op vertrouwen. Onze garantie bestaat uit de volgende elementen en geldt op alle relaties uit de volgende tabel.

- Deze aansluitingen garanderen we de hele concessie (10 jaar) lang. Veranderen treintijden? Dan passen wij de bustijden hierop aan
- Is de trein vertraagd? Dan wachten onze bussen 5 minuten. Chauffeurs zien deze informatie actueel op hun boordcomputer

Zorgeloos overstappen tussen bus en trein, door goed regelde aansluitingen		
Station	Trein richting	Lijnen die aansluiten
Apeldoorn	IC Amersfoort & Deventer	302
Arnhem CS	IC Utrecht	1, 2, 3, 5, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 62, 302, 306, 406
Arnhem Zuid	SPR Nijmegen	4, 36
De Klomp	IC Utrecht	5
Dieren	IC Arnhem	43
Dieren	IC Zwolle	29
Duiven	RS Arnhem	67
Dukenburg	SPR Arnhem	11
Ede	IC Arnhem	3
Ede	IC Utrecht	1, 2, 103, 303, 403
Elst	SPR Nijmegen	34, 35
Goffert	SPR Den Bosch	12
Nijmegen CS	<i>Alle treinen</i>	410
Nijmegen CS	IC Utrecht	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 15, 33
Nijmegen CS	IC Den Bosch	220
Putten	SPR Amersfoort & Zwolle	107
Venlo	RS Roermond	308
Westervoort	RS Arnhem & Zevenaar	61
Zevenaar	RS Arnhem	60

Zorgeloos reizen door thuiskomgarantie voor de laatste ritten

Reizigers in ANF gaan vol vertrouwen op pad dankzij onze thuiskomgarantie op de laatste overstap van de dag op belangrijke overstaplocaties Ede, Otterlo, Arnhem, Elst en Nijmegen. Juist de allerlaatste overstap op de dag is extra belangrijk voor reizigers. Transdev voorkomt onzekerheden als 'ik heb maar 3 minuten overstaptijd (red: ideale aansluiting), kom ik nog wel thuis als mijn bus vertraagd is?'. Onze garantie bestaat uit twee elementen:

- Is een laatste bus of trein vertraagd? Dan wachten alle aansluitende bussen tenminste 5 minuten om de aansluiting alsnog te garanderen. Hiertoe monitort Transdev deze aansluitingen actief. Het ROV geeft voor de laatste rit een vertreksignaal via de boordcomputer om zeker te zijn dat reizigers, ook bij vertragingen van aansluitende

bus-/treinritten hun overstap halen en thuiskomen. Ook tussen chauffeurs is kortverkeer-communicatie mogelijk – zo kunnen zij hun rol als gastheer optimaal vervullen en reizigers door communicatie met de aansluitende bus extra zekerheid bieden.

- Is een bus nog meer vertraagd? Dan bieden wij reizigers een alternatieve reisoctie aan voor hun gemiste busrit. Dit realiseren we met onze eigen centrale.

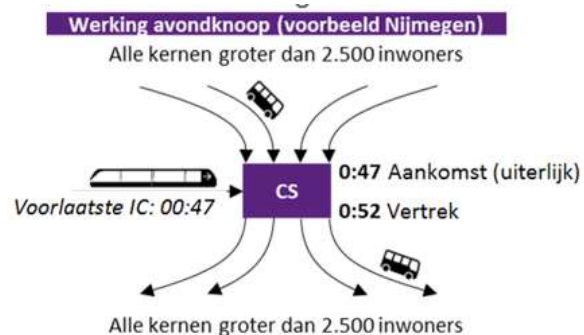
Omdat wij de laatste ritten op genoemde overstaplocaties afstemmen, geldt deze garantie voor vrijwel alle overstaprelaties binnen ANF.

Effect: zorgeloos, comfortabel en snel reizen bij alle overstappen

Aansluiting op laatste reguliere IC en bussen door avondknoop

ANF is optimaal en tot laat verbonden met het landelijke netwerk omdat Transdev het busnetwerk optimaal aansluit op de laatste reguliere IC. Tegelijk zorgt dit ervoor dat alle reizigers hoogwaardig en tot extra laat vanuit alle kernen naar alle kernen reizen met een geregelde overstap. Alle bussen komen tot vlak voor de laatste reguliere IC binnen op het station en waaien vijf minuten na aankomst van de IC weer uit over heel ANF. Transdev biedt deze 'avondknoop' op alle haltingen van de laatste IC (Ede-Wageningen, Arnhem, Elst en Nijmegen). Alle kernen van 2.500 inwoners en groter zijn hiermee verbonden. De tabel toont de binnenkomst en vertrektijden per station, inclusief de lijnen die hierop aansluiten. Om onze belofte voor alle kernen te realiseren:

- Rijdt de laatste rit van lijn 303 na Velp door als lijn 43 naar Dieren
- Sluit lijn 107 op OV-knoop Otterlo aan op lijn 108 uit Ede-Wageningen



Overzicht tijden en lijnen in knoop	
Arnhem CS	5:56 – 6:01; 0:30 – 0:35
Lijn:	1, 2, 3, 5, 7, 9, 11, 14, 27, 33, 36, 60, 62, 103, 105, 300, 302, 303 (+43), 306
Nijmegen CS	6:08 – 6:13; 0:47 – 0:52
Lijn:	1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 15, 33, 80, 85, 300, 306, 308
Ede-Wag.	6:06 – 6:11; 0:17 – 0:23
Lijn:	1, 2, 3, 5, 103, 108 (+107), 303
Elst (SPR)	6:11 – 6:16; 0:50 – 0:55
Lijn:	35

Dit concept is beproefd in concessie Utrecht-Binnen en is daar een zeer gewaardeerd onderdeel van het OV-netwerk. ANF wordt hiermee interregionaal nog beter verbonden – een belangrijke beleidswens.

Aansluiting op vroege IC en bussen door ochtendknoop

Reizigers, zoals forensen naar de Randstad, profiteren al vanaf de vroege ochtend van één samenhangend bus- en treinnetwerk omdat Transdev deze knoop óók 's ochtends biedt. Alle lijnen van de avondknoop zijn ook voor hun eerste rit afgestemd op de vertrektijden van vroege IC-treinen én alle andere buslijnen.

Effect: alle kernen >2.500 inw. van vroege tot laatste IC aansluiting op landelijk treinnet

Effect: van ca. 06:00 tot ca. 01:00 uit al deze kernen reizen naar andere kernen

4.10. Efficiënt en eenduidig door heldere vakantiedienstregeling

Uniforme vakantiedienstregeling

ANF krijgt een goede balans tussen eenduidigheid en efficiëntie dankzij onze uniforme vakantiedienstregeling. Enerzijds is de vraag fors lager in de zomer- en kerstvakantie. Hier capaciteitsefficiënt op inspelen bespaart DRU's. Anderzijds is een eenduidig en stabiel vervoeraanbod aantrekkelijk voor (potentiële) reizigers. Transdev kiest er met oog op deze afweging voor om in de vakantieperiode (7 weken zomer en 2 weken kerst):

- Scholieren- en campuslijnen niet te rijden. De reizigersvraag van studenten en scholieren is één-op-één gerelateerd aan de openingsperiode van hun instellingen. Scholierenlijnen rijden daarom niet (net als nu). Ook het campusnet rijdt niet omdat het hoofdnet voldoende capaciteit biedt om kenniswerkers op de campussen te bedienen.
- Lijnen met een frequentie van 6x/uur uniform terug te schalen naar 4x/uur. Met 4x/uur behouden deze reizigers een aantrekkelijk vervoeraanbod.
- Lijnen met een frequentie van 4x/uur of lager in stand te houden. Reizigers behouden zo een aantrekkelijk en eenduidig aanbod.
- Door de uniforme afschaling blijven ook aansluitingen tussen lijnen behouden.

Transdev voert geen voorzomerdienstregeling in. Verder kiest Transdev voor één uniforme vakantieperiode op alle reguliere OV-lijnen. Vanwege het grote aantal gebiedsoverstijgende (streek)lijnen, creëert een separate vakantie voor Midden en Zuid vooral verwarring (waar horen Ede-Arnhem, of Apeldoorn-Arnhem lijnen bij?). De besparing van een 8 weken op maat gesneden zomervakantie t.o.v. een 7 weken concessiebrede periode is beperkt en weegt ons inziens niet op tegen de eenvoud van een uniforme oplossing. Scholieren- en campuslijnen passen we uiteraard wel aan op de vakantieperiodes van de bijbehorende instellingen.

Effect: efficiënte DRU's (-17.500) met behoud van kwaliteit en eenvoud

4.11. Betere bereikbaarheid door uitbreidingen met vraagafhankelijk

Ook inwoners van kleine kernen in het buitengebied van ANF profiteren van een bereikbaarheidsgarantie van 18 uur per dag, 7 dagen per week dankzij extra reisopties met *ReserveerRRReis*. Transdev breidt de bedieningsperiode op 8 buurtbuslijnen uit met eigen

chauffeurs om dit te realiseren: 505, 511, 555, 561, 563, 566, 568 en 569. Samen dekken deze lijnen alle kernen. Het uitbreiden van andere buurtbuslijnen achten wij daarom geen effectieve inzet van schaarse middelen. Reizigers en inwoners hebben immers al reisopties via andere lijnen. Ook voegen we vraagafhankelijke lijn 67 toe aan het netwerk, waarmee onder andere Groessen, Loo en Oud-Zevenaar ook bereikbaar worden met OV. Al deze *ReserveerRRReis*-lijnen bieden wij aanvullend op het vaste netwerk: we vervangen hiermee geen vast OV door vraagafhankelijk.

Reserveren is laagdrempelig in de RRReis-app en telefonisch met ondersteuning van onze continu bereikbare centrale. Vanwege onze unieke positie als OV- én taxivervoerder integreren wij beide 'werelden' naadloos. Middels IT-koppelingen maken we reserveren ook mogelijk in applicaties van derden, zoals 9292 en bekende MaaS-platforms. Reserveren is mogelijk tot 30 minuten van tevoren en reizigers krijgen direct een reserveringsbevestiging. 20 minuten van tevoren krijgen ze automatisch een melding, inclusief een link waarmee zij hun voertuig live kunnen volgen via de RRReis-app en/of website. Onderzoek leert dat dit het vertrouwen in de dienst sterk vergroot én het voorkomt dat reizigers uit onzekerheid onnodig lang buiten in de kou hoeven te staan.

Effect: volwaardige bediening buurtbuslijnen, incl. avond/weekend

Effect: alle kernen >500 inwoners 18u/7d bereikbaar

Effect: laagdrempelig toegankelijk door gebruiksvriendelijk aanmelden

5. Uitwerking per lijn

5.1. Foodvalley: meer hoofdnet, goed bereikbare kernen

Transdev introduceert een uitgebreid hoofdnet van vijf lijnen die kernen snel, direct en frequent verbinden met elkaar en met het regionale en landelijke treinnetwerk. Veel lijnen rijden frequenter en de reistijdwinst kan oplopen tot maar liefst 25 minuten. Onze campuslijn brengt studenten en forensen rechtstreeks zonder tussenstop naar de WUR in grote 25m bussen. Aantrekkelijk voor hen, een verademing voor de vele reizigers op de nieuwe doorgaande Rijnlijn 303 van Ede naar Velp die zo van overvolle bussen verlost zijn. Ook introduceren we snelRRReis 220 tussen Wageningen en Nijmegen. Met de 220 én 303 integreren we Veluwe Zuid en Arnhem-Nijmegen én zijn de campussen beter verbonden.

Ook het basisnet breidt Transdev fors uit in stad en regio. De lijnen in Ede krijgen meer ritten, betere dekking en directere routes die leiden tot forse reistijdwinst. We koppelen veel lijnen op elkaar door om doorgaande verbindingen te creëren over Ede-Wageningen station en Wageningen busstation heen. We investeren in de knoop op Otterlo, met een netwerk met meer lijnen, betere aansluit(garanties) en ruimere bedieningsperiode. Met ons netwerk borgen we ook de bereikbaarheid van alle kleine kernen. Die krijgen bovendien een ruime week dekkende bediening omdat we *buurtRRReis* aanvullen met *reserveveerRRReis*.

5.1.1. Campusnet verlicht piekdruk naar WUR-campus

3.300 spitsreizende studenten en forensen naar de WUR profiteren van de nieuwe campuslijn 403.

Campuslijn 403 Ede-WUR: tijdens specifieke studentenpieken, ook zondagavond

Deze lijn brengt hen snel en direct – zonder tussenstops – van de OV-knoop en IC-station Ede-Wageningen naar de WUR-campus. De lijn rijdt, evenals lijn 303, 6x/uur tussen Ede en de WUR. Ook 2.100 spitsreizigers op lijnen 303, 103 en 5 profiteren van de verlichting die campuslijn 403 brengt. Ook in tijd zetten we de lijn gericht in op de spitsperiode van/naar de campus. Deze loopt van 7:45-9:45 in de ochtend en van 15:15-17:45 in de middag.

Reizigers profiteren ook van ons campusnet op piekmomenten buiten de spitsen. De reizigersvraag naar de campus is namelijk erg specifiek. Veel uitwonende studenten reizen op zondagavond vrijwel gelijktijdig weer naar hun studentenkamer. Elke week ontstaat hiermee piekdruk. Op zondagavond rijdt campuslijn 403 daarom ook om piekdruk op het hoofdnet (Rijnlijn 303) te voorkomen.

5.1.2. Uitgebreid hoofdnet door heel Foodvalley

Foodvalley wordt hoogwaardig bediend door een uitbreiding en verbetering van het hoofdnet. Transdev introduceert nieuwe lijnen, waardeert lijnen op tot A-niveau, verhoogt frequenties en creëert meer verbindingen dankzij doorkoppelingen. Ook de knoop in Otterlo wordt vaker bediend, met meer lijnen die optimaal op elkaar aansluiten. Het

hoofdnet verbindt Foodvalley beter onderling, beter met zowel Arnhem als Nijmegen en beter met het landelijke (trein)netwerk.

Knoop Otterlo: optimale aansluitingen tussen kernen Foodvalley en Veluwe

Reizigers in Foodvalley profiteren van veel extra reisopties die we creëren met de betere bediening van en goede aansluitingen op knoop Otterlo. Lijn 105, 108 en 106 bieden samen overdag altijd 2x/uur reisopties aan in vijf richtingen: Apeldoorn, Arnhem, Ede, Barneveld en de Hoge Veluwe. De knoop fungeert als draaischijf voor de regio: van elke richting kan worden overgestapt naar elke andere richting. Lijn 107 voegt hier 1x/uur een zesde verbinding richting Putten en knoop Wittenberg aan toe. Relaties als Barneveld-Apeldoorn en Arnhem-Putten worden zo beter bediend.



