

Plan 1 - zomerdienstregeling concessie SAN

Aanleiding

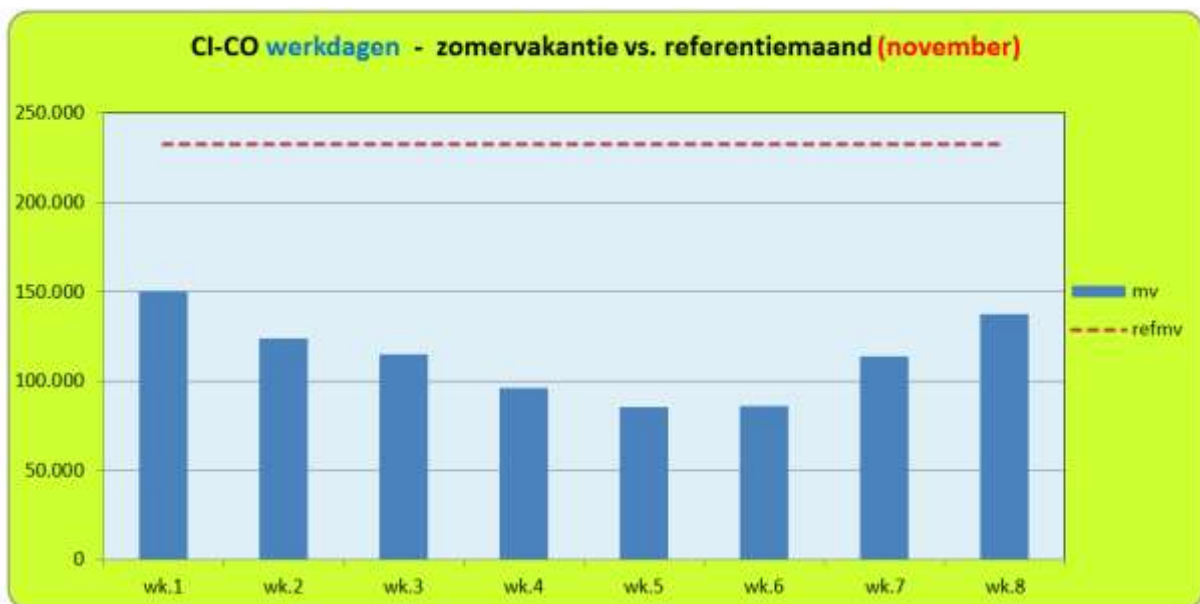
In de concessie SAN loopt het gebruik van de bus fors terug tijdens de zomermaanden. De aangeboden capaciteit sluit daarmee geheel niet aan bij de werkelijke vraag.

Het aanbod van openbaar vervoer in de zomervakantie is weliswaar enigszins beperkt door het rijden van een vakantiedienstregeling, maar is nog steeds niet in overeenstemming met de sterke reductie van het aantal reizigers.

Hermes stelt daarom een hoogzomer-vakantiedienstregeling voor. Deze gaat nog een stapje verder waardoor vraag en aanbod meer in overeenstemming zijn.

Hermes heeft een aantal afwegingen gemaakt. De zomervakantie toont een forse daling van het aantal reizigers. Inherent aan een groot aandeel scholieren, studenten en woon-werkverkeer dat niet of minder reist tijdens de zomervakantie.

In onderstaande grafieken, die betrekking hebben op de hele stadsregio, is het normale reizigersaanbod (in termen van CI-CO = check in / check out = in- en uitstappers) in november vergeleken met het aanbod tijdens de 8 weken zomervakantie.





Duidelijk wordt hoe sterk de daling verloopt. Ook wordt duidelijk dat de eerste en laatste week van de zomervakantie meer reizigers kennen dan de weken in het midden van de zomervakantie.

In de bijlage bij deze memo is per lijn de terugval in reizigers zichtbaar gemaakt.

Wat stellen we voor?

Grofweg stellen we voor om gedurende de zomervakantie alle lijnen een frequentie van maximaal 2x per uur te geven. Zowel op werkdagen als op zaterdag. Op een aantal plekken moet i.v.m. te verwachten drukte een uitzondering gemaakt worden en wordt gekozen voor 4x per uur. Ook zijn er lijnen die in de zomervakantie dermate slecht gebruikt worden dat reductie naar 1x per uur op zijn plaats is. Lijnen die parallel lopen aan een andere lijnen kunnen in een aantal gevallen helemaal stoppen met rijden. De voorgestelde frequentie is weergegeven in de tabellen in de bijlage.

Tijdens de 4-daagse week wordt uiteraard een grotere capaciteit geboden in en rond Nijmegen. Hiermee voldoet de aangeboden capaciteit aan de vraag tijdens deze feestweek in Nijmegen.

Wie duperen we hiermee?

1. Reizigers die wel in de zomervakantie reizen zien op een groot aantal lijnen de frequentie dalen. Meestal van 4x naar 2x per uur.
2. Dit zorgt ervoor dat aansluitingen automatisch slechter worden. Weliswaar proberen wij de meest relevante aansluiting (op IC van/naar Utrecht) zo goed mogelijk te borgen maar een lagere frequentie betekent bijna per definitie dat onderlinge overstap bus-trein en bus-bus verslechtert.
3. De reistijd kan incidenteel toenemen doordat onderlinge overstappen die in kwartierdienst wel goed lopen in een halfuurdienst verloren gaan.

Wat krijgen de reizigers hiervoor terug?

1. In de zomer van 2016 wordt de exploitatiebijdrage die normaliter aan deze uren wordt betaald omgezet in tariefproposities voor reizigers. Dit betekent dat het reizen tijdens deze periode

aanzienlijk voordeliger wordt. De voorstellen hiervoor zijn aan het einde van deze memo opgenomen.

2. Van 2017 tot (maximaal) 2020 (afhankelijk van BDU bijdrage) wordt de exploitatiebijdrage ingezet op het nieuw in te voeren Flexnet. Dit wordt naar verwachting per december 2016 ingevoerd.

Oplossingen bij incidenteel groter reizigersaanbod

1. Op een aantal momenten kan het voorkomen dat het reizigersaanbod iets te groot is voor het aantal bussen dat rijdt. Weliswaar handhaven we op drukke lijnen ook in de zomer 4x per uur een bus maar wellicht kan incidenteel aanbod leiden tot te volle bussen. Wij stellen voor om dit op te vangen door inzet van reservebussen op de drukke stations Arnhem en Nijmegen.
2. Formeel hebben alle scholen (basis, middelbaar en hoger) 6 weken zomervakantie. Uitzondering is de universiteit die ca. 2 maanden zomervakantie hanteert. Effectief hebben middelbaar en hoger onderwijs echter 8 weken vakantie doordat in de laatste twee weken voor ingang van de zomervakantie het aantal lessen minimaal is vanwege o.a. rapportvergaderingen. Dat is ook de reden waarom de OV bedrijven over het algemeen nog steeds een 8 weekse periode hanteren. Overigens hebben in 2016 veel Nijmeegse scholen een vervroegde vakantie, in afwijking van het ministerieel advies, waarbij zij één week eerder beginnen met zomervakantie zodat de Vierdaagse in de 1e week van de officiële zomervakantie valt.
3. Als probleem wordt voortdurend de Vierdaagse genoemd. Deze viel in 2015 in de 3^e week van de zomervakantie. Uit de overall cijfers voor geheel SAN blijkt de Vierdaagse drukte nauwelijks invloed te hebben op het busgebruik op werkdagen. De omvangrijke extra inzet die we plegen heeft vooral betrekking op het vervoer van lopers van verblijfsaccommodatie naar de start van het parcours. Dat vervoer vindt plaats buiten de bedieningsperiode van het reguliere OV. Als we inzoomen op de stadslijnen 1 t/m 15 en 25 blijkt ook dan dat de Vierdaagse geen nadrukkelijke invloed heeft op het busgebruik. Wel constateren we dat in het weekend voorafgaand aan de Vierdaagse de bus meer wordt gebruikt.
4. We kunnen constateren dat de 1^e en laatste week van de zomervakantie de drukste weken zijn van de zomervakantie.