Lijn 105 Arnhem-Barneveld: frequenter, bredere bediening, woningbouw

810 bestaande reizigers en veel potentiële reizigers op lijn 105 krijgen hogere frequenties, bredere bedieningsperiode, betere aansluitingen en een eenduidigere lijnvoering. Transdev voert een groot aantal verbeteringen door, zoals:

- De hele lijn rijdt 2x/uur in het dal en op zaterdag, i.p.v. alleen deeltraject Arnhem-Otterlo
- De bedieningsperiode wordt ruim 3 uur breder. Dit biedt kernen altijd bereikbaarheid en ook zien we dat juist de laatste avondritten richting Arnhem goed bezet zijn
- De knoop Otterlo wordt vaker aangedaan en biedt meer verbindingen dan nu (zie *boven*)
- Deeltraject Papendal-Arnhem verdichten we in de brede spits tot 4x/uur (A-niveau)
- Verlenging naar nieuwbouwwijk Bloemendal (1.800 woningen) en bedrijventerrein Harselaar in Barneveld-Noord
- Lijn 105 wordt opgenomen in de ochtend- en avondknoop

De lijn vormt zo een krachtigere verbinding dwars over de Veluwe. Hoewel deze lijn nog niet op het hele traject, de hele bedieningsperiode voldoet aan A-lijn eisen, nemen we de lijn vanwege zijn centrale en versterkte rol wel op in ons hoofdnetwerk.

Lijn 108 Ede-Apeldoorn: meer ritten, optimale aansluiting in Otterlo

Net als lijn 105 profiteren reizigers op lijn 108 van meer ritten, bredere bedieningsperiode en een optimale aansluiting in Otterlo. Verbeteringen zijn o.a.:

- De hele lijn rijdt 2x/uur in het dal en op zaterdag, i.p.v. alleen deeltraject Ede-Otterlo

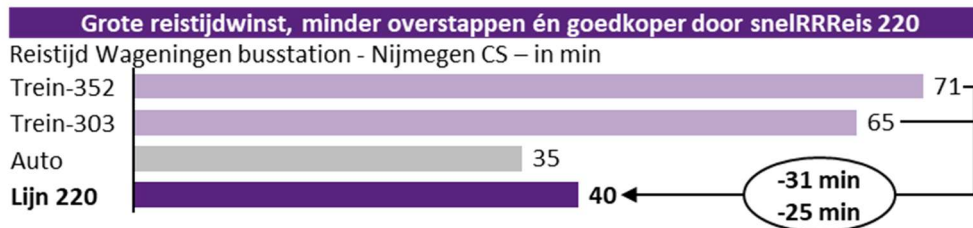
- De bedieningsperiode wordt ruim 2 uur breder
- De knoop Otterlo wordt vaker aangedaan en biedt meer verbindingen dan nu (zie boven)
- Lijn 108 wordt opgenomen in de ochtend- en avondknoop

De lijn vormt zo een krachtigere verbinding dwars over de Veluwe, ‘haaks’ op lijn 105. De verbinding tussen grote kernen Ede-Apeldoorn is per bus ruim 10 minuten sneller dan trein en bovendien goedkoper en overstapvrij. Vanwege deze centrale rol nemen we deze lijn op in ons hoofdnetwerk, ondanks dat de lijn niet de hele bedieningsperiode voldoet aan de eisen van een A-lijn.

SnelRRReis 220 Nijmegen-Wageningen: snel, direct, inclusief campussen

Reizigers profiteren maar liefst 25 minuten reistijdwinst op de relatie Nijmegen – Wageningen. Dit bespaart hen bovendien tot 2x overstappen en €11,- aan dagelijkse reiskosten. Transdev introduceert op de verbinding tussen Nijmegen (campus, CS en centrum) en Wageningen (busstation, centrum, campus) de snelle directe **snelRRReis 220**. Reizigers profiteren van een hoge snelheid dankzij de tempo-100 bussen en de route over busbanen en de snelweg. Ook reizen zij met extra zitcomfort in luxe 15m bussen met veel functionaliteiten. Zo krijgen reizigers extra beenruimte en luxe stoelen met stoelverwarming en verstelbare rugleuning. De zitplaatsen zijn uitgerust met multimediaconsole met jashaak, telefoonhouder met wireless laden, USB-laders en een LED-lamp die de tafel verlicht. Een enorme kwaliteitssprong qua comfort dus.

De verbinding concurreert bovendien goed met auto. We verwachten dagelijks ca. 500 potentiële reizigers te verleiden. De lijn vergroot de samenhang binnen concessiegebied ANF door ook Nijmegen en Foodvalley onderling snel te verbinden. Ook verbindt de lijn campussen onderling hoogwaardig – een gekoesterde wens in de verstedelijkingsstrategie van ANF. Deze lijn vult een leemte in het (spoor)netwerk krachtig in. De lijn rijdt in de brede spits- en dalperiode 2x/uur, tot en met de vroege avond.



ComfortRRReis 302 Apeldoorn-Arnhem-Velp: 6x/uur, direct naar campus

2.700 reizigers krijgen hogere frequenties en een uniforme bediening tussen Apeldoorn en Arnhem omdat Transdev de lijnen 231 en 302 bundelt tot één hoogwaardige lijn 302. De totale frequentie verhogen we naar 6x/uur en ook de rest van de week rijdt de lijn óg

vaker dan de huidige lijnen opgeteld. Zo verbreden we de spitsperiode en verhogen we de frequenties op zaterdagen en zondagen van 2x naar 4x/uur. Ook de bedieningsperiode is ruimer en de lijn zit in de ochtend- en avondknoop.

In Arnhem koppelen we de lijn bovendien door naar de (beoogde) hub Beekhuizenseweg via de ENKA en HAN campus en winkelcentrum Presikhaaf. In Apeldoorn bundelen we de routes van de 231 en 302 tot één lijn over het tracé van de 302. We kiezen dit tracé omdat:

- De unieke vervoervraag in beide richtingen fors hoger is dan die van de 231
- Langs dit tracé over de Arnhemseweg veel kantoren en andere bestemmingen liggen, zoals bedrijventerrein Malkenschoten, dat een sterke vervoersrelatie heeft met Arnhem

Reizigers in Apeldoorn de Maten zijn niet meer door lijn 231 gedekt. Voor hen geldt dat:

- Het stadsnet Apeldoorn alle haltes goed bedient met onder andere stadslijnen 3 en 4.
- Het aantal instappers op dit trajectdeel beperkt is en een behoorlijk aantal reizen lokale reizen binnen Apeldoorn betreft
- 9% van de Apeldoornse reizigers tussen de Maten en Arnhem reist. Hiervoor geldt dat:
 - De meerderheid studenten zijn die in de spits naar de HAN en ENKA-campus reizen. Zij stappen voortaan binnen Apeldoorn over, maar reizen daarna in hogere frequentie en zonder overstap direct naar hun bestemming. In Arnhem besparen ze een overstap.
 - Overige reizigers iets langer onderweg is door een overstap, maar hiervoor in ruil wel veel hogere en eenduidige frequenties voor terug krijgt.

De voordelen voor 2.240 reizigers die hogere frequenties, uniforme bediening, directere routes en lagere ritprijzen krijgen, wegen hier ruimschoots tegenop. Temeer omdat we dagelijks 770 extra potentiële reizigers verwachten te verleiden met de hoge frequenties, uniforme bediening en verlenging naar grote bestemmingen in Arnhem.

ComfortRRReis 303 Ede-Wageningen-Arnhem-Velp: hele Rijnlijn 6x/uur, trolley 2.1

ANF profiteert van de versnelde realisatie van een doorgaande Rijnlijn van Ede naar Velp. Transdev kan dit als één doorgaande trolleylijn exploiteren zonder infrastructurele uitbreiding dankzij een investering in trolley 2.1 bussen. Hiermee realiseren we breed gekoesterde beleidswensen van gemeentes en de provincie vroegtijdig. Transdev koppelt huidige lijnen 303, 352 en 21 op elkaar door. Reizigers profiteren van veel meer doorgaande verbindingen: zowel doorgaand over Wageningen busstation als doorgaand over Arnhem CS. Deze doorgaande Rijnlijn verbindt bovendien de campussen in Arnhem en Wageningen rechtstreeks: een grote verbetering t.o.v. de twee overstappen die nu nodig zijn. Transdev voorkomt forse investeringen in nieuwe bovenleidingen die in bestaande plannen nodig zijn en we voorkomen ook de daaraan gerelateerde onderhoudskosten.

Naast de vele voordelen van de doorgaande verbinding, verbeteren we ook de bediening:

- Spits van 6x/uur i.p.v. 4x/uur op huidige lijnen 303 en 21
- Bredere spitsperiodes dan nu op alle huidige lijnen
- Vroege avond van 4x/uur i.p.v. 2x/uur op alle huidige lijnen
- Bredere bedieningsperiode dan nu op lijnen 303 en 21
- 4x/uur op zaterdagen i.p.v. 2x/uur op huidige lijn 303
- 4x/uur op zondagen i.p.v. 2x/uur op huidige lijnen 303 en 21
- Vél hogere zitplaatskans in de spits door verlichting met campuslijn 403
- Extra wervende uitstraling door uitvoering als *comfortRRReis* (in lijn met huidige 352)

Vanwege de hoge vervoervraag zetten we 18m trolleybussen in op deze lijn. In totaal profiteren zo 11.700 reizigers van de nieuwe Rijnlijn. Ook verwachten we zo 1.200 potentiële reizigers te verleiden om het OV te gaan gebruiken.

5.1.3. Basisnet Ede: betere dekking, sneller naar station/ziekenhuis

Reizigers in Ede profiteren van een veel beter basisnet. De dekking verbetert omdat we de recente nieuwbouw op de kazerneterreinen en Ede-Oost opnemen in het basisnet. Veldhuizen reist tot 11 minuten sneller en goedkoper naar het IC-station via een directe route. De basisnetlijnen 1 en 2 worden structureel op elkaar doorgekoppeld en zijn bovendien doorgekoppeld over station Ede-Wageningen heen. Lijn 5 en lijn 86 verknopen we tot één doorgaande lijn Veenendaal de Klomp-Ede-Benekom-Wageningen. Zo reizen veel meer reizigers direct en zonder overstap.

Ook ziekenhuis Gelderse Vallei en het centrum zijn beter verbonden in ons basisnet. Reizigers krijgen op alle lijnen en trajecten meer ritten. Met 9m bussen spelen we optimaal in op de wensen van gemeente Ede voor kleinere bussen in de stad en de nieuwe 30 km/uur (fiets)zones in Bennekom.



Lijn 1 Ede Oost-Station-Veldhuizen: OV bij nieuwbouw en sneller naar NS

Reizigers in Ede zijn beter bediend met de nieuwe opzet van lijn 1:

- Tot 11 minuten sneller en 25% goedkoper van Veldhuizen naar de trein. Dit is extra waardevol omdat dit de drukste reisrelatie binnen Ede is

- Ede-Oost en de 3.600 nieuwe inwoners van het kazerneterrein krijgen vast OV
- Lijn 1 rijdt vaker in de vroege avond en heeft een bredere bedieningsperiode
- Lijn 1 is onderdeel van de ochtend- en avondknoop op Ede-Wageningen
- Lijn 1 rijdt met wendbaar 9m materieel zodat we hinder reduceren

Lijn 2 Veldhuizen-Station-Ziekenhuis: vaker en doorgekoppeld op lijn 1

Ook reizigers op het traject van lijn 2 profiteren van een betere bediening:

- Frequenter in de vroege avond
- Bredere bedieningsperiode
- Aansluiting op vroege en late treinen met de ochtend- en avondknoop
- Wendbaar 9m materieel voor minder hinder in het centrum, met uitzondering van de drukste ritten van/naar de kenniscampus in Ede

Ook is de opzet met de nieuwe lijnen 1 en 2 die in beide richtingen rijden eenvoudiger dan de huidige enkelzijdige lusroutes. Reizigers reizen voortaan zowel voor de heenreis als de terugreis met hetzelfde lijnnummer. Dankzij de onderlinge doorkoppeling verliest niemand zijn doorgaande verbinding en ontstaan er nieuwe en snellere verbindingen.

Transdev en de gemeente Ede hebben de optie besproken om de route in Rietkampen als lusroute uit te voeren. De aanleiding is meerledig:

- Geen perroncapaciteit om op bij halte Ziekenhuis de vertrektijd af te wachten
- Een lusroute voorkomt dat lijn 2 van de (al zwaar belaste) kruising Laan van der Verenigde Naties/Willem Dreeslaan gebruik moet maken
- Er wordt geen lokale reisrelatie tussen Rietkampen en halte Ziekenhuis verwacht. Dit is op loopafstand
- Afwaardering van de Laan der Verenigde Naties naar GOW30. Middels een lusroute worden de busbewegingen gehalveerd

De lusroute zal dan *tegen de klok in* uitgevoerd worden (Stadsport → Ziekenhuis → Rietkampen → Stadsport). Lijn 2 zal richting Veldhuizen op sommige momenten mogelijk geknipt moeten worden op het station om een strakke aansluiting op de trein te kunnen bewaken.

Lijn 3 Veenendaal-Ede: bredere bedieningsperiode en meer ritten

Reizigers op lijn 3 (voorheen lijn 85) profiteren van een bedieningsperiode die 3 uur ruimer is dan nu. Ook gaat de frequentie in de vroege avond omhoog naar 2x/uur. Verder wordt de lijn onderdeel van de ochtend- en avondknoop.

In de spits richting Ede verdichten we de bediening gericht op campustijden, net als in 2025. Om de effectiviteit te borgen rijden we op rustige momenten met kleine 9m bussen. Het voormalige lijnnummer 85 wijzigen we naar nummer 3. Dit is meer in lijn met de rol die de lijn voor Ede speelt en dit voorkomt potentiële verwarring met streeklijn 85 elders in de concessie (Nijmegen).

Lijn 5 De Klomp-Wageningen: koppeling lijn 5 en 86 over Ede-Wageningen

Reizigers profiteren van een doorgaande lijn 5 doordat Transdev huidige lijnen 5 en 86 verknoopt tot een doorgaande lijn Veenendaal-Ede-Bennekom-Wageningen. Zo wordt onder meer het centrum van Ede beter bereikbaar vanaf Bennekom en Wageningen. Anderzijds reis je zo vanuit bijvoorbeeld Kernhem direct naar de kenniscampus in Ede, de WUR en het busstation in Wageningen. Reizigers in Bennekom profiteren van meer ruimte in de bus omdat lijnen 303 en 403 veel frequenter rijden en de reizigersvraag naar de WUR en Wageningen afvangen via een snellere frequentere route. Transdev zet op lijn 5 wendbare kleine 9m voertuigen in die beter passen in het straatbeeld in Ede en de 30 km/uur autoluwe zones met fietsstraten in Bennekom en Wageningen: uitgesproken wensen van beide gemeentes.