Op grond van het bovenstaande stellen wij voor om een 8 weekse hoogzomervakantie door te voeren waarbij we capaciteit beschikbaar houden voor incidentele extra inzet en tijdens de Vierdaagse in Nijmegen.

Wat besparen we in termen van dru?

Als we alle voorstellen kunnen doorvoeren gedurende 8 weken zomervakantie besparen we ca. 18.000 dru op jaarbasis. Daarbij moeten we aantekenen dat voor de combinatie van de lijnen 13 en 15 zomerreductie gekoppeld zou moeten worden aan integratie van beide lijnen tot één lijn. De vraag is of gemeente en provincie hier al op korte termijn in mee willen gaan. Als het niet lukt valt de besparing wat lager uit.

Tariefvoorstel voor reizigers

Hermes heeft verschillende mogelijkheden voor tariefacties tijdens de 7 weken hoogzomer dienstregeling in de concessie SAN.

1. Het verlagen van het kilometertarief met 20% gedurende 8 weken.
2. 10 rittenkaart (e-ticket op Ervaar het OV, niet geldig tijdens 4-daagse, zonder overstap) € 15,-
3. Kinderen (4-11 jaar) reizen gratis mee met betalende volwassene en Breng Vrij abonnementen tijdelijk naar € 25 euro (verkrijgbaar vanaf 1 juni t/m 30 juni).

== =



Hermes
t.a.v. mevrouw D. Wennekendonk
Postbus 2356
5600 AM EINDHOVEN

Uw kenmerk: WL
Uw datum: 28 april 2016
Ons kenmerk: RGS528

Afschrift: provincie Gelderland
(dhr. E. Mes; dhr. P. van den
Boogaard)
Bijlage: -

ROCOV Gelderland
p.a. InfraRoad
Industrieweg Oost 13a
6662 NE ELST Gld.
T: 06 33 400 650
E: rocovgelderland@infraroad.nl
I: www.rocovgelderland.nl

Betreft: Advies over voorstel hoogzomerdienstregeling Breng

Arnhem, 20 mei 2016

Geachte mevrouw Wennekendonk,

Hierbij ontvangt u het advies van het ROCOV Gelderland met betrekking tot het voorstel dat Hermes heeft gedaan om een "hoogzomerdienstregeling in te voeren in de regio Arnhem Nijmegen.

Aanleiding

Hermes wenst vraag en aanbod tijdens 8 weken in de zomer (waaronder de zomervakantie valt) in de regio Arnhem Nijmegen (concessie Breng) beter op elkaar aan te laten sluiten. Op werkdagen (ma t/m vr) is een terugval in reizigersaantallen per lijn (CICO) geconstateerd van 35 tot 65 procent in vergelijking met de drukste maand van het jaar, november. Op zaterdagen is sprake van een minder sterke terugval; deze varieert tussen 15 en 35 procent. Omdat op een groot aantal lijnen al sprake is van een vakantiedienstregeling, noemt het ROCOV de verdere inkrimping tijdens de zomer de "hoogzomerdienstregeling".

Voorstel

Om de kosten naar beneden bij te stellen overweegt Hermes de frequentie op een aantal lijnen te verlagen naar 2 ritten per uur of 1 rit per uur. Ook zullen enkele lijnen gedurende de hoogzomerdienstregeling geheel niet meer rijden indien sprake is van andere, parallel lopende lijnen. Ook overweegt men de lijnen 13 en 15 te combineren tot één lijn tussen Nijmegen en Wijchen, zodat ook hier de frequentie omlaag kan van 4 naar 2 ritten per uur. De besparingen in DRU's zijn berekend op 18.000. In 2016 wil Hermes de besparingen gebruiken om tijdens de vakantieperiode een aantrekkelijke tariefpropositie te kunnen aanbieden. Vanaf 2017 echter wordt de besparing ingezet voor het nieuw in te voeren Flexnet.

Vraagtekens

Hoewel een (beperkte) inkrimping van de dienstregeling in de zomer begrijpelijk is en ook bij Breng bij een groot aantal lijnen reeds wordt toegepast, vindt het ROCOV het toch vreemd dat Hermes een verdere beperking op bestaande lijnen wil doorvoeren. Daarvoor is vanuit de concessieverlener geen opdracht uitgegaan. Het druist tevens in tegen de afspraken die Hermes heeft gemaakt binnen haar aanbod waarmee de concessie is binnengehaald. Ook geeft Hermes aan dat zich in algehele zin een groei van het aantal reizigers voordoet. Waarom dan toch gaan schrappen, juist in de drukkere lijnen en de lijnen die de afgelopen jaren zijn omgevormd tot Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)? Deze kwaliteitssprong moet Hermes niet overboord zetten. Er is ook geen enkele argumentatie om deze kwaliteitssprong terug te draaien. In de bijdrage vanuit de rijksoverheid verandert vooralsnog niets in negatieve zin, sterker nog er vindt zelfs indexatie plaats.

In de literatuur wordt voor HOV(-achtige) lijnen, zoals 300, 331 en 352, een kwartierdienst als minimum gezien, ook tijdens vakanties. Een verlaging van de frequentie heeft in alle gevallen nadelige effecten op het gebruik ervan (zie R-net in Randstad).

Hermes wil voor de hoogzomerdienstregeling een periode van 8 weken hanteren. Het zal weinig forensen gegund zijn om 8 weken lang vakantie te houden; 3 à 4 weken is eerder de norm. Ook nemen veel werknemers bewust buiten het hoogseizoen vakantie. Zij die per bus reizen worden door de hoogzomerdienstregeling gedurende een lange periode geconfronteerd met lagere frequenties.

In de bijlage van het verzoek (Excelbestand) geeft Hermes per lijn het verschil in aantal reizigers gedurende de maand november en de maand augustus. Hierbij enkele opmerkingen:

- Het onderscheid tussen A-lijnen (Arnhem) en X-lijnen (Nijmegen) is niet altijd te maken. Zo hebben de lijnen A014, A033, A300 en A331 een belangrijke functie als stadslijnen binnen Nijmegen (tussen Nijmegen Noord en Brakkenstein/Heijendaal/Weezenhof).
- De opgegeven aantallen zeggen niets over de bezetting op deeltrajecten. Het zou zo kunnen zijn dat op bepaalde gedeelten de terugval in aantal reizigers veel groter of kleiner is dan op andere gedeelten van de betreffende lijn.
- In het Excelbestand wordt niet gerept over aanpassing van de lijnen 13 en 15 tussen Nijmegen en Wijchen, terwijl daar in het Wordbestand wel van uit wordt gegaan.
- Bij lijnen die samen met andere vervoerders gereden worden (zoals 83 en 99) ontbreken de check-ins en -outs van de andere vervoerders, waardoor geen gewogen vergelijking tussen lijnen gemaakt kan worden.
- De totalen in het Excelbestand lijken af te wijken van de aantallen in het begeleidende Wordbestand.

Koppeling met OV-visie

De OV-visie is nog niet vastgesteld door provinciale staten, al zal dat binnen niet al te lange tijd wel gaan gebeuren. Verwacht mag worden dat de eerste concrete voorstellen voor invulling van het Flexnet in 2017 worden ingevoerd. De plannen van Hermes voor de regio Arnhem Nijmegen zijn nog erg vaag. Het ROCOV Gelderland vindt het dan ook voorbarig om reeds in 2016 aanpassingen in het bestaande lijnennet door te voeren t.b.v. invulling van het Flexnet. Het vraagafhankelijke systeem zoals voorgesteld in de e-mail d.d 28 april 2016 biedt nog weinig houvast, maar bevat wel enkele pijnpunten: SOV is niet geldig; de kilometerprijs is hoger dan in het reguliere OV en de ritten moeten gereserveerd worden.

Waarom gaat Hermes niet mee in een landelijk te ontwikkelen concept voor de stille uurtjes (zoals de Nachtvliender) dat wel met SOV kan worden gebruikt, de normale prijs per kilometer kent en op knooppunten beschikbaar is/staat zonder reservering?

Mogelijke tariefproposities ter verzachting van de pijn

Hermes doet een drietal suggesties voor een mogelijke tariefaanpassing:

- Verlagen km-tarief met 20% (van 0,148 naar 0,1184).
- 10-rittenkaart zonder overstaprecht voor 15 euro (niet geldig tijdens Vierdaagse).

- Kinderen (4-11 jaar) gratis mee met een betalende volwassene plus Breng Vrij maandabonnement in juni te koop voor 25 euro (normaal 77 euro).

Hieruit moet een keuze worden gemaakt. Dat is een moeilijke opgave; geen enkele propositie komt alle reizigers die gedurende de zomerweken gebruik (blijven) maken van Breng, tegemoet. Ook zijn deze tariefproposities alleen in 2016 geldig.

Enkele (relativerende) opmerkingen bij de voorgestelde tariefproposities:

- Bij een gemiddelde ritlengte van 8 kilometer is de besparing bijna € 0,24. Dat is een weinig wervend bedrag. Door frequentieverlaging neemt de gemiddelde reisduur toe met ongeveer de helft van het tijdsverschil tussen twee ritten. Dat komt bij de HOV-lijnen 300, 331 en 352 neer op ongeveer 15 minuten. Een "compensatie" van 24 cent is dan verwaarloosbaar.
- De geldigheid van de 10-rittenkaart is beperkt. Waarom geldt deze beperking tijdens de 4-daagse? Waarom is geen overstap mogelijk?
- Het Breng Vrij maandabonnement is alleen in juni te koop. Waarom niet in juli en augustus? Krijgen houders van een Jaarabonnement Breng Vrij reductie voor één maand? En, zo ja, hoe ontvangen ze deze?

Negatieve gevolgen algeheel

Hermes schetst zelf al enkele negatieve gevolgen van de voorgestelde frequentieverlagingen:

- Minder reismogelijkheden voor de reizigers die wel in de zomer (moeten) reizen.
- Slechtere aansluitingen op zowel andere bussen als de treinen.
- Langere reistijden vanwege slechtere aansluitingen en langere wachttijden bij haltes.

Hier komt nog bij dat het kan voorkomen dat reizigers niet meer op tijd op hun werk kunnen komen, indien juist die ritten zijn geschrapt die goed aansloten op hun werktijden.

Daarnaast zullen de maatregelen ertoe kunnen bijdragen dat het openbaar vervoer een slechte naam krijgt en/of in een negatieve spiraal terecht gaat komen. Trouwe reizigers die tijdens de zomer gaan afhaken, kunnen het openbaar vervoer mogelijk definitief de rug gaan toekeren. Toeristen, die tijdens de zomer de regio Arnhem Nijmegen volop bezoeken, worden geconfronteerd met een minder frequent rijdend openbaar vervoer.

Ook is niet ingegaan op mogelijke inkomstendervingen voor Hermes zelf indien vaste reizigers gaan afhaken.

In de plannen blijven slecht bezette lijnen wel de standaardfrequentie houden. Juist daarvoor zou Hermes goede alternatieven moeten bedenken.

Conclusies:

- Hermes maakt niet duidelijk of afgeweken mag worden van gemaakte afspraken binnen de concessie. De aangeboden compensaties gelden alleen in 2016 en zijn deels nog onduidelijk (en daarmee niet te beoordelen).
- Er wordt door de opdrachtgever niet gevraagd om in 2016 besparingen op het aantal in te zetten DRU's door te voeren om vanaf 2017 projecten die gaan vallen onder het Flexnet te kunnen bekostigen. Hermes loopt hiermee onnodig vooruit op de OV-visie.
- De frequentieverlaging is niet op alle lijnen, waar aanpassing is voorgesteld, te rechtvaardigen op basis van de aantallen CICO's. Hermes gaat hiermee snijden in de sterke lijnen, met mogelijk niet te voorziene gevolgen. Op de lijnen 300, 331 en 352 doet Hermes het HOV-karakter van deze lijnen geweld aan.
- De besparingen worden in 2016 niet gebruikt voor het Flexnet, maar voor een eenmalige aanbieding van tariefproposities met een beperkte toepassingsmogelijkheid voor reizigers.
- De maatregelen lijken meer kwaad dan goed te doen. Trouwe reizigers worden gedupeerd. Het openbaar vervoer als geheel binnen de regio Arnhem Nijmegen verliest aan slagkracht. De lange periode van 8 weken hoogzomerdienstregeling is dermate lang dat een deel van de huidige reizigers mogelijk zal gaan afhaken.

- De maatregelen leiden in 2016 niet tot een efficiëntere inzet van de beschikbare financiële middelen, maar tot een (beperkte) kaalslag van het openbaar vervoer.
- Het is de vraag welke invloed de voorgestelde maatregelen hebben op de reguliere inkomsten van Hermes gedurende deze periode. Deze zouden a.g.v. de maatregelen kunnen verminderen.
- In plaats van te komen met maatregelen die slecht bezette lijnen vervangen door efficiëntere vervoerssystemen gaat Hermes de hakbijlmethode toepassen. Dit lijkt in strijd met het streven te komen tot een efficiënter vervoersysteem en het niet meer laten rijden van lege bussen.

Advies:

Omdat de besparing in 2016 niet worden ingezet in andere, efficiëntere vormen van openbaar vervoer, adviseert het ROCOV Gelderland deze maatregel niet door te voeren. Neem de tijd om voor de jaren die gaan komen een gedegen plan voor de zomermaanden uit te werken, waarbij “vaste lijnen” door “flexibele vervoerssystemen”, die efficiënter zijn, maar wel evenveel reismogelijkheden bieden, worden vervangen. Biedt deze plannen ter advisering aan bij het ROCOV Gelderland.

Ontwikkel een zomerpromotie om het gebruik van het openbaar vervoer te vergroten. Ook onder toeristen.

Handhaaf op de HOV-lijnen en andere sterke lijnen een minimum frequentie van 4 ritten per uur (tijdens de brede spits). Anders zullen ook deze lijnen in een neerwaartse spiraal terecht gaan komen.

Graag zien wij uw reactie op ons advies binnen vier weken na verzending van deze brief tegemoet.

Met vriendelijke groet,

namens de consumentenorganisaties verenigd in het ROCOV Gelderland,



G.J. (Ben) Mouw, voorzitter

Prof. Dr. Dorgelolaan 50
5613 AM Eindhoven
Postbus 2356
5600 CJ Eindhoven

T 040 2358 600
F 040 2358 690

www.hermes.nl

ROCOV Gelderland
T.a.v. de heer G.J. Mouw
p/a Infraroad
Industrieweg Oost 13a
6662 NE Elst (Gld)

Datum 25 mei 2016
Kenmerk DW / u16.01145
Uw Kenmerk ---
Onderwerp Hoogzomerdienstregeling 2016
Behandeld door Wim Lieven
Doorkiesnummer 06-53638014
E-mail w.lieven@connexxion.nl

Geachte leden van het Rocov,

Naar aanleiding van uw reactie met betrekking tot de hoogzomerdienstregeling reageren wij in deze brief op uw adviezen:

Er is vanuit de opdrachtgever geen opdracht uitgegaan voor invoering van een hoogzomerdienstregeling.