De lijn is in beide richtingen onderdeel van de ochtend- en avondknoop en reizigers krijgen een bredere bedieningsperiode. We brengen de frequenties op trajectdeel Wageningen-Ede 's avonds en in het weekend met 1x/uur beter in lijn met de reizigersvraag. Met gemiddeld slechts 2 in- of uitstappers in Bennekom is 2x/uur overdag. Lijn 103 en 303 bieden de doorgaande relatie op die momenten veel hoogwaardiger aan. Deze frequentie past beter bij de auto-/busluwe herinrichting.

5.1.4. Basisnet: hele regio beter verbonden en langer bereikbaar

Veel reizigers in de regio van Foodvalley profiteren van de forse uitbreiding van het hoofdnet en het doorkoppelen van stadslijnen naar de streek. Ook op de resterende basisnet-lijnen biedt Transdev forse verbeteringen. Meer directe verbindingen, brede bedieningsperiodes en betere aansluiting op knopen in Otterlo en op Ede-Wageningen.

Lijn 103 Ede-Wageningen-Arnhem: doorgaand over Wageningen

Reizigers profiteren van een doorgaande lijn omdat Transdev de huidige lijnen 51 en 103 verknoopt tot één doorgaande lijn Ede-Wageningen-Renkum-Arnhem zonder overstap in Wageningen. Zo reizen o.a. inwoners uit Renkum, Heelsum, Kievitsdel, Doorwerth en Heveadorp direct naar de WUR, ziekenhuis Gelderse Vallei en station Ede-Wageningen. Samen met lijn 5 en lijn 303 creëert de route van lijn 103 een goede dekking van de kern Wageningen. Lijn 103 rijdt de hele week 2x/uur, dat betekent een verdubbeling van de reismogelijkheden op alle avonden en op zondag. De lijn is ook onderdeel van de ochtend- en avondknoop.

Lijn 106 Otterlo-Veluwe: altijd tijdens openingstijden Park; in zomervakantie direct vanaf Ede

Bezoekers van de Hoge Veluwe en het Kröller-Müller museum krijgen vanuit alle richtingen een goed OV-aanbod. Transdev neemt lijn 106 gedurende de hele openingsperiode van het park op in de verbeterde knoop Otterlo met dezelfde frequentie als de hoofdlijnen 105 en 108. Reizigers hebben zo overdag en in de vroege avond ieder uur twee goede reisopties

met een aansluiting vanuit alle richtingen: Apeldoorn, Arnhem, Ede-Wageningen en Barneveld. Ook vanuit Putten is er 1x/uur een goede aansluiting.

We verlengen de dienstverlening naar IC-station Ede-Wageningen in de zomervakantie en weekenden in het lente- en zomerseizoen, als bezoekersaantallen hoger zijn. Zo is de Hoge Veluwe optimaal en laagdrempelig bereikbaar uit o.a. de hele Randstad. Reizigers vanuit andere richtingen stappen nog steeds op dezelfde vertrouwde wijze over via knoop Otterlo.

Lijn 107 Putten-Otterlo: brede bediening, meer reisopties via Otterlo

Reizigers op lijn 107 profiteren van meer reisopties die ontstaan omdat Transdev de lijn opneemt in de knoop Otterlo. Door de gewijzigde route en nieuwe aansluitingen:

- Ontstaat een krachtige knoop Otterlo die als draaischijf alle kernen in de regio aantrekkelijk en betrouwbaar verbindt
- Stappen reizigers naar Ede voortaan over op knoop Otterlo
- Worden 6 haltes alleen nog door scholierenlijn 607 bediend. Dit betreft uitsluitend zéér landelijke haltes met gemiddeld <0,1 instappers per rit die niet bijdragen aan de dekking van (landelijke) kernen. OV lijkt hier geen effectieve invulling ten opzichte van bijvoorbeeld *haltetaxiRRReis*

Netto wegen de voordelen van de forse groei van het aantal reisopties ruimschoots op tegen de extra overstap voor doorgaande reizigers naar Ede. Op lijn 107 verbreden we bovendien de bedieningsperiode met ruim 3 uur zodat kernen als Harskamp en Stroe ook 's avonds goed bereikbaar zijn. Ook zijn deze kernen via knoop Otterlo (met overstap van/naar lijn 108) aangesloten op de ochtend- en avondknoop

ReserveerRRReis vult buurtRRReis aan voor brede bedieningsperiode

Inwoners van kleine kernen profiteren van 18 uur per dag, 7 dagen per week bereikbaarheid omdat Transdev hun buurtbuslijnen aanvult met vraagafhankelijke OV-reisopties. Voor deze belofte biedt Transdev dit aan op twee lijnen in de regio Foodvalley – andere kernen zijn door de verbeteringen in ons basisnet al doorlopend bereikbaar.

- 505: De Klomp-Ederveen-Lunteren-De Valk-Wekerom
- 511: Scherpenzeel-De Glind-Barneveld

5.2. Regio Arnhem: frequenter, uitgebreid hoofdnet en dekkend basisnet

Inwoners en bezoekers van Arnhem en de Arnhemse regio krijgen een aantrekkelijker OV-aanbod. Maar liefst vier corridors waarderen wij op tot *comfortRRReis*, waarmee reizigers voortaan 6x/uur vanuit de regio naar Arnhem reizen en bovendien optimaal verbonden worden met grote bestemmingen als het centrum en de campussen. Op twee andere corridors breiden we het hoofdnet uit door B-lijnen op te waarderen tot A-niveau. In de stad gaat het hele hoofdnet frequenter rijden: 6x/uur in plaats van 4x/uur. Deze frequentie geldt bovendien de hele brede spits lang en ook op andere moment stijgen de frequenties. Reizigers profiteren van grote reistijdwinst omdat we op diverse plekken snellere routes kiezen en/of nieuwe lijn(delen) introduceren.

Ook qua dekking gaan zowel stad als streek erop vooruit door uitbreiding van ons basisnet. In Arnhem geldt dit voor bijvoorbeeld voor wijken Klarendal en Elden. In de streek krijgen kernen Groessen (2.100 inwoners) en Loo (1.200 inwoners) voor het eerst reisopties met OV, direct 18 uur per dag, 7 dagen per week, in lijn met onze bereikbaarheidsbelofte. Ook bedrijventerreinen worden beter bediend. Snellere, frequentere verbindingen ontsluiten IJsseloord, het Broek en IPKW in Arnhem beter, maar ook ploegendiensten op de Poort van Midden Gelderland in Heteren worden gericht gefaciliteerd.

Ook de dagelijkse piekdrukke in de bussen over de Velperweg lossen we structureel op met de introductie van ons campusnet. We voorkomen overvolle bussen en verhogen het comfort op maar liefst 7 reguliere lijnen die hier nu hinder van ondervinden. Ook vergroten we de effectiviteit van onze DRU's en reduceren we hinder door de bussen met grote capaciteit veel gerichter in plaats en tijd in te zetten.

5.2.1. Campusnet naar ENKA en HAN voorkomt piekdrukke Velperweg

3.600 dagelijkse reizigers tussen Arnhem CS, Velperplein en station Velperpoort enerzijds en de ENKA/ HAN campus anderzijds profiteren van een hoogwaardigere, eenduidigere bediening met ons campusnet. Overige reizigers op dit traject genieten van de verlichting en de forse toename in zitplaatskans die zij hiermee krijgen.

Campuslijn 406 CS-HAN: 6x/uur een 25m bus tegen piekdrukke

Transdev introduceert hiertoe campuslijn 406 die vanaf CS 6x/uur over een directe route naar beide campussen rijdt. Op Arnhem CS biedt de lijn een goede aansluiting op de 6x/uur IC-verbinding met Utrecht. De lijn stopt slechts twee keer onderweg om grote aantallen overstappers ook te laten profiteren van deze eenduidige verbinding: op Velperplein (overstappers vanaf busnetwerk) en station Velperpoort (overstappers regionale treinen). De lijn wordt uitgevoerd met grote 25m bussen die optimale en vlotte doorstroming bieden aan reizigers. Reizigers profiteren van comfort op maat en een kortere reistijd.

Reizigers op zeven andere lijnen profiteren van meer comfort en hogere zitplaatskans omdat campuslijn 406 hun bussen verlicht van piekdrukke die dagelijks ontstaat omdat campusreizigers die lijnen nu gebruiken. Deze reguliere lijnen zijn ingericht op een andere reizigersvraag en worden gedurende een korte piekperiode overbelast. Op veel lijnen leidt dit regelmatig tot onwenselijk hoge bezettingen die bovendien bepalend zijn voor de capaciteitsinzet op deze lijnen. Lijn 406 biedt de campusreizigers een snellere verbinding die eenduidig is, optimaal aansluit en comfort op maat biedt. Daarom zullen de meeste reizigers ook daadwerkelijk voor dit alternatief kiezen, ondanks dat veel stad-/streeklijnen ook de verbinding met de campus blijven bieden.

Omdat de inzet van 25m bussen nieuw is op dit traject, hebben wij uitvoerig geverifieerd dat dit mogelijk gaat zijn. Een deel van het traject is proefgereden met 21m bussen. Omdat onze 25m bussen veel wendbaarder zijn door de extra geleiding, is dit een degelijke toets. De Velperweg hebben we geanalyseerd door minder van rijcurveanalyses en de

stuurgeometrie van onze bussen. Ook hebben we de asbelasting getoetst, mede met oog op de parkeergarage onder het busstation.

Transdev is met de gemeente Arnhem en de provincie in overleg over de exacte route die lijn 406 zal gaan rijden tussen de Velperweg en de halte Elsweide/HAN. Dit heeft geen invloed op de bediening van het aantal haltes.

5.2.2. Uitbreid hoofdnet verbindt streek met Arnhem via 6 corridors

De streek rondom Arnhem profiteert van veel hoogwaardigere verbindingen met Arnhem. Zes lijnen verbinden kernen op hoger niveau met de stad. Vier lijnen waarderen we op tot *comfortRRReis*. Reizigers profiteren van een brede spits van 6x/uur. Op drie lijnen stijgt de frequentie van 2x of 4x naar 6x/uur. Op lijn 303 is de spits al 6x/uur. Hier verbreden we de periode. Twee lijnen waarderen we op van B- naar A-niveau. Reizigers krijgen zo voortaan 4x/uur in plaats van 2x/uur een bus

Deze lijnen verbinden de kernen in de streek ook beter met belangrijke bestemmingen zoals het centrum en de campussen omdat Transdev de lijnen doortrekt in de stad. Reizigers zijn sneller op hun bestemming en ze hoeven niet meer over te stappen. Zowel de HAN als de ENKA-campus zijn hoogwaardig verbonden met veel kernen uit de streek.

Het fors uitgebreide hoofdnet versterkt het bestaande treinnetwerk door verbindingen te bieden die niet of niet rechtstreeks per spoor te maken zijn. Wageningen-Arnhem, Apeldoorn-Arnhem en Doesburg-Arnhem zijn hier goede voorbeelden van. Hiermee ontstaat één krachtig Gelders hoofdnet. Om die reden nemen we ook de nieuwe doorgaande lijn 29 Dieren-Doetinchem op in ons hoofdnet. Deze lijn fungeert als dwarstak op het treinnet en bespaart reistijd in deze reisrichting. Op alle momenten buiten de spits brengen we de frequentie op deze lijn al direct naar A-niveau.

Lijn 27 Doesburg-Arnhem: eenduidige corridor als één A-lijn

Reizigers uit Doesburg, Beinum, Angerlo, Giesbeek en Lathum worden voortaan met een A-lijn bediend. Transdev sluit 14.800 inwoners aan op het hoofdnetwerk. Vooral voor de 10.000 inwoners uit Beinum, Angerlo, Giesbeek en Lathum is de verbetering groot. De frequentie gaat van 2x/uur verdeeld over twee lijnen naar 4x/uur op één lijn. Ook reizen ze sneller van/naar Arnhem CS door een snellere route in Arnhem.

Ook Doesburg gaat er fors op vooruit. Effectief bieden de huidige 4 ritten per uur, verdeeld over 3 lijnen, nu namelijk maar 2 snelle reisopties per uur. Deze frequentie stijgt naar 4x/uur. Overdag zijn zij 4 minuten langer onderweg naar Arnhem CS omdat de huidige lijn 29 een snellere route hanteert dan de versnelde lijn 27. 's Avonds, op zaterdagen en op zondagen zijn zij wel sneller. Alle reizigers profiteren bovendien van:

- Bredere spitsperiodes
- 2 uur ruimere bedieningsperiode
- Lagere kosten met directe route in Arnhem

- Aansluiting op trein, mede via de ochtend-/ avondknoop De route binnen Arnhem is óók voor Arnhem een grote verbetering. We verbinden Presikhaaf III 2 minuten sneller én 2x zo frequent (4x/uur i.p.v. 2x/uur) met CS dan huidige lijn 12 nu doet. De lijn doorkruist bovendien de grootschalige verdichtingslocaties in Presikhaaf, waar veel extra woningen gepland zijn. Ook station Presikhaaf krijgt meer reisopties. De HAN en ENKA campus blijven op loopafstand bediend.

Trajectdelen Doesburg-Arnhem op lijnen 26 en 29 gaan op in deze nieuwe lijn 27. Voor beide lijnen geldt dat reizigers goede alternatieven hebben. De unieke haltes van lijn 29 in Rheden worden gedekt door lijn 8 en krijgen o.a. een bredere bedieningsperiode en een nieuwe directe verbinding met het ziekenhuis. De directe verbinding met Arnhem CS vervalt voor deze reizigers: de trein is op deze relatie veruit de snelste reisoctie, zoals ook blijkt uit in de beperkte reizigersvraag op lijn 29 richting Arnhem.

Lijn 26 heeft alleen in Doesburg zelf unieke haltes in de wijk De Ooi. Transdev verlengt lijn 27 naar de centrale halte in de wijk De Ooi.

Lijn 29 Dieren-Doetinchem: eenduidig, doorgaand en altijd 2x/uur

Reizigers op de relatie Dieren-Doesburg-Doetinchem profiteren van een veel eenduidiger aanbod omdat Transdev het aantal lijnen op deze relatie reduceert van drie lijnen die een deel van het traject bedienen naar één doorgaande lijn. Zo ontstaat een directe verbinding tussen de Veluwezoom en het zuidoosten van de Liemers – een waardevolle dwarstak op het treinet. De bedieningsperiode is ruimer dan de drie huidige lijnen momenteel bieden. Ook rijdt lijn 29 de hele bedieningsperiode 2x/uur. Reizigers op deeltraject Doesburg-Doetinchem profiteren van hogere frequenties op zaterdagen, zondagen en alle avonden van de week. Zo bieden we het grootste deel van de week A-niveau bediening. Alleen in de spits is de reizigersvraag nog onvoldoende om 4x/uur te rechtvaardigen.