Dat klopt, er is geen opdracht hiervoor uitgegaan vanuit de opdrachtgever. Het betreft een verzoek vanuit de vervoerder. Wel past de hoogzomerdienstregeling binnen de stelling van de provincie dat er geen lege bussen moeten rijden. Het betreft geen bezuiniging. Het opheffen van lijnen met een beneden gemiddelde kostendekkingsgraad draagt bij aan beter renderend OV en minder lege bussen op straat. Een en ander conform het wensbeeld van de OV Visie. Het bedrag (exploitatiebijdrage) dat gemoeid is met de afname in dienstregelingen wordt geherinvesteerd in de concessie.

Er is een algehele groei van het aantal reizigers. Waarom dan schrappen op lijnen die in de afgelopen jaren zijn opgewaardeerd tot HOV lijnen? Terwijl in de literatuur 4x per uur als de minimale frequentie voor HOV lijnen wordt gezien.

Er is door introductie van HOV lijnen inderdaad een kwaliteitssprong gemaakt. Het meest zichtbaar is deze op lijn 331 die jaarlijks fors groeit. Tegelijkertijd moeten we constateren dat ook HOV lijnen zich in de schoolvakanties gedragen als reguliere lijnen met uitvalpercentages van respectievelijk -53%, -46% en -59% voor de lijnen 300, 331 en 352. Dat is inherent aan lijnvoering van deze lijnen langs/naar onderwijsinstellingen als universiteit (Wageningen en Nijmegen) en hogescholen (Arnhem en Nijmegen).

Wij beseffen dat een frequentie van 2x per uur voor een HOV lijn discutabel is maar laten de dagelijkse praktijk met relatief lege bussen prevaleren boven het theoretische uitgangspunt.

Datum 25 mei 2016
Kenmerk DW / u16.01145
Blad 2

Buiten studenten heeft geen enkele reiziger 8 weken vakantie.

Uiteraard heeft frequentie-reductie van 4x naar 2x per uur nadelige gevolgen. Maar wij hebben met de hoogzomerdienstregeling gekozen voor een generieke maatregel waarmee wij de meeste reizigers tijdelijk raken. Het alternatief was een specifieke maatregel waarbij bijv. één gehele lijn zou worden opgeheven. Je raakt een kleinere groep reizigers dan permanent. Mede vanuit de verwachting dat het aantal reizigers dat het OV de rug toekeert zeer gering zal zijn kiezen wij voor een generieke maatregel.

Bij het excel bestand zijn diverse opmerkingen te maken tav. a) onderscheid A en X lijnen, b) bezettingen op deeltrajecten, c) lijn 13-15 en lijnen die gezamenlijk geëxploiteerd worden.

Het onderscheid tussen A en X lijnen zegt niets over een keuze in frequentie. We hebben lijnen waar nodig per deeltraject bekeken als aard, route en/of lengte van de lijn daarom vraagt. Voorbeeld is lijn 3 in Arnhem. Het trajectdeel naar Burgers' Zoo kent een afwijkende hoogzomerfrequentie vergeleken met het trajectdeel 't Duifje.

De totalen in reizigerskilometers uitgedrukt zeggen inderdaad niets over bezetting op deeltrajecten. Daarom hebben we naast deze totalen ook NVS- en chipkaartellingen gebruikt om vast te stellen of frequentiereductie praktisch mogelijk is.

Lijn 13-15 in Wijchen rijden gezamenlijk 4x per uur op werkdagen overdag. In geval beide routes konden worden samengevoegd was reductie naar 2x per uur eenvoudig. Overleg met de gemeente Wijchen leert dat men daar niet in mee wil gaan. Daarom is ten aanzien van lijn 13-15 gekozen voor de volgende uitwerking:

	Ma-vr overdag	Za overdag
Wijchen	13 2x pu 15 2x pu	13 1x pu 15 1x pu
Lent	13 2x pu	13 1x pu 15 1x pu

Lijnen met gezamenlijke exploitatie met andere vervoerbedrijven krijgen geen hoogzomerdienstregeling. In alle gevallen wordt of de normale dienstregeling gereden of de reeds bestaande zomerdienstregeling.

Datum 25 mei 2016
Kenmerk DW / u16.01145
Blad 3

De koppeling met de OV Visie is voorbarig want nog niet vastgesteld door de provinciale staten. Tegelijkertijd is de invulling van het Flexnet nog erg vaag.

Alhoewel de OV Visie nog niet is vastgesteld is er wel sprake van een gezamenlijk traject daar naar toe. Een traject waarin de provincie duidelijk maakt behoefte te hebben aan kleinschalige vervoerconcepten op plekken en tijden waar het reizigersaanbod zeer beperkt is. Breng Flex speelt in op deze wens. Het ROCOV (werkgroep dienstregeling) wordt op 31 mei voorgelicht over de inhoud van dit concept. Dan kan ook worden gediscussieerd over aard en inhoud van dit concept. En over de pijnpunten zoals vooraanmelding, kaartgeldigheid en tarief.

Waarom gaat Breng niet mee in bestaande concepten als Nachtvlinder?

Nachtvlinder is toegespitst op afvoer van treinreizigers op kleine stations naar dorpen in de omgeving van dit dorp. De stadsregio is qua aantal kleine stations en de omvang van de reizigersstromen vaak niet vergelijkbaar met rurale gebieden zoals de Achterhoek.

Tariefproposities

In het advies zijn mogelijkheden benoemd om het vrijgekomen budget te herinvesteren. Op basis van uw advies en de gesprekken met Provincie Gelderland is besloten de herinvestering van het budget nader te bespreken. Hier komen we in een later stadium op terug.

Negatieve gevolgen algeheel – niet op tijd op je werk kunnen komen.

Als de rit die jou precies op tijd op je werk brengt niet meer rijdt tijdens de zomer zul je moeten kiezen tussen vroeger of later beginnen als dat mogelijk is. Is dat niet mogelijk dan wordt je reistijd verlengd doordat je te vroeg op je werkplek bent.

Negatieve gevolgen algeheel – inkomstenderving voor Hermes.

Het vervoercontract met de provincie Gelderland is een zgn. opbrengstencontract. Evt. negatieve gevolgen in termen van opbrengsten zijn dan ook een bedrijfsinterne aangelegenheid. Zoals eerder geschetst; wij verwachten slechts marginale uitval. In het verleden kende het openbaar vervoer vaak ook al een zomer- en een hoogzomerperiode. Ook daar werd slechts een laag uitvalpercentage geconstateerd.

Datum 25 mei 2016
Kenmerk DW / u16.01145
Blad 4

Negatieve gevolgen algeheel – slecht bezette lijnen blijven de standaardfrequentie houden.

Aan de onderzijde blijft een aantal lijnen inderdaad 2x of 1x per uur rijden. Vaak omdat er in het betreffende gebied (streek of stadswijk) geen alternatieven aanwezig zijn. In de toekomst kan Breng Flex hier wellicht een rol in spelen. Daarnaast speelt natuurlijk de discussie over de minimumfrequentie. Vaak wordt 2x per uur als minimumfrequentie beschouwd voor stedelijk gebied al is dat uiteraard geen harde eis.

Met vriendelijke groet,
Hermes Openbaar Vervoer B.V.



Dorothé Wennekendonk
Regiomanager



STATENBRIEF

Onderwerp: Hoogzomerdienstregeling Breng

Portefeuillehouder: Connie Bieze

Kernzaak/plandoel: Regionale Bereikbaarheid en Regionaal Openbaar vervoer / Versterken van de (sociale en economische) bereikbaarheid in de drie stedelijke netwerken

Doel van deze brief:

Het college van Gedeputeerde Staten verzoekt de leden van Provinciale Staten om:

- Te besluiten conform het ontwerpbesluit
- Over de inhoud van deze brief te overleggen
- De inhoud van deze brief voor kennisgeving aan te nemen (informatieplicht)

HH

1 Inhoud voorstel (beoogd resultaat/doel)

In de zomerperiode maken minder reizigers gebruik van het openbaar vervoer. In de OV-concessie Arnhem-Nijmegen is daarom voorzien in een zomerdienstregeling voor een deel van de lijnen. Tijdens deze zomerdienstregeling rijden er minder bussen. Vervoerder Hermes, in de concessie Arnhem-Nijmegen rijdend onder de merknaam Breng heeft afgelopen jaar de omvang van de vraagdaling per lijn in kaart gebracht. Gemiddeld blijkt deze daling 55% te zijn. Met het oog op de doelstellingen uit de Gelderse OV-visie om buscapaciteit efficiënter in te zetten stelt de vervoerder nu voor om de zomerdienstregeling te wijzigen en meer af te stemmen op de vraag.

2 Aanleiding

Hermes stelt vanwege een grote terugval van het reizigersaantal voor in plaats van de reguliere zomerdienstregeling een zgn. "hoogzomerdienstregeling" te rijden, waarbij het aantal ritten gedurende 8 weken van de zomerdienst nog verder wordt teruggebracht. In deze hoogzomerdienstregeling wordt de frequentie van de meeste buslijnen 2x per uur. Het voorstel is door de vervoerder besproken met de gemeenten en voor advies voorgelegd aan het Rocov. Het Rocov heeft negatief geadviseerd, omdat zij van mening is dat een vakantieperiode van 8 weken te lang is en dat met het terugbrengen van de frequentie te veel afbreuk wordt gedaan aan de kwaliteit van het openbaar vervoer. De gemeenten hebben aangegeven geen noemenswaardige bezwaren te hebben tegen het voorstel. Op 26 mei heeft de vervoerder formeel een wijzigingsverzoek bij de Provincie Gelderland ingediend.

De Provincie heeft beoordeeld of de wijziging past in het gewenste voorzieningenniveau. Dit was niet het geval. Van de vervoerder wordt verwacht dat zij het voorstel op een aantal punten aanpast:

- De hoogzomerdienstregeling mag alleen worden gereden in de 6 weken van de schoolvakantie;
- De overige twee weken moet de gewone zomerdienstregeling worden gereden.
- Het voorstel tot samenvoegen van de lijnen in Wijchen tot 1 lijn moet worden teruggetrokken;
- Binnen de stad Nijmegen moet de frequentie van lijn 331 gehandhaafd blijven op 4 maal per uur;
- De bediening van P&R Nijmegen-Noord (Ovatonde) moet middels extra ritten gehandhaafd op blijven op 4 maal per uur;

- Het terugbrengen van de frequentie van de streeklijnen 300, 331 en 352 naar twee maal per uur is gezien de terugval van het reizigersaantal met respectievelijk 53, 46 en 59% te billijken, maar Hermes dient extra toe te zien op de bezettingen van deze lijnen.

Verdere voorwaarde voor instemming is dat Hermes zorgdraagt voor de aanwezigheid van extra reservecapaciteit door het "stand-by" stallen van drie bussen op de stations van Arnhem en Nijmegen. Indien blijkt dat op bepaalde trajecten een tekort aan bussen ontstaat, moet Hermes extra ritten inzetten en zorgdragen voor communicatie hierover.

Met bovengenoemde aanpassingen wordt voor een deel tegemoet gekomen aan de bezwaren die het Rocov heeft geuit. De lijnen waar gedurende de vakantie veel vraag is, zoals de lijn naar Burgers Zoo en het Nationaal Openluchtmuseum blijft de frequentie houden. Ook tijdens de 4-daagseweek in Nijmegen zal extra openbaar vervoer worden aangeboden.

3 Bestaand beleid c.q. kader

De gemeenten hebben aangegeven geen noemenswaardige bezwaren te hebben tegen het voorstel. Met de aanpassingen wordt voor een deel tegemoet gekomen aan de bezwaren die het Rocov heeft geuit.

4 Financiële consequenties

Doordat in de hoogzomerdienstregeling minder busuren worden ingezet, wordt de vergoeding die de Provincie aan de vervoerder betaalt circa € 560.000 lager. Deze middelen blijven conform de gemaakte afspraken bij de overgang van de Stadsregio naar de Provincie (MUM) beschikbaar voor openbaar vervoer in de regio Arnhem-Nijmegen. De gemeenten hebben aangegeven hierover graag mee te denken, ook gezien de ontwikkelingen rondom de OV-visie. De gesprekken met de gemeenten hierover zullen nog voor de zomer worden opgestart.

Door het terugbrengen van de frequentie zal een aantal reizigers minder reismogelijkheden hebben en mogelijk langer onderweg zijn. Dit leidt mogelijk tot klachten van reizigers.

5 Proces en evaluatie

De vervoerder zal middels een brief worden geïnformeerd over het besluit. Om reizigers niet te verrassen zal de vervoerder worden opgedragen de wijziging in dienstregeling uitgebreid te communiceren, onder meer via persberichten, publicaties op de website, meldingen in abri's, in de bus, op digitale reisinformatiepalen en via 9292.

Arnhem, 7 juni 2016 – 2016-006339

Gedeputeerde Staten van Gelderland
C.G.A. Cornielje - Commissaris van de Koning
P.G.G. Hilhorst - secretaris

Bijlagen:

- Ontwerpbesluit
- Begrotingswijziging
- Notitie Naam notitie
- Overzicht wijzigingen per lijn

Bijlage: Overzicht met wijzigingen tijdens hoogzomerdienst t.o.v. concessieafspraken

Lijn	wijziging ma-vrij	wijziging za
A001	van 4x naar 2x pu	van 4x naar 2x pu
A002	géén	géén
A003	ri Duifje van 4x naar 2x pu, ri Zoo 4x pu	ri Duifje van 4x naar 2x pu, ri Zoo 4x pu
A004	géén	géén
A005	van 4x naar 2x pu	zaterdagmiddag 4x pu, daarbuiten 2x pu
A006	van 4x naar 2x pu	zaterdagmiddag 4x pu, daarbuiten 2x pu
A007	géén	géén
A008	géén	géén
A009	géén	géén
A010	niet rijden, alternatief in streeklijn 105	géén
A011	géén	géén
A014	géén	géén
A026	géén	géén
A027	géén	géén
A029	géén	géén
A033	géén	géén
A035	taxibus inzetten ipv. midibus	géén
A036	géén	géén
A043	géén	géén
A051	géén	géén
A052	van (max) 6x pu naar 2x pu	géén
A053	van 2x naar 1x pu	géén
A060	géén	géén
A061	géén	géén
A062	géén	géén
A063	rijdt niet meer in schoolvakanties miv. dr 2016	géén
A064	géén	géén
A065	géén	géén
A066	géén	géén
A070	géén	géén
A071	géén	géén
A072	géén	géén
A073	géén	géén
A074	géén	géén
A077	géén	géén
A078	géén	géén
A300	van 4x naar 2x pu	van 4x naar 2x pu
A331	van 4x naar 2x pu, Nijmegen CS - Wezenhof wel 4x pu	van 4x naar 2x pu
X001	géén	géén
X002	van 4x naar 2x pu	van 4x naar 2x pu
X003	géén	géén
X004	géén	géén
X005	van 4x naar 2x pu	van 4x naar 2x pu
X006	géén	van 6x naar 4x pu
X007	géén	géén
X008	van 4x naar 2x pu	van 4x naar 2x pu
X009	van 2x naar 1x pu	géén
X010	niet rijden, alternatief in streeklijnen (+versterking beschikbaar)	géén
X011	géén	niet rijden op zaterdag
X012	géén	géén
X013	géén	Wijchen van 2x naar 1x pu, Lent van 2x naar 1x pu
X015	géén	Wijchen van 2x naar 1x pu, Lent van 2x naar 1x pu
X025	géén	géén
X057	géén	géén
X076	géén	géén
X080	van 4x (in spits) naar 2x pu	géén
X082	niet rijden, verwijzen naar lijn 80	géén
X083	géén	géén
X085	géén	géén
X089	géén	géén
X099	géén	géén
X125	géén	gezamenlijk met lijn 300 4x pu Waalsprinter - CS
X210	géén	géén