Reizigers profiteren van een betrouwbaardere knoop op Doesburg voor een overstap op lijn 27 van/naar Arnhem omdat Transdev de overstaptijd robuuster maakt (3 minuten in plaats van 0 of 1 minuut) en de bediening met op beide corridors eenduidiger is.

In de huidige situatie voeren Transdev en Arriva lijnen 27 en 29 gezamenlijk uit. Lijn 27 zal in de nieuwe concessie volledig door Transdev gereden gaan worden, terwijl lijn 29 gezamenlijk uitgevoerd blijft worden. De wijzigingen op deze lijnbundel hebben dus ook invloed op de dienstregeling, omlopen en diensten van Arriva. De vervoerders zijn met de provincie in overleg om overeenstemming te bereiken over de voorgestelde wijzigingen – het traject tussen Doesburg Kraakselaan en Doetinchem valt immers onder de concessie Achterhoek-Rivierenland – en bijbehorende ingangsdatum. De uitwerking hiervan zal in een later stadium bekend worden.

Lijn 62 Duiven-Westervoort-Arnhem: woningbouw, werk als A-lijn

1.300 huidige reizigers, en veel potentiële reizigers, op lijn 62 profiteren van de opwaardering van B- naar A-lijn die Transdev biedt op lijn 62. Inwoners uit Westervoort,

toekomstige inwoners van Rijnpark (+7.000 woningen) én forensen die werken op IPKW en het Broek zijn zo ook door het hoofdnet gedekt. We bieden A-frequenties op het deeltraject t/m Westervoort Zuid: de vraag is hier hoog en bus is de voornaamste OV-optie. Op het laatste traject naar Duiven is de vraag lager en speelt bus een andere rol door de nabijheid van trein en de hoge sprinterfrequenties.

Het hele traject tot Duiven profiteert van de volgende verbeteringen:

- Bredere bedieningsperiode van 1 uur extra en meer ritten
- Toevoeging aan ochtend- en avondknoop

Samen met andere verbeteringen op lijn 60 en 61, verbeteren we de rol van station Westervoort als hub. Er ontstaan meer en frequentere verbindingen, ook naar IJsseloord. Vanaf Westervoort zijn bedrijventerreinen in Duiven, IJsseloord, IPKW en het Broek goed bereikbaar. Zo reizen forensen uit de Liemers vaker en sneller naar hun bestemming en ontlasten we de overbelaste A12.

Woningbouw in Rijnpark bedienen we vanaf de start met een A-lijn. Ook verbindt tangentlijn 43 deze nieuwe inwoners optimaal met andere delen van de stad, zoals Kronenburg en Arnhem Zuid. Zo zijn deze inwoners al ver vóór de oplevering van hun woning verzekerd van een goede bereikbaarheid.

ComfortRRReis 300 Arnhem-Nijmegen: 6x/uur in brede spits

5.600 bestaande reizigers en veel potentiële reizigers profiteren van de opwaardering van lijn 300 tot *comfortRRReis*. Hiermee krijgen veel reizigers hogere frequenties:

- 6x/uur in de spitsen die bovendien extra breed zijn
- 4x/uur in dal én vroege avond
- 4x/uur op zondag overdag

Tussen het Duifje en Arnhem CS stemmen we de frequentie af op stadslijn 3. Zo krijgt Malburgen elke 5 minuten een bus in plaats van het huidige interval dat oploopt tot 18 minuten. Bovendien zal lijn 300, net als lijnen 3 en 33, ook op halte Stadswaardenlaan gaan halteren om Malburgen een betere aansluiting richting Huissen, Bemmelen en Nijmegen te geven.

Binnen Nijmegen blijft deze lijn op werkdagen overdag doorrijden naar campus Heijendaal. De betere bediening op deze lijn draagt ook bij aan de rol die P+R Nijmegen-Noord speelt als op- en overstappunt (hub). Reizigers profiteren ook van de brede bedieningsperiode en de ochtend/avondknoop.

ComfortRRReis 302 Apeldoorn-Arnhem-Velp: 6x/uur en campus

Zoals eerder toegelicht profiteren veel (potentiële) reizigers van de opwaardering van het OV op de corridor Apeldoorn-Arnhem en de doorkoppeling naar de ENKA/HAN-campus en verlenging naar Velp via het tracé van de huidige 331. Hier gaan we verder in op de meer lokale Arnhemse voordelen die zo ontstaan:

- Carpoolplaats/hub Arnhem-Noord (A12) wordt hoogwaardig verbonden met relevante bestemmingen als CS, centrum, campussen, Keulse slag, Presikhaaf en Velp
- Hub Beekhuizenseweg wordt hoogwaardig verbonden met Keulse slag, Presikhaaf en het zuiden van de HAN-campus

Deeltraject CS-Beekhuizenseweg via Velp Zuid profiteert extra omdat we dit traject niet alleen verlengen, maar ook structureel de hele week aanbieden. De lijn rijdt voortaan ook:

- In de vroege avond 4x/uur
- Op zaterdag en zondag overdag 4x/uur
- Op alle (late) avonden 2x/uur

Velp Zuid profiteert zo van hoogwaardige dekking, de hele week lang. Op zaterdag en zondag verlicht deze lijn de drukte die nu regelmatig ontstaat op lijn 5 op deeltraject tussen CS/centrum en Presikhaaf.

ComfortRRReis 303 Ede-Wageningen-Arnhem-Velp: 6x/uur en campussen

Eerder gingen we in op de voordelen van één Rijnlijn vanuit het perspectief van Ede en Wageningen. Ook bespraken we daar de rol die de lijn vervult in het verbinden van Foodvalley en Arnhem tot één samenhangende economische/kennisregio. Hier geven we een overzicht van de specifieke voordelen aan Arnhemse/Velpse kant, zoals:

- Hogere frequenties, bredere spitsen, bredere bedieningsperiode en goede vroege/late aansluitingen met de ochtend-avondknoop voor 2.700 huidige reizigers op lijn 21
- Meer directe verbindingen vanaf hub Beekhuizenseweg en Velp door de doorkoppeling over Arnhem CS
- Beter bereikbaarheid van grote Arnhemse bestemmingen uit de regio

Daarnaast wenst Transdev de snelheid van lijn 303 te verhogen door niet meer te stoppen op haltes waar het aantal instappers te laag is voor een HOV-lijn maar waar goede alternatieven voorhanden zijn. Dit betreft haltes:

- Heelsum, Doorwerthsestraat (alternatief: lijn 103)
- Heelsum, Kievitsdel (alternatief: lijn 103)
- Velp, Heemskerklaan (alternatief: lijn 43)

ComfortRRReis 306 Arnhem-Nijmegen: 6x/uur en campussen

Reizigers en inwoners van de streek tussen Arnhem en Nijmegen profiteren van betere verbondenheid met beide steden dankzij de opwaardering van lijn 306 tot *comfortRRReis*. Transdev realiseert deze schaa sprong door huidige lijnen 6 (Arnhem), 14 en 331 te bundelen tot één lijn via het tracé van lijn 331. Reizigers op de unieke tracédelen van lijn 14 krijgen daarbij voldoende en vaak betere alternatieven, namelijk:

- Binnen Arnhem neemt de nieuwe lijn 14 in combinatie met de nieuwe lijn 11 de bereikbaarheid over. Alle reizigers krijgen meer ritten, een bredere bedieningsperiode en aansluiting op de ochtend- en avondknoop. Reizigers uit Elden profiteren van een andere, maar betere halte dekking en forse reistijdwinst die oploopt tot 8 minuten. 0,8 reizigers per rit in de Laar lopen voortaan gemiddeld ca. 50m verder naar een halte

- Binnen Elst biedt de aangepaste/verlengde lijn 34 bereikbaarheid op B-niveau
- Op Oosterhout-Lent-Nijmegen bieden zowel de tot A-niveau opgewaardeerde lijn 3 als *comfortRRReis* 306 een betere bereikbaarheid waarbij alle haltes worden aangedaan en de ritten qua tijdligging optimaal gespreid zijn.
- In Nijmegen blijft het tracé van lijn 14 volledig bediend, maar is het voortaan gekoppeld aan lijn 33
- In het niet-bewoonde tussengebied worden 3 haltes overgeslagen met gemiddeld 0,03 instappers per rit

Door de bundeling ontstaat een *comfortRRReis*-lijn met hoge frequenties:

- 6x/uur in de spitsen die bovendien extra breed zijn
- 4x/uur in het dal én in de vroege avond
- 4x/uur op zaterdag en op zondag

We exploiteren deze lijn met onze trolley 2.1 bussen. In Arnhem verknopen we de lijn voortaan met het tracé van huidige lijn 6. Binnen Nijmegen verbinden we de lijn direct met Heijendaal. Zo ontstaat één doorgaande verbinding tussen de HAN-campus (Arnhem) en campus Heijendaal (Nijmegen). Eén verbonden kennisregio.

Veel relevante bestemmingen worden beter ontsloten door deze upgrade:

- Het Gelredome, inclusief bijbehorende hub die definitief op korte termijn gerealiseerd wordt
- Ziekenhuis Rijnstate in Elst
- Recreatieve bestemmingen zoals Kronenburg en het centrum van Arnhem
- Bedrijven- en kantorenlocaties zoals Kronenburg en Gelderse Poort. Bij de laatste gaan we met gemeente Arnhem de haltering optimaliseren om de loopafstand verder te verkleinen. Hiervoor bestaat reeds een nabijere haltekom.
- De drie grote campussen in Arnhem/Nijmegen: HAN, ENKA én Heijendaal

5.2.3. Hoofdnet Arnhem: van 4x naar 6x/uur en o.a. bredere spitsen

Reizigers in Arnhem profiteren van buitengewoon hoge frequenties. Transdev verhoogt de frequentie op het hele hoofdnet van 4x/uur naar 6x/uur. Bovendien geldt dit in de volledige extra brede spitsperiode. Reizen met OV wordt hiermee als vanzelfsprekend en flexibel ervaren: zorgeloos op reis zonder de dienstregeling te raadplegen.

Ook op andere momenten gaan onze bussen vaker rijden. Op zaterdag rijden we langer 4x/uur. Op zondag gaan we overdag van 2x naar 4x/uur in lijn met de groeiende recreatieve vraag. Verder verlengt Transdev de bedieningsperiode en we optimaliseren de aansluiting op trein, onder andere met de ochtend- en avondknoop. Ook profiteren reizigers en inwoners van Arnhem van het fors uitgebreide en frequentere hoofdnet vanuit de streek: veel streeklijnen vervullen ook binnen de stad een belangrijke rol en bieden reizigers meer en/of frequentere reisopties.

Hogere frequenties met businzet op maat: alleen gerichte inzet van gelede bussen

Mede door de campuslijn (6x/uur 25m) en de hogere frequenties (6x in plaats van 4x/uur) is het niet meer structureel nodig om de volledige stadsdienst met 18m (trolley) uit te voeren. Op veel lijnen en tijdstipmomenten sluit een 12m bus veel beter aan bij de reizigersvraag. Dit reduceert hinder van grote bussen en vergroot de effectiviteit van onze DRU's. Zo kunnen we de hogere frequenties realiseren en inpassen binnen de huidige capaciteit van het trolley-netwerk. Gericht blijven we 18m trolleys inzetten, met name op lijnen 5 en 7, om reizigers ook bij groei een maximale zitplaatskans te bieden.

Lijn 1 CS-de Laar: 6x/uur en altijd gekoppeld op lijn 2

600 spitsreizigers op lijn 1 profiteren van de hogere 6x/uur frequentie. Ook krijgen zij een bredere spits en langere bedieningsperiodes. Op zaterdag rijden we langer 4x/uur en op zondag verhogen we de frequentie overdag van 2x/uur naar 4x/uur. De aansluiting op trein en andere buslijnen verbetert door de ochtend-/avondknoop. Koppeling met lijn 2 creëert betere verbindingen in Arnhem Zuid en verbindt inwoners uit Elderhof, Elderveld en De Laar onder meer met winkelcentrum Kronenburg.

Lijn 2 CS-de Laar: 6x/uur en altijd gekoppeld op lijn 1

Op lijn 2 krijgen reizigers dezelfde voordelen als op lijn 1. 1.300 spitsreizigers krijgen 6x/uur, spitsen zijn breder, de bedieningsperiodes zijn breder, op zaterdag langer 4x/uur en op zondag stijgt de frequentie naar 4x/uur. Ook lijn 2 doet mee in de ochtend-/avondknoop en is gekoppeld met lijn 1.

Lijn 3 Duifje-CS-Burgers' Zoo: 6x/uur en afgestemd op lijn 300

2.000 spitsreizigers op lijn 3 profiteren van een hogere frequentie van 6x/uur in een bredere spitsperiode. Bovendien wordt de tijddigging afgestemd met lijn 300. Zo daalt de maximale wachttijd vanuit Malburgen. OV wordt zo écht vanzelfsprekend.

Verder verbreden we bedieningsperiodes, bieden we op zaterdag langer 4x/uur, rijden we zondag overdag op de hele lijn 4x/uur en doet lijn 3 mee in de ochtend-/avondknoop voor betere aansluiting op vroege en late treinen en bussen. Ook belangrijke bestemmingen, zoals het Rijnstate ziekenhuis, Burgers' Zoo en het Openluchtmuseum, zijn beter bereikbaar dankzij al deze maatregelen.

Om in de donkere uren lange stilstanden op eindpunten te voorkomen, stelt Transdev voor om de huidige situatie in de avonduren te handhaven, waarbij lijn 3 richting Het Duifje geknipt is op Arnhem CS. Reizigers vanaf CS en het centrum naar de wijken ondervinden geen hinder van deze knip.

Lijn 5 Presikhaaf-CS-Schuytgraaf: 6x/uur en eenduidiger

2.200 spitsreizigers op lijn 5 profiteren van de 6x in plaats van 4x/uur in de spits die bovendien breder is dan de huidige spits. Ook is de bedieningsperiode breder, rijden we op zaterdag langer 4x/uur, stijgt de frequentie op zondag van 2x/ naar 4x/uur en zit lijn 5 in de

ochtend-/avondknoop. De bediening is bovendien eenduidiger: de ronde in Schuytgraaf rijden we in één richting. Zo stijgt de frequentie op veel plaatsen effectief van 2x naar 6x/uur. Dit compenseert de beperkt langere reistijd in één richting ruimschoots. Reizigers hoeven niet meer elke reis te kijken in welke richting de eerste bus langskomt – zeker voor onervaren reizigers een grote verbetering. De verlengde lijn 4 biedt dezelfde route overdag in tegengestelde richting aan om ook lokale reizen binnen de wijk optimaal te faciliteren.

Vanwege de incidenteel hoge piekbezetting op lijn 5, rijden we deze lijn op drukke momenten met 18m bussen om de zitplaatskans te maximaliseren en het comfort te vergroten. We verwachten op deze lijn namelijk groei door woningbouw in Presikhaaf. De zitplaatskans en het comfort stijgen verder omdat lijn 302 voortaan ook in het weekend 4x/uur rijdt tussen CS/centrum en Presikhaaf en Keulse Slag. Zo verlichten we drukte, zowel richting Keulse Slag als vanuit Presikhaaf naar het centrum.

Lijn 7 Geitenkamp-CS-Rijkerswoerd: 6x/uur, ontlast door campusnet

3.700 spitsreizigers op lijn 7 krijgen voortaan in een 1,5 uur bredere dagelijkse spitsperiode de hoge 6x/uur frequentie. Aansluitingen met andere lijnen verbeteren en zijn stabielier omdat het hele hoofdnet in Arnhem straks eenduidig 6x/uur rijdt. Ook verhoogt Transdev de frequentie op zondag van 2x/uur naar 4x/uur en rijden we langer 4x/uur op zaterdagen. Piekdrukke op lijn 7 wordt verlicht doordat Transdev het campusnet ook in Arnhem introduceert én omdat lijn 608 (nu lijn 77) meer directe ritten rijdt naar het CLOS. Reizigers op lijn 7 profiteren zo van hogere zitplaatskans en meer comfort. Een bredere bedieningsperiode en de ochtend-/avondknoop completeren het betere aanbod.

5.2.4. Basisnet Veluwezoom/Liemers: beter dekkend, meer ritten, sneller

De Veluwezoom en de Liemers profiteren van een grote opwaardering van hun OV-aanbod. Eerder las u reeds hoe treinluwe delen in de Liemers met twee nieuwe A-lijnen véél hoogwaardiger verbonden worden met Arnhem en hoe lijn 29 een nieuwe doorkruisende verbinding tussen treinlijnen vormt en de Veluwezoom (Dieren), de Liemers (Doesburg) en de Achterhoek (Doetinchem) onderling verbindt. Hier leest u hoe ons basisnet de bereikbaarheid verder verbetert.

Zo vergroot ons basisnet de dekking van het OV-netwerk door de introductie van lijn 67 die kernen Groessen (2.100 inwoners) en Loo (1.200 inwoners) voor het eerst reisoorties met OV biedt en verbindt met zowel Duiven als Zevenaar. Ook verbeteren we de bereikbaarheid van werklocaties fors. Lijn 61 biedt 25 minuten reistijdswinst vanuit de Liemers en de Achterhoek richting IJsseloord II, lijn 62 verbindt hen 4x/uur met Het Broek en IPKW. Beide lijnen versterken de rol van station Westervoort als hub en verlichten de congestie op de overbelaste A12 door autoreizigers een aantrekkelijk alternatief te bieden. Ook de Veluwezoom reist voortaan naar meer locaties direct omdat lijn 43 doorrijdt naar winkelcentrum en kantoren bij Kronenburg en station Arnhem Zuid. De huidige route naar CS is per trein namelijk al sneller en aantrekkelijker.

Ook de bereikbaarheid van het zuiden van de Liemers verbetert. Lijn 60 rijdt eenduidiger en vaker door naar Tolkamer. De lijn wordt bovendien versneld in Westervoort, mede dankzij de opwaardering van lijn 62 tot A-lijn. Alle kernen krijgen 18 uur per dag, 7 dagen per week OV dankzij ons vraagafhankelijke OV als toevoeging op de buurtbussen.

Lijn 43 Apeldoorn-Arnhem: tangentroute langs hubs/bestemmingen

Streek- en stadsreizigers profiteren van de vele extra verbindingen die ontstaan dankzij de nieuwe tangentroute van lijn 43 binnen Arnhem. De huidige route biedt weinig voordelen voor doorgaande streekreizigers naar Arnhem CS: vanaf Rheden is de trein 28 minuten sneller en bovendien 10% goedkoper door de directe route. Binnen Arnhem biedt de lijn een lokale verbinding. Dankzij diverse verbeteringen bieden andere lijnen deze verbindingen straks hoogwaardiger dan B-lijn 43 nu biedt.

- Velp Zuid krijgt *comfortRRReis* 302: deze lijn is frequenter (6x/uur in plaats van 2x), 7 minuten sneller en 11% goedkoper dan lijn 43
- Presikhaaf II/III reizen met nieuwe A-lijn 27 frequenter (4x/uur in plaats van 2x) en 4 min sneller
- Werkgebieden IPKW en Het Broek zijn eenduidiger en beter afgestemd gedekt door A-lijn 62 (zuidkant) en de combinatie van lijn 60 en de nieuwe lijn 12 (noordkant)

In plaats van de route naar CS, verlegt Transdev de route naar Arnhem Zuid. Zo ontstaan veel dwarsverbindingen tussen de noord- en zuidzijde van Arnhem. De stad wordt beter verbonden en reizigers uit de streek profiteren van veel meer bestemmingen in Arnhem die zij rechtstreeks bereiken. Reizigers op lijn 43 profiteren verder o.a. van bredere bedieningsperiode en opname in de avond-/ochtendknoop via een vaste koppeling met lijn 303 op halte Beekhuizenseweg.

Lijn 60 Tolkamer-Zevenaar-Arnhem: versneld en vaker in de streek

Reizigers op lijn 60 profiteren van vele gerichte verbeteringen die reizigers een betere en eenduidigere bediening opleveren:

- 13.000 inwoners uit Babberich, Herwen, Lobith en Tolkamer zijn 18 uur per dag en 7 dagen per week bereikbaar met vast OV omdat we de bediening uitbreiden:
 - Het traject Zevenaar-Tolkamer rijdt voortaan ook 's avonds
 - Het traject Duiven-Zevenaar-Tolkamer rijdt voortaan ook op zondagen
- Op het hele traject stijgt de frequentie in het dal en de vroege avond van 1x naar 2x/uur, tweezijdig
- De bedieningsperiode is ruimer en de lijn is onderdeel van de ochtend-/avondknoop
- 4 minuten kortere reistijd voor 290 doorgaande reizigers door een directe route in Westervoort via Broeklanden. De opwaardering van lijn 62 tot A-lijn verhoogt de kwaliteit op de geschrapte route. Halte Lange Maat (0,4 instappers/rit) vervalt. Reizigers hebben een alternatief op 300m aan weerszijden

- Reductie van hinder in dorpskernen en betere afstemming van vraag- en aanbod door gedeeltelijke inzet van 9m bussen

Lijn 61 Duiven-Westervoort-IJsseloord: snel van trein naar bedrijven

Forensen naar IJsseloord profiteren van een veel snellere en voor velen ook goedkopere verbinding op hun dagelijkse reis. Vanuit de Liemers en vanaf station Westervoort is de reistijdwinst maar liefst 25 minuten. Bovendien besparen zij op het traject Westervoort-IJsseloord 50% op hun dagelijkse reiskosten door de directere route zonder overstap. Ook vanaf Arnhem CS is deze route sneller dan de huidige route van lijn 12, maar kost het reizigers wel een extra overstap. De nieuwe route van lijn 12 biedt hen in de spits met 10 minuten reistijdwinst echter een nog grotere verbetering dan lijn 61.

Lijn 61 rijdt de hele dag 2x/uur en bovendien met een ruimere bedieningsperiode. De spitsfrequentie naar Duiven Centerpoort herijken we op de vraag: de huidige spitsbezetting met gemiddeld 5 reizigers per rit op het drukste punt rechtvaardigt geen frequentie van 4x/uur. De verlenging naar IJsseloord is een waardevoller en effectiever aanbod.

Lijn 67 Loo-Zevenaar: voortaan ook OV in kernen Groessen en Loo

3.800 inwoners van Groessen en Loo en Oud-Zevenaar zijn voortaan ook bereikbaar met OV. Zij krijgen net als alle andere kernen 18 uur per dag, 7 dagen per week reisoverties. Hiertoe introduceren we lijn 67 als vraagafhankelijke verbinding die de gehele bedieningsperiode afroepbaar is. Deze lijn verbindt hen zowel met station Duiven als met station Zevenaar. Ook Oud-Zevenaar wordt in de route opgenomen.

ReserveerRRReis vult BuurtRRReis aan voor brede bedieningsperiode

9.000 inwoners uit Pannerden, Aerdt en Spijk profiteren van een bredere bedieningsperiode omdat Transdev de buurtbusbediening op lijnen 560 en 566 uitbreidt met vraagafhankelijk vervoer naar 18 uur per dag, 7 dagen per week bereikbaarheid.

5.2.5. Basisnet Betuwe en Lingewaard: iedere kern altijd bereikbaar

Inwoners in de Betuwe en de Lingewaard zijn verzekerd van hun bereikbaarheid dankzij onze belofte van 18 uur per dag, 7 dagen per week OV. De bediening in de avond en het weekend is hier een groot politiek thema en komt sterk terug in het landelijk reizigersonderzoek 2024. Transdev borgt dit met extra ruime bedieningsperiodes op alle lijnen. Vooral in Valburg, Herveld, Andelst en Zetten is de verbetering groot omdat lijn 35 voortaan ook in de vroege avond, late avond, op zaterdag en op zondag als vaste OV-lijn rijdt.

Ook zijn kernen beter verbonden met relevante bestemmingen. Zo rijdt lijn 33 in Nijmegen voortaan door naar Heijendaal dankzij integratie met stadslijn 14. En uiteraard profiteert de regio van de upgrade van de streeklijnen 300 en 306 naar *comfortRRReis*: hogere frequenties en betere verbindingen met de campussen.

Lijn 32 Arnhem-Bergerden: behoud van doelgroepgericht vervoer

Transdev investeert in de sociale kant van OV door lijn 32 (huidige lijn 72) te continueren. De vraag is weliswaar beperkt, maar reizigers op deze lijn hebben weinig alternatieven. Ook zijn zij, gezien hun achtergrond, bovengemiddeld gebaat bij een stabiel OV-aanbod. We verhogen de effectiviteit door de inzet van een kleine 9m bus.

Lijn 33 Arnhem-Nijmegen: meer ritten en direct naar Heijendaal

Reizigers in de Lingewaard krijgen op lijn 33 een bredere bedieningsperiode en aansluiting op vroege en late treinen dankzij de ochtend-/ avondknoop. Zo kun je in alle kernen tot circa 01:15 thuiskomen uit de Randstad. Ook krijgen inwoners meer directe verbindingen door:

- In Nijmegen lijn 33 en lijn 14 naar Brakkenstein te integreren tot één lijn. Zo ontstaat een directe verbinding met Heijendaal – relevant voor veel studenten en forensen.
- In Arnhem de route via centrum-zuid te volgen, zodat het centrum en de markt beter bereikbaar zijn. De overlap met lijnen 3 en 300 wordt gereduceerd en reizigers uit Huissen en Malburgen (24% van de corridor) zijn verbonden met zowel de Noord-/Oost- als de Zuid-/Westkant van het centrum en profiteren bovendien van de hogere frequenties op beide lijnen. Ongeveer 7% is één minuut langzamer op Arnhem CS.

Lijn 34 Bemmelen-Elst: optimale aansluiting trein en Elst goed gedekt

Lijn 34 is een nieuwe B-lijn die ontstaat door koppeling van een deel van huidige lijn 35 met een lokaal traject door Elst. De huidige koppeling kent weinig vraag en de reistijd blijft dankzij een goede knoop gelijk. De lijn vervult twee waardevolle rollen:

- Snelle verbinding tussen Bemmelen en station Elst. Deze verbinding wordt nu geboden door lijn 35 en blijft met lijn 34 volwaardig conform B-niveau eisen aangeboden
- Lokale bereikbaarheid binnen Elst verbeteren en haltes van oude lijn 14 dekken. Zoals besproken krijgt Elst een upgrade met *comfortRRReis* 306. Hiermee stijgt de frequentie naar zowel Arnhem als Nijmegen fors en wordt de plaats o.a. direct met campus Heijendaal verbonden. Lijn 14 bundelen we hiertoe met lijn 306. Met lijn 34 zorgen we dat alle haltes in Elst bediend blijven. Zij profiteren van directe verbindingen met lokale bestemmingen: het ziekenhuis en het station (waar lijn 14 niet halteerde). Naar Arnhem en Nijmegen lopen/fietsen zij beperkt verder, of stappen ze over, maar profiteren zij wel van de hogere frequenties, ruimere bediening en extra bestemmingen.

De frequentie op lijn 34 in het dal herijken we naar 1x/uur vanwege de beperkte vraag. We zetten 9m bussen in die passen bij de reizigersvraag.

Lijn 35 Zetten-Elst: rijdt voortaan ook 's avonds en in weekend

12.000 inwoners van Zetten, Andelst, Herveld en Valburg zijn voortaan ook 's avonds, op zaterdagen en op zondagen bereikbaar omdat Transdev de bediening op lijn 35 uitbreidt. Zo krijgen deze kernen ook 18 uur per dag, 7 dagen per week bereikbaar. Via goede knopen overdag en de ochtend-/ avondknoop op Elst zijn zij ook optimaal verbonden met het

landelijke netwerk. Reizigers profiteren ook van bredere spitsen. Door 9m bussen in te zetten verhogen we de effectiviteit en reduceren we hinder in de dorpskernen.

Lijn 36 Heteren-Arnhem: meer ritten en bedrijven gericht bediend

Reizigers op lijn 36 (hernummerde lijn 56) profiteren van vele gerichte verbeteringen waarmee Transdev inspeelt op de lokale vervoerbehoefte:

- Hogere frequentie op zaterdag: 2x in plaats van 1x/uur
- Hogere frequentie in de vroege avond: 2x in plaats van 1x/uur
- Bredere spitsen en ruimere bedieningsperiode
- Gerichte bediening van ploegdiensten op de Poort van Midden Gelderland (PvMG) in Heteren door rond ploegwissels een extra stop bij PvMG toe te voegen en zo 12 minuten lopen te besparen. Omdat ruim 75% van de reizigers op die tijdstippen PvMG als bestemming heeft, weegt dit voordeel ruimschoots op tegen de 5 minuten langere reistijd voor doorgaande reizigers

Transdev kiest ervoor om lijn 54 niet meer aan te bieden. De gemiddelde ritbezetting van 0,35 reizigers rechtvaardigt geen OV-aanbod. De verbeterde bediening van de Poort van Midden Gelderland met lijn 36 sluit beter aan op de vervoerbehoefte: het gros van de werknemers komt uit Arnhem (lijn 36) en niet uit Wageningen (lijn 54). Ook de bedieningstijden sluiten veel beter aan op de reizigersvraag, die zich concentreert rond ploegwissels (6:00, 14:00 en 22:00). Lijn 36 biedt goede reisopties op al deze tijden.