Zwartboek 'Hoogzomerdienstregeling BRENG'

Ervaringen van reizigers in de periode 24 juli tot 4 september 2016

*Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.*

Postbus 2132 - 3800 CC Amersfoort - communicatie@rover.nl - www.rover.nl

INLEIDING

Hermes, de vervoerder achter vervoersconcept Breng, dat het stads- en streekvervoer in de regio Arnhem-Nijmegen verzorgt, besloot de zomerdienstregeling van 24 juli tot 4 september 2016 verder uit te dunnen naar een 'Hoogzomerdienstregeling', waardoor veel buslijnen in frequentie verlaagd werden of zelfs helemaal werden opgeheven. Rover Gelderland besloot daarop een meldpunt in te richten om meer te weten te komen over de ervaringen van reizigers met deze regeling. Uit de binnengekomen klachten blijkt dat reizigers veel hinder ondervonden zoals gemiste aansluitingen, lange wachttijden bij de halte, onbereikbare bestemmingen, hogere kosten vanwege een verplichte omreisroute en overvolle bussen. Daarnaast liet Breng flink wat steken vallen in de informatievoorziening aan reizigers. Reden voor Rover om een 'zwartboek' samen te stellen en dit te overhandigen aan de betrokken partijen, in de hoop herhaling volgend jaar te voorkomen.

Op de volgende bladzijden beschrijven we allereerst het proces dat tot deze hoogzomerdienstregeling geleid heeft, gevolgd door een analyse van de ervaringen van reizigers zoals deze via het meldpunt tot ons zijn gekomen. Daarna volgen onze conclusies. We eindigen met een opsomming van alle klachten die via het meldpunt zijn binnengekomen. (Op volgorde van de lijnen waarover de klachten gaan.)

Als bijlagen bij dit zwartboek zijn de volgende documenten opgenomen, afkomstig van het Rocov Gelderland: 1. Voorstel op 28 april van Hermes voor ingekrompen dienstregeling in de zomer, 2. Reactie van het Rocov Gelderland op 20 mei daarop, 3. Reactie van Hermes op het Advies van het Rocov op 25 mei, 4. Het besluit van Gedeputeerde Staten van Gelderland op 7 juni met betrekking tot de aangepaste dienstregeling in de zomer.

1. AANLEIDING

In de zomermaanden loopt het gebruik van de bus fors terug, aldus **Hermes** (zie bijlage 1). In de eerste week gaat het om 150.000 check in/check outs op werkdagen, teruglopend naar minder dan 100.000 in de 5^e en 6^e week. Op zaterdag gaat het om 80.000-90.000 in de 1^e en 2^e week, dit loopt terug naar zo'n 70.000 in week 3-5 van de zomervakantie. Ter vergelijking, in de maand november zijn dat er 240.000 door de week en 100.000 op zaterdag.

Reden voor Hermes om in plaats van de voorgestelde vakantiedienstregeling de frequentie van alle lijnen nog verder omlaag te brengen naar maximaal 2 bussen per uur. Op enkele plaatsen en tijdstippen is gekozen voor 4x per uur of juist 1x per uur. Een enkele lijn wordt zelfs opgeheven, daar waar een parallelle lijn voorhanden is.

Hermes erkent dat dit reizigers dupeert: de frequentie gaat omlaag, aansluitingen worden slechter en de reistijd kan oplopen. Hermes stelt voor om het reizen in de zomermaanden goedkoper te maken: een verlaagd kilometertarief, een 10-rittenkaart voor € 15, een goedkoper Breng Vrij abonnement (alleen verkrijgbaar in juni), kinderen (4-11 jaar) reizen gratis mee met een volwassene. Ook stelt Hermes voor om, bij gebleken drukte, reservebussen in te zetten op de stations Nijmegen en Arnhem.

Het **Rocov Gelderland** is verbaasd over de voorstellen van Hermes (zie bijlage 2). De concessie is binnengehaald op basis van het aanbod van een bepaalde dienstregeling (inclusief een vakantieregeling), waarom komt men daar nu op terug? In algehele zin is er een groei van het aantal reizigers, waarom dan extra schrappen in de frequentie? Ook zijn lijnen omgevormd tot HOV-lijnen, waarom die kwaliteitssprong loslaten in de zomer? Bovendien heeft geen enkele reiziger 8 weken vakantie. Een 'normale' vakantieregeling is al lastig voor reizigers, door een hoogzomerdienstregeling komen zij nog meer in de problemen. Ook is het Rocov niet onder de indruk van de voorgestelde prijscompensaties. Bij een rit van 8 kilometer bespaar je € 0,24 en ben je vermoedelijk een kwartier langer onderweg. De geldigheid van de 10-rittenkaart is beperkt en het goedkopere Breng Vrij abonnement is alleen in juni verkrijgbaar. Bovendien is er geen regeling voor Jaarabonnementshouders.

Het Rocov adviseert dan ook negatief en stelt voor om de maatregel nu niet door te voeren maar de tijd te nemen om voor 2017 een gedegen plan voor de zomermaanden uit te werken. Immers, deze dienstregeling is een botte bijl die tot kaalslag van het OV leidt en mogelijk tot het weglopen van reizigers.

Hermes blijft bij het voornemen, alleen de tariefaanpassingen worden niet doorgevoerd (zie bijlage 3). Zij nemen het risico of zien het anders dan voorgesteld door het Rocov. Zij rijden liever geen lege bussen en geven als enige alternatief aan reizigers dat zij een bus eerder of later kunnen nemen als de normale bus niet rijdt.

De **provincie Gelderland** stemt uiteindelijk in met het voorstel van Hermes (zie bijlage 4), maar stelt wel een aantal aanpassingen voor. “De hoogzomerdienstregeling mag alleen worden gereden in de 6 weken van de schoolvakantie, de overige twee weken moet de gewone zomerdienstregeling worden gereden. Binnen de stad Nijmegen moet de frequentie van HOV-lijn 331 gehandhaafd blijven op 4 maal per uur. De bediening van P&R Nijmegen-Noord (Ovatonde) moet middels extra ritten gehandhaafd blijven op 4 maal per uur. Het terugbrengen van de frequentie van de streeklijnen 300, 331 en 352 naar twee maal per uur is gezien de terugval van het reizigersaantal te billijken, maar Hermes dient extra toe te zien op de bezettingen van deze lijnen. Verdere voorwaarde voor instemming is dat Hermes zorg draagt voor de aanwezigheid van extra reservecapaciteit door het standby stellen van 3 bussen op de stations Arnhem en Nijmegen. Indien blijkt dat op bepaalde trajecten een tekort aan bussen ontstaat, moet Hermes extra ritten inzetten en zorg dragen voor communicatie hierover. De lijnen waar gedurende de vakantie veel vraag is, zoals de lijn naar Burgers Zoo en het Nationaal Openluchtmuseum blijven de frequentie houden. Ook tijdens de 4-daagseweek in Nijmegen zal extra openbaar vervoer worden aangeboden. Tot slot: Om reizigers niet te verrassen zal de vervoerder worden opgedragen de wijziging in de dienstregeling uitgebreid te communiceren, onder meer via persberichten, publicaties op de website, meldingen in abri’s en in de bus, op digitale reisinformatiepalen en via 9292.”