We rijden lijn 36 hoofdzakelijk met nieuwe 12m 2.1 trolleybussen, aangevuld met reguliere ZE-bussen. Trolley breidt dus uit naar de streek.

5.2.6. Basisnet Arnhem: meer reisopties, complementair aan hoofdnet

Inwoners en bezoekers van Arnhem profiteren van veel meer reisopties dankzij een basisnet dat het hoofdnet aanvult door meer bestemmingen direct met elkaar te verbinden. Het hoofdnet is vrijwel stadsdekkend (92%) en rijdt voortaan 6x/uur, zoals eerder behandeld. Het basisnet bedient de resterende adressen en biedt vooral ook veel dwarsverbindingen op het hoofdnet zodat iedereen meer locaties direct en zonder overstap kan bereiken. Zo vult Transdev de sociale functie van het OV krachtiger in.

Reizigers profiteren ook volop van reistijdwinst door diverse nieuwe routes die we bieden. Lijn 12 verbindt bedrijventerrein IJsseloord II 10 minuten sneller met Arnhem CS. Ook inwoners uit wijken zoals Elden (lijn 14) en Presikhaaf III (lijn 27) zijn tot 4 minuten sneller op CS. Ook de sociale kant van het OV versterken we verder. Bijvoorbeeld door met lijn 13 een ontsluitende lijn in Klarendal te herintroduceren en OV dichterbij te brengen voor reizigers die minder mobiel zijn.

Lijn 4 Duifje-Kronenburg-Elden-Schuytgraaf: rijdt vaker en verbindt meer

Zowel bestaande reizigers als potentiële reizigers profiteren van de uitgebreide bediening van lijn 4. Potentiële reizigers profiteren in het bijzonder van een verlenging van lijn 4 van Kronenburg via Elden naar Schuytgraaf. Hiermee:

- Is heel Arnhem-Zuid direct verbonden met Kronenburg
- Is de ronde door Schuytgraaf samen met lijn 5 eenduidig in beide richtingen bediend
- Ontstaan meer directe reisrelaties

Alle reizigers profiteren bovendien van:

- Meer ritten en ruimere bedieningsperiode op weekdays en op zaterdagen. Zo sluit de bediening beter aan bij openingstijden van het winkelcentrum
- Uitbreiding van bediening naar zondagen in lijn met de openingstijden van Kronenburg

Lijn 8 Rijnstate-Rozendaal-Rheden: 18u/7d vast OV, aansluiting hub

Reizigers op lijn 8 profiteren van een veel ruimere bedieningsperiode omdat Transdev de lijn ook in de avonden, op zaterdagen en op zondagen rijdt. Om maximale effectiviteit te borgen richten we ons op het unieke traject tussen ziekenhuis Rijnstate en hub Beekhuizenseweg, met verlenging naar unieke haltes in Rheden. De verbinding tussen CS en ziekenhuis en CS en CIOS bieden we met andere lijnen namelijk hoogwaardiger aan. In plaats daarvan verlengen we lijn 8 naar Rheden. Zo krijgt Rheden meer directe reisopties, onder andere met het Rijnstate ziekenhuis. Ook krijgen inwoners uit Rheden Zuid hiermee bediening in de avonden, op zaterdagen en op zondagen. Vanwege de beperkte vraag op deze lijn herijken we de frequentie naar 1x/uur. Lijn 8 biedt goede aansluitingen op hub Beekhuizenseweg.

Transdev is nog met de gemeente Rheden in overleg over een keermogelijkheid voor lijn 8 na halte Dorpskerk.

Lijn 9 Schaarsbergen-CS: meer ritten en introductie trolley 2.1

Reizigers op lijn 9 profiteren van hogere frequenties in de avonden (2x in plaats van 1x/uur) en een bedieningsperiode die 1,5 uur breder is. Hiermee zijn alle inwoners van Arnhem 18 uur per dag, 7 dagen per week tenminste 2x/uur bereikbaar met een halte op loopafstand. Ook is lijn 9 aangesloten op de ochtend-/avondknoop. Reizigers profiteren van onze gloednieuwe trolley 2.1 bussen. Ook nemen we de bovenleiding op de Bakenbergseweg weer in gebruik, een wens van de gemeente Arnhem. Een deel van de bedieningsperiode zetten we 9m bussen in voor een effectieve bediening met minimale hinder.

Lijn 10 Het Dorp-CS: kleinschalig, voorloper van buurtbusinitiatief

Transdev blijft Het Dorp en Heijenoord goed en nabij bedienen. Het traject naar Papendal gaat op in de frequentere snelle lijn 105. Lijn 105 biedt weliswaar ook dekking in Het Dorp en Heijenoord, maar door de aangepaste lijn 10 behouden ook minder mobiele reizigers uit deze wijken een goede bereikbaarheid. Met oog op de beperkte reizigersvraag rijden we met

kleiner materieel dat dezelfde kwaliteit biedt als onze buurtbussen. De lijn wordt gekoppeld aan lijn 13 richting Klarendal en rijdt overdag 1x/uur op weekdays en zaterdag.

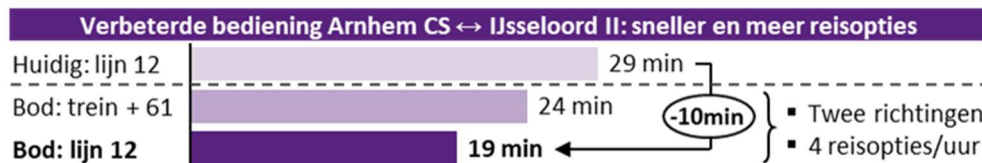
Lijn 11 Elden-CS: altijd 2x/uur en meer reisopties via koppeling 14

Reizigers uit Vredenburg profiteren onder meer van een 2 uur ruimere bediening en aansluiting op de ochtend-/avondknoop. Ook krijgen zij meer reisopties door koppeling met lijn 14: ze zijn direct verbonden met beide kanten van het centrum en hebben de hele week ieder uur 4 reisopties van en naar Arnhem CS. Lijn 11 rijdt de hele week 2x/uur in beide richtingen en wordt hoofdzakelijk met trolleybussen gereden dankzij de introductie van 2.1 trolleys.

Lijn 12 CS-IJsseloord II: spitslijn naar werklocaties, 10 min sneller

Forensen naar IJsseloord II profiteren van 10 minuten reistijdwinst dankzij de nieuwe route op lijn 12. Door de nieuwe route en opwaardering van lijn 27 tot A-lijn zijn inwoners uit Presikhaaf II frequenter en sneller verbonden met Arnhem CS. Dit biedt de mogelijkheid om lijn 12 direct vanaf het Broek door te rijden naar IJsseloord. Dit bespaart reizigers tot 10 minuten per enkele rit en bovendien 10% in reiskosten. In combinatie met lijn 61 wordt IJsseloord II uit twee richtingen in totaal 4x/uur bediend.

Op het traject tot Het Broek stemt Transdev de dienstregeling af op lijn 60 zodat o.a. forensen naar IJsseloord en het Broek effectief 4x/uur zijn verbonden met Arnhem CS. Lijn



12 krijgt een brede spits, uniform met de andere lijnen in ons aanbod. Lijn 12 rijdt niet in het dal vanwege de beperkte vraag naar IJsseloord II in het dal (2 reizigers per rit) en de goede bediening door lijn 61 via Westervoort.

Lijn 13 Klarendal-CS: herintroductie OV, effectief met klein materieel

Klarendal profiteert van de herintroductie van lijn 13. Een wens van de gemeente Arnhem waar we effectief invulling aan geven door de lijn te koppelen aan lijn 10 met dezelfde bedieningsperiode. Met oog op de infrastructuur en de lage reizigersvraag voeren we de lijn uit met kleiner materieel. De lijn is vooral waardevol voor minder mobiele reizigers: alle inwoners beschikken óók over 6x/uur OV op iets grotere loopafstand via lijnen 3 en 7.

Lijn 14 Elden-CS: grote reistijdwinst Elden, altijd 2x/uur

Elden profiteert van betere dekking en forse reistijdwinst door de nieuwe lijn 14 die hen tot 8 minuten sneller en 10% goedkoper verbindt met Arnhem CS. Transdev verbetert de dekking en verlaagt de gemiddelde halteafstand met een nieuwe halte aan de Klapstraat in Elden-West. Door koppeling aan lijn 11 zijn reizigers direct met meer bestemmingen aan beide kanten van het centrum en meer overstappunten verbonden. Ook verruimen we de bedieningsperiode en zit de lijn in de ochtend-/avondknoop. Reizigers profiteren verder van onze gloednieuwe trolley 2.1 bussen die hier nu ook inzetbaar zijn.

Reizigers die gebruik maken van de haltes die lijn 14 niet meer bedient profiteren van de verbeteringen op lijn 306 en lijn 2. Beide lijnen verbinden hen op korte loopafstand zowel frequenter (6x in plaats van 2x/uur) als sneller (1 tot 5 minuten) met CS en het centrum. Ook bedient lijn 4 het overige traject in Elden.

De gemeente Arnhem heeft kenbaar gemaakt dat de Klapstraat en Rijksweg-West in Elden gedurende 2026 en 2027 worden gereconstrueerd. Mogelijk kunnen de werkzaamheden leiden tot een tijdelijke aangepaste routevoering. De gevolgen voor lijnen 4, 11 en 14 wordt momenteel onderzocht.

Lijn 608 CS-CIOS: 's ochtends vaker naar CIOS, verlichting piekdrukke

Reizigers naar het CIOS profiteren van extra ritten op lijn 608 (huidige lijn 77). Lijn 608 rijdt 3 ritten in plaats van 1 rit nu en verlicht lijn 7 zo gedurende een langere periode zodat ook reizigers op lijn 7 profiteren van meer comfort en hogere zitplaatskans.

5.3. Regio Nijmegen: forse uitbreiding hoofdnet en effectief campusnet

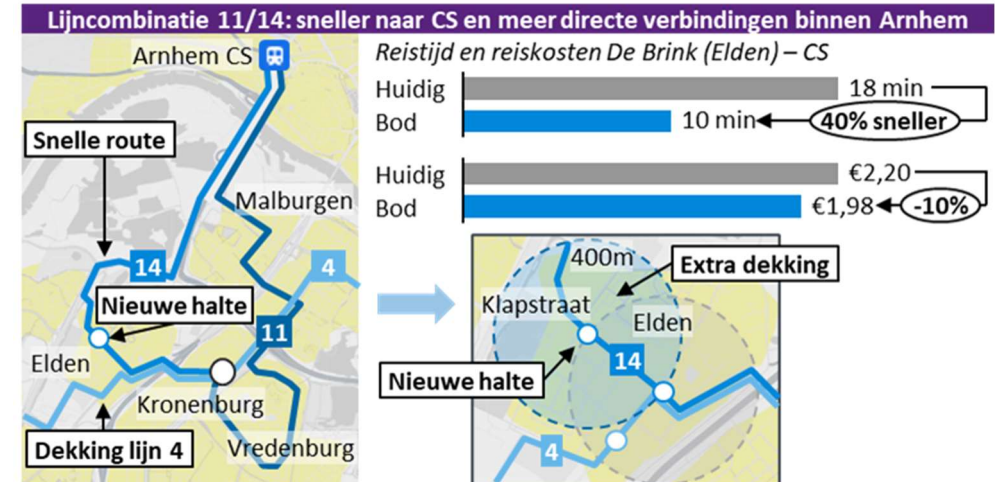
De regio Nijmegen profiteert van een grote uitbreiding van het hoofdnet en de introductie van een effectief campusnet. Hiermee lossen we langlopende uitdagingen op, zoals de piekdrukke naar Heijendaal en de bediening van wijken als Aldenhof en Weezenhof. De regio verbinden we zeer hoogwaardig met de stad, maar ook met belangrijke bestemmingen zoals het centrum en Heijendaal. Maar liefst 9 lijnen verbinden Heijendaal met kernen in de streek, veelal frequent: ons aantrekkelijke campusnet voorkomt piekdrukke op andere (streek)lijnen die Nijmegen CS met Heijendaal verbinden.

Transdev biedt verder een gebalanceerd en ruim pakket aan verbeteringen, zoals:

- *SnelRRReis*-verbindingen met comfortabele 15m tempo-100 bussen die reizigers enkele minuten (Druuten) tot 25 minuten (Wageningen) aan reistijd besparen
- Diverse opwaarderingen van A-niveau naar *comfortRRReis* en van B- naar A-niveau
- Diverse versnellingen oplopend tot 16 minuten, zowel op relatie Millingen – Nijmegen door de nieuwe lijn 1 als op de relatie P+R West – centrum door aanpassing van lijn 2
- Meer directe verbindingen door introductie van tangentiële lijnen en lijnkoppelingen
- Woningbouw bij Winkelsteeg en Waalsprong bedienen we proactief op A-niveau Hiermee dragen we bij aan de beoogde autoluwe wijkinrichting
- Eenduidigere bediening met minder routevarianten en frequentieverschillen
- Proactieve krachtige ontsluiting van hubs en beoogde hubs in ons hoofd- en basisnet

- Betere dekking en kortere halte-afstanden, onder andere in Wijchen
- 18 uur per dag, 7 dagen per week – ook voor alle kleine kernen

5.3.1. Campusnet brengt ultieme oplossing voor piekvraag Heijendaal



De ongekende piekdrukke naar Heijendaal is verleden tijd omdat Transdev een gerichte lijn biedt dankzij bussen met véél grotere capaciteit en vlottere doorstroming dan nu. Aanvullend creëren hogere frequenties en uitbreidingen op het hoofdnet veel extra capaciteit.

Campuslijn 410 CS-Heijendaal: geen piekdrukke door elke 4 min een 25m

Reizigers vanuit de trein worden op hun wenken bediend door campuslijn 410 die fungeert als verlengstuk van hun treinrit én hen comfort op maat biedt: vlot in/uitstappen met veel brede deuren en veel snelle validators, brede gangpaden, ruime balkons en voorzieningen gericht op de korte verblijfsduur in de bus. Dankzij dit aantrekkelijke aanbod is er minder drukte op overige lijnen naar Heijendaal, zodat ook lokale (streek)reizigers comfortabeler van/ naar Heijendaal reizen.

Lijn 410 rijdt niet tijdens de vakantieperiode van studenten. Kenniswerkers en andere bezoekers van Heijendaal reizen in die periode met het hoogfrequente aanbod aan stad- en streeklijnen dat Nijmegen CS ook dan met Heijendaal verbindt.

5.3.2. Hoofdnet verbindt stad en streek hoogwaardiger door upgrades

Inwoners van de streek rond Nijmegen profiteren van een hoofdnet dat stad en streek als één verbindt. Enkele hoogwaardige lijnen zijn in het verleden al doorgetrokken naar de streek. Transdev breidt dit aantal fors uit met in totaal vier verbindingen waar de frequentie omhooggaat naar 6x/uur (lijnen 221, 300, 306 en 308) en twee die we opwaarderen van B- naar A-niveau (lijnen 1 en 3). Zo is de streek hoogwaardig verbonden met de stad.

Er zijn echter nog meer verbeteringen. Reizigers profiteren van forse reistijdwinst: vanuit Millingen en Leuth loopt deze op tot maar liefst 16 minuten en ook Druten is sneller in Nijmegen. De spitsen verbreden we en de bedieningsperiode verruimen we. Ook wordt de hele streek optimaal op trein aangesloten door goede aansluitingen en de ochtend- en avondknoop. Dankzij aangepaste routes en doorkoppelingen zijn er bovendien veel meer bestemmingen direct bereikbaar. Met maar liefst 5 hoofdnetverbindingen en 4 basisnetverbindingen is Heijendaal beter bereikbaar. *SnelRRReis 220* verbindt de campus bovendien direct met de WUR tot één kennisregio en bespaart reizigers tot 25 minuten door een ontbrekende schakel in het treinnetwerk in te vullen.

Lijn 1 Millingen-CS-Aldenhof: nieuwe A-lijn voor stad, streek, nieuwbouw

Zowel reizigers uit Millingen, Leuth en Beek als reizigers uit Aldenhof profiteren van de nieuwe lijn 1 die hen voortaan op A-niveau in plaats van B-niveau én eenduidiger bedient. Ook verbindt de lijn hen met meer bestemmingen dankzij doorkoppeling over Nijmegen CS. We gaan hieronder in op de voordelen per lijndeel:

Millingen – Nijmegen CS is voortaan tot 16 minuten sneller dankzij de directe route die Transdev eenduidig de hele week hanteert op deze lijn. In 2025 wordt dit snelle traject alleen enkelzijdig in een smalle spits aangeboden met lijn 82. Transdev kiest ervoor standaard het snelle traject te rijden, omdat:

- 71% van de betreffende streekreizigers nu tot 16 minuten omrijdt via Ooij en Ubbergen
- Ooij en Ubbergen effectief te bedienen zijn met een separate lijn op B-niveau
- Slechts 4% van de reizigers tussen Ooij en Millingen hierdoor iets meer tijd kwijt is met een extra overstap
- De snellere route effectiever is en met dezelfde DRU's een hogere frequentie mogelijk is, daarnaast 15 tot 30% goedkoper voor de reiziger

Aldenhof – Nijmegen CS is voortaan frequenter en veel eenduidiger bediend. Ook is het centrum voortaan de hele week direct bereikbaar dankzij de koppeling naar Millingen. Een grote verbetering ten opzichte van de huidige bediening, waarbij overdag een deel van de ritten van lijn 331 naar Aldenhof rijdt en de wijk 's avonds afhankelijk is van een separate lijn dat de wijk alleen met Dukenburg verbindt. Zij krijgen:

- 4x/uur in plaats van 2x/uur in de spits én een bredere spitsperiode
- 4x/uur in plaats van 2x/uur in het dal
- Meer directe en relevante verbindingen in de avonden, op zaterdagen en op zondagen, bijvoorbeeld met Nijmegen CS en het centrum
- Bredere bedieningsperiode
- Goede aansluitingen op Nijmegen CS, onder andere met ochtend-/avondknoop

Met deze grote upgrade vervullen we een lang gekoesterde wens van gemeente Nijmegen en de wijkraad om Aldenhof een betere bediening te geven.

Woningbouw Winkelsteeg en de Noviotech bedrijfspcampus zijn voortaan ook aangesloten op ons hoofdnet. Met 12.500 nieuwe inwoners in een hoogstedelijke omgeving is dit een

zeer ambitieus project. Goed OV is cruciaal voor het succes hiervan. Met lijn 1 lossen wij een van onze beloftes in: *de eerste paal is een haltepaal*. De beschreven kwaliteit van het aanbod op de relatie Aldenhof↔Nijmegen CS geldt uiteraard ook voor hen. Daarbij is de reistijdwinst en kostenbesparing naar onder meer CS en het centrum voor hen bovendien groter omdat de bestaande B-lijn die de wijk verbindt (lijn 15) via een omweg rijdt. Deze lijn blijft de wijk ook bedienen en biedt verbindingen met de ziekenhuizen en Heijendaal.

Lijn 85 Druten-CS: bredere bedieningsperiode en altijd minimaal 2x/uur

Reizigers op lijn 85 profiteren van een bredere bedieningsperiode. Ze krijgen aansluiting op de ochtend- en avondknoop waarmee zij ook vroeg en laat optimaal met de regio en het landelijke treinnetwerk verbonden zijn. Voor reizigers die op werkdagen overdag het hele traject vanaf Druten meerijden, biedt *snelRRReis 221* een grote verbetering. In de huidige situatie zien we al dat reizigers vanuit Tiel en Beneden-Leeuwen niet kiezen voor de exploitatieve koppeling van lijnen 42 (Achterhoek-Rivierenland) en 85 maar voor een overstap op de sneldienst naar Nijmegen. De provincie, Arriva en Transdev zijn in overleg om deze koppeling te laten vervallen, waardoor lijn 42 weer volledig door Arriva gereden wordt en lijn 85 door Transdev. In de late avond en het weekend rijdt *snelRRReis 221* niet, maar door behoud van de knoop in Druten blijft er voor reizigers die daar gebruik van willen maken altijd een directe overstap mogelijk.

SnelRRReis 221 Druten-CS-Heijendaal: 6x/uur door vraagbundeling

985 reizigers op de relatie Druten-Nijmegen profiteren van de bundeling van lijnen 12 en 89 tot één frequentere lijn 221 die Transdev upgradet tot *snelRRReis* en uitvoert met luxe 15m bussen. De bussen rijden op tempo-100 waarmee reizigers tijd besparen en bieden extra veel zitplaatsen. De lijn rijdt via de route van A-lijn 89 naar Nijmegen CS en vandaar over de busbaan door naar Heijendaal. Visueel lijkt dit een omweg, maar in rijtijd is de route even lang dankzij een betere doorstroming. De hogere snelheid op het snelwegtracé en toekomstige versnelling bij realisatie van de Westentree van het station (2028) creëren ook voor reizigers naar Heijendaal reistijdwinst.

Voordelen voor reizigers zijn onder andere:

- 6x/uur in de spits in plaats van 2 tot 4x/uur (afhankelijk van tijdstip/bestemming)
- Bredere spitsperiodes, zowel 's ochtends als 's middags
- 4x/uur in plaats van 2x in het dal
- 4x/uur in plaats van 0x in de vroege avond
- Reistijdwinst dankzij tempo-100 op de A73
- Meer zitplaatsen en zitcomfort dankzij luxe 15m bussen

Dankzij de hogere frequentie verlichten we óók de grote drukte op lijn 89 in de tegenspits-richting naar de Yuverta MBO en omliggende bedrijven. In de spits bieden we rond 7:45 een extra rit om overvolle bussen te voorkomen naar de scholen nabij Poort Neerbosch.

Hub P+R Nijmegen West wordt door deze upgrade veel frequenter met CS en Heijendaal verbonden en kan een belangrijkere rol spelen om autodruk te verlichten en multimodale reizen vanuit de regio te faciliteren.

ComfortRRReis 308 Venlo-Gennep-CS: 6x/uur op drukke ANF-traject

960 reizigers op het traject tussen Gennep en Nijmegen CS profiteren van de upgrade van lijn 83 tot *comfortRRReis* 308. Dit trajectdeel kent een fors hogere vraag dan de uitloper naar Venlo en rechtvaardigt hogere frequenties. Ruim 300.000 inwoners profiteren zo van de hoge 6x/uur frequentie die Transdev uniform biedt op *comfortRRReis* in ANF.

Voordelen op traject Nijmegen – Gennep zijn onder andere:

- 6x/uur in plaats van 4x in een bredere spitsperiode
- 4x/uur in plaats van 2x in dal én vroege avond
- 4x/uur in plaats van 2x op zaterdag en zondagen
- Bredere bedieningsperiode en aansluiting op de ochtend- en avondknoop

Ook vanaf 2026 blijft lijn 308 onderdeel van twee concessies, te weten ANF en Limburg (Arriva). Beide vervoerders en opdrachtgevers (provincies Gelderland en Limburg) zijn met elkaar in gesprek over de dienstregeling over het gehele traject Nijmegen – Gennep – Venlo bij aanvang van de nieuwe concessie ANF.

Heijendaal verbonden met streek: 5x hoofdnet (220, 221, 300, 306, 308) én 4x basisnet

Een groot aantal streekreizigers profiteren van de upgrade van ons hoofdnet. Maar liefst 5 hoofdnetlijnen (*sneRRReis* 220 en 221; *comfortRRReis* 300, 306 en 308) en 4 basisnetlijnen (9, 12, 15 en 33) verbinden reizigers uit de hele regio direct met Heijendaal. Ook vanaf vele hubs en OV-knooppunten is Heijendaal direct bereikbaar: P+R Nijmegen-Noord, P+R Nijmegen-West, Beek, Druten, Goffert, Dukenburg, Lent, Elst, Wageningen, Arnhem en natuurlijk Nijmegen CS. Al deze lijnen bieden, samen met stadslijn 6, ook heel Nijmegen zelf een excellente verbinding met Heijendaal. De grootste bestemming in ANF is zo voor alle type reizigers perfect bereikbaar. Zo ondersteunen we de autoluwe plannen en de groei van het OV bij Heijendaal. 520.000 inwoners kunnen met direct OV naar Heijendaal reizen.

5.3.3. Hoofdnet: meer A-stadlijnen voor woningbouw en ‘focuswijken’

Ook binnen Nijmegen profiteren (potentiële) reizigers en (toekomstige) inwoners van een aantrekkelijk hoofdnet. Transdev introduceert separate A-lijnen naar zowel Aldenhof als Weezenhof. Dit is een grote verbetering ten opzichte van de altemeer bediening door lijn 331 en de lokale lijn 4. Met twee nieuwe A-lijnen lossen we een langlopend dossier krachtig op. De reizigersvraag naar Aldenhof combineren we met de bediening van nieuwbouwwijk Winkelsteeg in lijn 1, die we doorkoppelen naar Millingen om Aldenhof en Winkelsteeg met het centrum te verbinden. De vraag naar Weezenhof combineren we met het oude tracé van lijn 2 langs Goffert en Dukenburg. Zo blijft ook de hele wijk goed verbonden met haar eigen sprinterstation. Ook zijn zij door koppeling met lijn 3 naar Oosterhout goed verbonden met het centrum. Ook lijn 3 profiteert van het A-niveau dat

wij bieden. Zo spelen we proactief in op woningbouw bij de Waalsprong. Ook voegen we bedrijventerrein Park 15 toe aan de lijn.

Op het hele hoofdnet verbreden we de spitsperiode, verruimen we de bedieningsperiode en sluiten we goed aan op de trein, mede door de ochtend- en avondknoop. Alle lijnen krijgen meer ritten en de dienstregeling op lijn 5 uniformeren we, zodat het aanbod ook hier eenduidiger is.

Lijn 2 St. Maartenskliniek-CS-Dukenburg: snel van P+R West naar centrum

Inwoners uit Lindenholt Noord en bezoekers op P+R Nijmegen West reizen tot 14 minuten sneller van/naar Nijmegen CS en centrum dankzij de aangepaste route op lijn 2. De route bedient Lindenholt via het noorden in plaats van zuiden. Vanaf de meeste haltes is de reistijdwinst fors. Alleen 3 haltes in Lindenholt Zuid zijn met de bus langer onderweg naar CS. Inwoners wonen hier echter op loopafstand van station Dukenburg en de trein verbindt hen vandaar 4 minuten sneller met CS dan de bus. Lijn 2 blijft dezelfde haltes aandoen, met uitzondering van drie haltes op de Wijchenseweg. Zij zijn voortaan via opgevoerde en verlengde lijn 3 verbonden met Nijmegen CS en centrum met dezelfde frequenties en snelheid als lijn 2 hen momenteel verbindt. Zo gaat niemand er op achteruit, profiteren veel inwoners van een snellere en tevens tot 27% goedkopere verbinding met CS en wordt ook hub P+R West veel beter verbonden met bestemmingen in Nijmegen, zoals het centrum.

Transdev verbetert de bediening van lijn 2 verder door:

- Bredere middagspits en 4x/uur in plaats van 2x in de vroege avond
- 4x/uur in plaats van 2x op zondag overdag
- Ruimere bedieningsperiode
- Goede aansluitingen op Nijmegen CS, mede dankzij de ochtend-/avondknoop



Lijn 3 Oosterhout-CS-Weezenhof: frequent langs woningbouw en Park15

Reizigers van lijn 3 van profiteren van de upgrade van B- naar A-lijn. Transdev verlengt de lijn over CS richting Weezenhof, waarmee de bediening ook daar wordt opgevoerd van B- naar A-niveau. 13.200 toekomstige inwoners van de Waalsprong profiteren van de proactieve verbetering van hun OV-aanbod, waarmee autoluwe nieuwbouw optimaal wordt gefaciliteerd.

In de oude dorpskern van Oosterhout zouden A-frequenties teveel bussen opleveren ten opzichte van de vraag en de lokale infra. Mede daarom rijdt Transdev de helft van de ritten door naar bedrijventerrein Park 15. Met 4.500 arbeidsplaatsen is dit een grote bestemming die Transdev hiermee voor het eerst aansluit op het OV-netwerk. Er zijn veel ploegendiensten op dit terrein, die dankzij de brede bedieningsperiode ook optimaal worden gefaciliteerd. Lijn 3 vervult zo drie grote wensen van gemeente Nijmegen: bediening van Weezenhof, Waalsprong en Park 15.

De verbeteringen op lijn 3 zijn:

- 4x/uur in plaats van 2x/uur in een bredere spitsperiode
- 4x/uur in plaats van 2x/uur in het dal en de vroege avond
- Ruimere bedieningsperiode en aansluiting op ochtend- en avondknoop
- Meer direct bereikbare bestemmingen dankzij doorkoppeling over Nijmegen CS

Om in de donkere uren lange stilstanden op eindpunten te voorkomen, stelt Transdev voor om in de avonduren lijn 3 richting Oosterhout te knippen op Nijmegen CS. Reizigers vanaf CS en het centrum naar de wijken ondervinden geen hinder van deze knip.