2. MELDPUNT

Zoals gezegd besloot Rover Gelderland om een meldpunt in te stellen, om zo de ervaring van reizigers met de hoogzomerdienstregeling in beeld te krijgen. Het meldpunt stond open van 24 juli tot 4 september. In totaal zijn 69 meldingen binnengekomen op het meldpunt. Daarnaast ontving het OV loket, de ombudsman voor beter openbaar vervoer, in de maanden juli en augustus ook een tiental klachten over de aangepaste dienstregeling van Breng.

Vaak is een klacht ingediend voor een specifieke datum, andere klagers melden dat ze 3 keer per week of meer reizen of dat de klachten meerdere data betreffen of zelfs de gehele zomerperiode.

De meeste klachten gaan over de lijnen 2 en 8 in Nijmegen (respectievelijk 10 en 11 klachten), lijn 5 (Beuningen-Nijmegen-Groesbeek en Arnhem - 9 klachten), lijn 82 (Millingen a/d Rijn-Nijmegen, 8 klachten) en lijn 331 (Velp, Arnhem, Elst, Nijmegen – 6 klachten).

3. ERVARINGEN VAN REIZIGERS

Op de vraag in het meldpunt 'wat de gevolgen zijn voor reizigers van deze gewijzigde dienstregeling' gaven reizigers diverse antwoorden. In het schema hieronder zijn ze gegroepeerd weergegeven:

Lang moeten wachten, langer onderweg	22	Volgende reis niet meer met de bus gegaan	3
Te laat op bestemming, afspraak gemist	20	Duurdere rit	2
Gekozen voor ander vervoer (auto, fiets, lopen)	9	Eerder vertrokken, te vroeg op bestemming	2
Aansluitende trein/bus gemist	4	<i>Overig</i>	4
Niet op reis gegaan	3		

Daarnaast konden reizigers beschrijven wat ze hadden meegemaakt, hoe hun reis was verlopen, wat ze liever anders zouden zien, etc. Daaruit blijkt dat de hoogzomerdienstregeling voor reizigers problemen gaf, zoals voorzien. Zo klagen reizigers over **volle bussen**, soms blijven er zelfs reizigers achter bij de halte omdat de bus overvol is!

“De afgelopen dagen laat de bus telkens 30-tallen passagiers staan bij de halte. De opvolgende bussen doen dat ook. Vaak lukt het pas na 45 minuten een krappe staplek te bemachtigen. Zeer vervelend voor een forens als ik. Terwijl ik toch hoge reiskosten betaal voor dit vervoer.”

“De bus was overvol. Geen zitplaatsen, staan amper mogelijk door kinderwagens, dus een hoop gefrustreerde mensen, en toch ook onduidelijkheid: veel mensen wisten niet dat de bus slechts om de 30 minuten reed. Daarnaast was de bus 5 minuten te laat en dat is lang als je al een half uur staat te wachten.”

“Te kleine bus. En dat op een heel drukke lijn. Gevolg: Een overvolle bus. Heel veel ouderen moesten staan. Dat kan niet!!”

Ook wordt geklaagd over **gemiste aansluitingen, te laat komen op je bestemming/bij je afspraak of juist veel te vroeg.**

“Mijn klacht betreft de zomerdienstregeling van Breng waardoor ik niet meer op tijd op mijn werk kan komen. Ik begrijp dat het vakantie is, maar bij ons is het hoogseizoen. Het betreft de verbinding van Oosterbeek naar Burgers Zoo. De eerste verbinding waarmee ik het volgens 9292 net zou moeten halen, is in de praktijk dagelijks vertraagd.”

“De bussen sluiten niet aan. Als ik op het station aankom, rijdt lijn 8 net weg. Normaal altijd aansluiting. Gevolg: uur onderweg, normaal maximaal 20 min.”

De wijk Heyendaal huisvest de Hogeschool, de universiteit en het universitair ziekenhuis. Een veel gehoorde klacht is dat bussen geclusterd naar Heyendaal rijden. De wijk wordt aangedaan door veel buslijnen, in de hoogzomerdienstregeling reden deze echter op ongeveer hetzelfde tijdstip. Veel bussen dus, maar **door clustering effectief slechts een halfuursdienst.**

“De zomerbusregeling in Nijmegen is echt problematisch. De bussen rijden minder - geen probleem - maar vijf bussen in vier minuten en vervolgens 20 minuten wachten op de volgende (ik heb géén vakantie) is vervelend: dit is duidelijk totaal niet op elkaar afgestemd.”

Ook startte het onderwijs eerder dan de gewone dienstregeling. Dit heeft Breng moeten corrigeren door extra bussen te laten rijden. Zo was er dus ook nog sprake van een **tropenrooster** naast de hoogzomerdienstregeling en de gewone zomerdienstregeling. Fijn dat er is ingegrepen, maar dit had men toch kunnen voorzien?

“Nietsvermoedende buitenlandse studenten die aankomen in Nijmegen wachten bij de speciale halte van lijn 10 die niet rijdt. Op de DRIS staat alleen "geen dienstregeling beschikbaar". Voor Nederlandse reizigers is het al niet duidelijk dat lijn 10 niet rijdt, voor buitenlandse studenten is het al helemaal onduidelijk.”

Reizigers ervaren het terugbrengen van de frequentie van sommige lijnen, waardoor **hele wijken of dorpen veel minder goed bediend** worden als een groot probleem.

“Mijn klachten bestaan uit het feit dat voor een zeer lange duur een stadsdeel met ruim 15.000 inwoners en het verst verwijderd van het centrum gedurende 6 weken is verstoken van deugdelijk busvervoer. Waarom geen 4 keer per uur in de spijtijden en waarom 6 weken?”

Nagenoeg niemand heeft zoveel vakantie en de chauffeurs van Breng ook niet lijkt me. Verder dient het busvervoer m.i. een voorziening te zijn voor iedereen. Dit is nu niet het geval.”

“Zoals u weet heeft Breng zijn hoogzomerdienstregeling ingevoerd. Dat betekent dat wij in het buitengebied aangewezen zijn op een uurdienst waardoor veel jongeren en ouderen ernstig belemmerd worden in het gebruik van de bus. Ook vind ik het zeer kwalijk dat Breng dit niet vermeldt op zijn haltes. Het is alleen aangekondigd via internet en in de bussen. In een dorp als Overasselt waar veel incidentele reizigers de bus nemen is dit geen manier van communiceren. Mensen komen bij de halte en zien dan dat de bus die uitvalt, volgens de vertrekstaat op de halte gewoon zou moeten rijden. Wat voor veel verwarring en teleurstelling zorgt.”

Het ziekenhuis in Nijmegen was slecht bereikbaar in deze periode, hetgeen voor problemen zorgde bij personeel en patiënten.

“Breng heeft sinds maandag een nieuwe vakantieregeling. De regeling is gewoon niet te doen van en naar het Radboud UMC. Om het half uur gaan alle bussen naar het Radboud UMC! Daarna heb je een half uur stilte. Dit is niet te doen, zowel voor medewerkers, patiënten en bezoekers. Gisteren kwam ik een stel tegen dat voor onderzoek naar het ziekenhuis kwam. Ze waren ruim op tijd (1 uur eerder dan ze zouden moeten) van huis vertrokken, maar door de lagere frequentie waren ze net op tijd voor hun afspraak in het ziekenhuis. Dit is helemaal niet goed voor de hartslag en de metingen die bij de patiënt gedaan moeten worden. Met de lijnen 6, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 83 en 300 die allemaal naar het Radboud UMC gaan moet het toch mogelijk zijn dat er om de 5 minuten een bus naar het ziekenhuis rijdt?”