Lijn 5 Beuningen-CS-Groesbeek: uniform, meer ritten, brede spits 6x/uur

Reizigers op lijn 5 profiteren van diverse verbeteringen in hun OV-aanbod:

- 2,5 uur bredere spitsen van 6x/uur
- 4x/uur in plaats van 2x/uur in de vroege avond
- 4x/uur in plaats van 2x/uur op zondagen overdag
- Ruimere bedieningsperiode en aansluiting op ochtend- en avondknoop

Conform het Programma van Eisen diende lijn 5 met alle ritten, dus tot 6x per uur, geboden te worden tot eindhalte Beuningen Tiberiuslaan. Uit het overleg met de gemeente Beuningen en de provincie is gebleken dat dit niet aansluit bij het algemene speerpunt in de concessie om vraag en aanbod op elkaar af te stemmen en hinder te reduceren. Het aantal van in totaal 12 bussen per uur op de Hadrianussingel wordt als zeer onwenselijk beschouwd. Zodoende wordt de definitieve routevoering licht gewijzigd aangeboden:

- Lijn 5 (12m bus) rijdt altijd tot eindhalte Beuningen Aalsterveld en wordt in de toekomst doorgetrokken naar Ewijk-Zuid (te bespreken in ontwikkelteam)
 - Lijn 11 (9m bus) wordt doorgetrokken van halte Forelgracht naar eindhalte Wilgenoord
- Lijn 565 (2x per uur) zorgt voor de noord-zuid verbinding door Beuningen. Vervoerder, gemeente en provincie concluderen gezamenlijk dat dit optimaal aansluit bij de mobiliteitsbehoefte in de gemeente.

Lijn 6 Neerbosch-CS-Dukenburg: meer ritten en brede spits 6x/uur

Ook reizigers op lijn 6 krijgen een beter OV-aanbod dankzij:

- 2 uur bredere spitsen van 6x/uur
- 4x/uur in plaats van 2x/uur in de vroege avond
- Langer 6x/uur op zaterdagen

- Ruimere bedieningsperiode
- Ruimere bedieningsperiode en aansluiting op ochtend- en avondknoop

Lijn 8 Hatert-CS-Berg en Dal: meer ritten en brede bedieningsperiode

Uniform met de andere stadslijnen verbetert Transdev ook de bediening op lijn 8 met:

- Bredere spitsen
- 4x/uur i.p.v. 2x/uur in de vroege avond én op zondagen
- Ruimere bedieningsperiode
- Goede aansluitingen op Nijmegen CS, mede dankzij de ochtend-/avondknoop

Om in de donkere uren lange stilstanden op eindpunten te voorkomen, stelt Transdev voor om in de avonduren lijn 8 richting Berg en Dal te knippen op Nijmegen CS. Reizigers vanaf CS en het centrum naar de wijken ondervinden geen hinder van deze knip.

5.3.4. Basisnet: betere dekking, meer verbindingen en overall meer ritten

Ook op het basisnet profiteren reizigers van veel verbeteringen. Zo verbetert Transdev de dekking en brengen we OV nog dichterbij – bijvoorbeeld in Wijchen. We creëren meer directe verbindingen door de verlenging van tangentlijn 12 van P+R West via Goffert en Heijendaal naar de St. Maartenskliniek. Ook door koppelingen ontstaan meer directe verbindingen. Bijvoorbeeld door koppeling van lijn 33 met 14 en van lijn 11 met 13. Het lijnennet is eenduidiger, zeker rond Dukenburg, en reizigers profiteren van een ruimere bedieningsperiode. Kleine kernen zoals Batenburg, Hernen en Balgoij profiteren van de uitbreiding van *buurtRRReis* met onze *reserveerRRReis* zodat iedereen ook in het buitengebied 18 uur per dag, 7 dagen per week reisopties heeft. Ook aansluitingen verbeteren we. Daarom bedienen we Lent voortaan gericht met nieuwe lijn 4 om een stabiel aansluitpatroon op Nijmegen CS te creëren.

Lijn 4 Lent-CS: betrouwbare aansluiting, naar Heijendaal via 33 en 300

700 reizigers op lijn 4 profiteren van stabielere aansluitingen op Nijmegen CS. Door de lijn niet meer structureel te koppelen aan lijn 15 naar Wijchen bieden we een constantere tijdligging aan die eenduidiger op de trein aansluit. Vanwege grote rijtijdfunctuaties op lijn 15 verschuift de tijdligging in de middagspits richting Lent nu 6 minuten. Door deze maatregel besparen we reizigers extra wachttijd. De relatie met Nijmegen CS is met 390 reizigers aanzienlijk groter dan de 34 doorgaande reizigers die voortaan overstappen. Daarbij blijft Lent zowel via lijn 300 als doorgekoppelde lijn 33 met Heijendaal verbonden.

Reizigers profiteren van een bedieningsperiode die ruim 2 uur breder is en de vroege en late aansluitingen die de ochtend- en avondknoop bieden. Wel herijken we de frequenties in de spits van 4x naar 2x/uur. De lage gemiddelde bezetting van 5 reizigers rechtvaardigt zeker in de spits deze frequentie niet. Lent profiteert bovendien van de upgrade van lijn 300 naar *comfortRRReis*. In overleg met de wegbeheerder willen we een extra halte te realiseren ter hoogte van de Vrouwe Udasingel, zodat lijn 300 Lent nog beter dekt.

Lijn 7 Ooij-Nijmegen: volwaardige B-lijn, ruimere bedieningsperiode

Reizigers uit Ooij en Ubbergen behouden met lijn 7 een volwaardige B-lijn die hen even snel en met een 2,5 uur ruimere bedieningsperiode verbindt met Nijmegen CS en centrum. Ook zijn zij aangesloten op de ochtend- en avondknoop. De leefbaarheid in de kernen verbetert omdat de kleinere 9m bus beter aansluit bij de infrastructuur en de reizigersvraag.

Transdev herijkt de frequentie in het dal naar 1x/uur met oog op de beperkte reizigersvraag van 5 reizigers per rit (door de introductie van A-lijn 1 naar Millingen). Twee haltes op lijn 80 in Erlecom bedienen we voortaan alleen met lijn 601 (huidige lijn 76). Hier stappen gemiddeld 0,03 reizigers in per rit. Naast lijn 601 hebben zij ook halte Leuth, Duffeldijk van lijn 1 op 1-2 km, vanwaar de bus wel 2x zo vaak vertrekt dan nu en circa 10 minuten sneller op Nijmegen CS is. Transdev biedt voortaan ook een retourrit op lijn 601.

Lijn 9 Grave-Heijendaal-CS: 5 uur ruimere bedieningsperiode

Reizigers op lijn 9 profiteren van een veel ruimere bedieningsperiode omdat Transdev met name in de avond langer doorrijdt. De huidige laatste ritten zijn met gemiddeld 15 en 11 reizigers namelijk nog goed bezet. Lijn 9 is onderdeel van onze ochtend- en avondknoop. Ook heeft lijn 9 dezelfde uniforme brede spitsen als andere lijnen. We verdichten de lijn in de ochtend van Malvert tot CS om gericht de piekvraag op te vangen.

Lijn 11 Beuningen-Dukenburg-Bijsterhuizen: B-lijn naar bedrijven

Bedrijventerreinen in Nijmegen en Wijchen en inwoners van Beuningen Zuid profiteren van de koppeling van lijn 11 en 13 die we opwaarderen tot B-lijn. Reizigers krijgen een ruimere bedieningsperiode en bredere spitsen. Bedrijventerreinen Bijsterhuizen, Neerbosch-West en Westkanaaldijk zijn zowel vanaf station Dukenburg als Nijmegen-West direct bereikbaar. De frequentie in het dal op deze forensenlijn herijken we naar 1x/uur met oog op de beperkte dalvraag van 1-2 reizigers per rit. In het kader van effectiviteit en leefbaarheid rijden we deze lijn met 9m bussen.

Lijn 12 P+R West-Heijendaal-St. Maartenskliniek: tangentlijn langs voorzieningen

Reizigers in Nijmegen profiteren van betere verbindingen met voorzieningen. Tangentlijn 12 verbindt hen met alle drie de ziekenhuizen in de stad en biedt op veel plekken een overstap. Zo hoeven reizigers niet om te reizen niet via CS of het centrum. Transdev verlengt lijn 12 hiertoe van Heijendaal naar de Sint Maartenskliniek. Lijn 12 verbindt ook veel andere relevante punten buiten het centrum om, zoals P+R Nijmegen-West en Goffert, de Novitech campus, toekomstige woningbouw in Winkelsteeg en campus Heijendaal. Op het traject tussen Druten en P+R West gaat de lijn op in de hoogwaardigere snelRRReis 221. Tussen Heijendaal en CS vereenvoudigen we het lijnennet door lijn 12 hier niet meer te laten rijden en andere lijnen hogere frequenties te geven. Lijn 12 biedt geen vervoerswaarde óver Heijendaal heen omdat andere lijnen deze verbindingen sneller en frequenter aanbieden. Reizigers profiteren van een 1,5 uur ruimere bedieningsperiode die doorloopt tot in de vroege avond en zo flexibelere werktijden beter accommodeert.

Lijn 15 Wijchen-Nijmegen CS: betere dekking Wijchen Zuid

Reizigers en inwoners in Wijchen profiteren van veel betere dekking met de aangepaste route op lijn 15. De halte-afstand in Wijchen-Zuidwest daalt van gemiddeld 260m naar 186m. Zo is OV ook voor minder mobiele reizigers toegankelijk. Reizigers op lijn 15 profiteren ook van een bredere bedieningsperiode en goede aansluitingen met de ochtend-/avondknoop. De rol van lijn 15 zal in de toekomst groeien als verbinding tussen de woningbouwlocatie Winkelsteeg en bestemming Heijendaal.



Lijn 33 Arnhem-Nijmegen-Brakkenstein: koppeling huidige lijnen 14/33

Zoals eerder behandeld gaat lijn 14 tussen Arnhem en Nijmegen op in de frequentere en hoogwaardigere *comfortRRReis 306*. Het lokale traject in Nijmegen naar Brakkenstein via Hazenkamp blijft de hele week tenminste even frequent bediend. We koppelen dit lijnstuk aan lijn 33. Zo behoudt Brakkenstein een koppeling in de richting van Arnhem via het centrum en is Heijendaal beter bereikbaar vanuit Lingewaard. Reizigers profiteren van een ruimere bedieningsperiode en krijgen goede aansluitingen onder meer de ochtend- en avondknoop.

ReserveerRRReis vult BuurtRRReis aan voor brede bedieningsperiode

8.400 inwoners van kleine kernen krijgen 18 uur per dag, 7 dagen per week bereikbaarheid omdat Transdev hun buurtbuslijnen aanvult met vraagafhankelijke OV-reisopties. Zo zijn de kernen Hernen, Bergharen, Batenburg, Balgoij, Overasselt, Heumen en Middelaar voortaan ook altijd bereikbaar. Transdev vult de bediening op drie buurtbuslijnen aan:

- 561: Wijchen-Nederasselt-Overasselt-Heumen-Malden
- 563: Wijchen-Hernen-Bergharen-Batenburg
- 568: Wijchen-Balgoij-Grave
- 569: Malden-Molenhoek-Middelaar

Bijlage: Wijziging haltes ANF

Nieuwe haltes

Halte	Lijnnr.	Wegbeheerder	Opmerking
1 Arnhem, Agnietenstraat	13	Gemeente Arnhem	voorzieningen mogelijk nog aanwezig
2 Arnhem, Groot Vijverdal	13	Gemeente Arnhem	voorzieningen mogelijk nog aanwezig
3 Arnhem, Kazerneplein	13	Gemeente Arnhem	voorzieningen mogelijk nog aanwezig
4 Arnhem, Klarendalseweg	13	Gemeente Arnhem	voorzieningen mogelijk nog aanwezig
5 Arnhem, Onder de Linden	13	Gemeente Arnhem	voorzieningen mogelijk nog aanwezig
6 Arnhem, Oogststraat	13	Gemeente Arnhem	voorzieningen mogelijk nog aanwezig
7 Arnhem, WKC Klarendal	13	Gemeente Arnhem	voorzieningen mogelijk nog aanwezig
8 Barneveld, Bloemendal West	105	Gemeente Barneveld	exacte locatie n.t.b.
9 Barneveld, Harselaar West	105	Gemeente Barneveld	haltekom vereist, exacte locatie n.t.b.
10 Ede, Brigadelaan	1	Gemeente Ede	exacte locatie n.t.b.
11 Ede, Piet Romboutlaan	1	Gemeente Ede	haltekom vereist, exacte locatie n.t.b.
12 Elden, Klapstraat	14	Gemeente Arnhem	exacte locatie n.t.b.
13 Groessen, Schuttersplein	67	Gemeente Duiven	t.b.v. reserveerRRReis, exacte locatie n.t.b.
14 Loo, Sint Antoniusstraat	67	Gemeente Duiven	t.b.v. reserveerRRReis, exacte locatie n.t.b.
15 Nijmegen, Vrouwe Udasingel	300	Gem. Nijmegen / Prov. Gelderland	exacte locatie n.t.b.
16 Oosterhout, Park15 Oost	3	Gemeente Overbetuwe	exacte locatie n.t.b.
17 Oosterhout, Park15 West	3	Gemeente Overbetuwe	haltekom vereist, exacte locatie n.t.b.
18 Oud-Zevenaar, Martinusweg	67	Gemeente Zevenaar	t.b.v. reserveerRRReis, exacte locatie n.t.b.
19 Wageningen, Rooseveltweg	103, 220	Gemeente Wageningen	exacte locatie n.t.b.
20 Wijchen, De Weertjes	15	Gemeente Wijchen	haltekom vereist, exacte locatie n.t.b.
21 Wijchen, Blauwe Hof 60e straat	15	Gemeente Wijchen	exacte locatie n.t.b.
22 Wijchen, Sluiskamp	15	Gemeente Wijchen	exacte locatie n.t.b.

Opgeheven haltes

Halte	Huidig lijn nr.	Wegbeheerder	Alternatief
1 Arnhem, Terneuzenstraat	14	Gemeente Arnhem	halte Echterboschstraat (200m), 6x p/u
2 Arnhem, Zeelandsingel	14	Gemeente Arnhem	halte Randweg (250m), 8x p/u
3 Doesburg, Hoek Looiersweg	26	Gemeente Doesburg	halte Goudenregenstraat (400m), 4x p/u
4 Doesburg, Koppelweg	26	Gemeente Doesburg	halte Haven (200m), 4x p/u
5 Elst, De Vork	14	Gemeente Overbetuwe	halte De Griend (750m), 6x p/u
6 Elst, Park Lingezegen	14	Gemeente Overbetuwe	halte Sneeuwjacht (1000m), 6x p/u
7 Elst, Sportpark De Pas	14	Gemeente Overbetuwe	halte De Griend (150m), 6x p/u
8 Elst, Zwartenhof	14	Gemeente Overbetuwe	halte Vergert (150m), 2x p/u
9 Renkum, Don Boscoweg	57	Gemeente Renkum	halte Melkdam (250m), 6x p/u
10 Westervoort, Lange Maat	60	Gemeente Westervoort	halte Ganzenpoel (350m), 4x p/u