Daarnaast veel klachten over lijnen die tijdens de reguliere dienstregeling ‘busboekjeloos’ rijden: er is dan altijd binnen de 10 minuten een bus. Deze lijnen gingen terug naar 2x per uur. Reizigers geven aan begrip te hebben voor een dienstregeling die beperkt is, maar begrijpen niet dat er zo **extreem gesneden** moet worden. Vanwege de verlaagde frequentie moeten mensen langer wachten op de bus.

“De bus gaat nu 2x per uur ipv 6x. Als ik de bus mis moet ik 31 minuten wachten. Dat vind ik te gortig. Ik moet naar mijn werk.”

Dat wordt nog eens versterkt doordat sommige bussen **te vroeg wegrijden** (een probleem dat opvallend vaak gesignaleerd wordt in deze regio, ook buiten de (hoog)zomerdienstregeling om), waardoor reizigers de bus missen.

“Vandaag ben ik 30 min. later dan normaal op het werk (en moet ik dus ook 30 min. later naar huis op een vrijdag) omdat de buschauffeur 3 minuten eerder van de halte vertrok. Door de vakantiedienstregeling ben ik elke dag al 10 min. later op kantoor, maar dat zijn nu dus 40 min. geworden.”

Ook gewaardeerde **HOV-lijnen** bleven niet buiten schot en moesten het doen met een **lagere frequentie**.

“Lijn 300 (HOV Lijn Arnhem - Nijmegen) rijdt altijd 4x per uur en is een perfect alternatief voor de auto. Maar nu rijdt deze HOV lijn zelfs in de spits maar 2x per uur. Wat is dit voor onzin? De reizigers in de bus moeten net zo goed naar hun werk, we nemen niet allemaal al deze weken vrij! Gevolg: Gekozen voor ander vervoer.”

De sneldienst van de bus van Nijmegen naar Millingen, **lijn 82, was in zijn geheel geschrapt. De ritten van het alternatief voor lijn 82 (lijn 80) duurden langer. Ook was de ritprijs hoger** doordat een andere route gereden werd.

“Zonder enige vorm van communicatie is de zomerdienstregeling van lijn 82 gestopt. Er is een geel briefje geplakt op de reistijden bij de bushalte. Er was al een flink aantal bussen minder vanaf 10 juli, maar die zijn nu dus helemaal pleite. Extra reistijd voor de werkenden onder ons! Zeer vervelend en zeer onprofessioneel.”

“Per 10 juli is de zomerdienstregeling ingegaan (tot ca 3-9) en dat betekent dat lijn 82 in de spits (globaal tussen 6.00 en 8.00 uur en terug tussen ca 14.30 en ca 19.00 u) niet meer een keer of tien rijdt, maar nog maar drie keer. Begrijpelijk wanneer de zomervakantie gaande is. Maar afgelopen week (miv 24-7) werd ik onaangenaam getroffen door het feit dat er helemaal geen sneldienst (lijn 82) meer rijdt, zowel heen als terug. Dit betekent dat de bus (lijn 80 is dan de enige) er ongeveer 20 minuten langer over doet, met wat pech moet stoppen bij ca. 20 haltes en je ook nog eens een hoger tarief mag afrekenen. Op de site van Breng wordt hier echter geen melding van gemaakt.”

De informatievoorziening liet te wensen over. Dit leidt tot onduidelijkheid en onzekerheid bij reizigers. De aangepaste hoogzomerdienstregeling was slechts online (op de website van Breng) te vinden. Op de haltes stonden de tijden van de ‘gewone’ vakantiedienstregeling. De digitale borden bij de haltes gaven andere (lees: verkeerde) tijden aan. Daar had op z'n minst een mededeling over de extra aanpassingen kunnen staan, het liefst aangevuld met de werkelijke vertrektijden van de bussen.

“Bijna een uur op lijn 5 moeten wachten, op het bord staat dat de bus moet komen, maar later gaat de bus van het bord, terwijl de bus niet geweest is. Aan de achterzijde van het bord staan nog de oude tijden.”

“Dat de bussen slechts twee keer per uur ipv vier reden las ik achteraf op Twitter. 15 minuten op de bus gewacht, 15 minuten later op werk. Het veranderen van de dienstregeling is tot daar aan toe, maar de communicatie daarover is uiterst gebrekkig. Nog steeds staat het op de haltes uiterst onduidelijk aangegeven. Er staat: dienstregeling ma tm vrij, ma tm vrij vakantie en za en zo. Daaronder hangt een losse tabel, met daarop de hoogzomerdienstregeling, maar daarop wordt niet vermeld wanneer deze geldig is of dat het de hoogzomerdienstregeling betreft. Ronduit achterlijk. Daarnaast rijdt de bus op zaterdag nog 4 keer per uur, en op ma tm vr slechts 2. Kan iemand dit uitleggen? Na vraag om opheldering op twitter geen antwoord. Ik sta dagelijks uit te leggen aan mensen waarom de bus niet is gekomen, mensen snappen er niks van.”

4. OPVALLENDE ZAKEN

De overgebleven bussen waren in sommige gevallen overvol, soms moesten er zelfs mensen achterblijven, maar dat leidde niet tot de inzet van meer of grotere bussen.

De bus naar Burgers Zoo zou ontzien worden, maar blijkbaar is dat niet geheel gelukt.

In sommige gevallen was er sprake van meer dan een halvering van het aantal bussen. (Van 6 naar 2 ritten per uur)

In eerste instantie is geen rekening gehouden met de introductietijd van de universiteit en de hogeschool.

Er is bij de frequentieverlaging geen onderscheid gemaakt tussen spits en dal. En er is helemaal geen rekening gehouden met overstaprelaties die wegvallen door het rigoureus snijden in de dienstregeling.

De DRIS is blijkbaar statisch in plaats van dynamisch! En verder was de informatievoorziening aan reizigers ronduit slecht.

Sommige reizigers waren duurder uit (moesten een bus eerder nemen, in de spits, of een alternatieve lijn die er langer over deed en via een langere route). Er was geen compensatieregeling voor (vaste) reizigers.

In sommige gevallen was lopen nog het beste alternatief (om een andere bus te kunnen nemen of omdat een lange periode wachten geen pretje is).

Een uurdienst voor buitengebieden en grote wijken levert problemen op.

De lagere frequentie leidde ook tot vertragingen (volle halteplaatsen, volle bussen).

Sommige bussen vertrokken te vroeg, waardoor reizigers nog meer vertraging opliepen.

5. CONCLUSIE: NIET VOOR HERHALING VATBAAR

Dit experiment lijkt ons niet voor herhaling vatbaar. De hoogzomerdienstregeling was te weinig doordacht. En er is veel te rigoureuus geschapt in de dienstregeling. Op z'n minst zou onderscheid moeten worden gemaakt tussen spits en dal. Er moet veel beter gekeken worden naar overstapmogelijkheden van trein op bus en bus op bus. Het schrappen van een gehele (spits)lijn is onacceptabel, evenals het verlagen van de frequentie van HOV-lijnen. Er zou beter gekeken moeten worden naar een aanvaardbare bediening van grote wijken, omliggende dorpen en voorzieningen als een ziekenhuis. Ook moet worden voorkomen dat waar meerdere lijnen rijden, de bussen bijna gelijk vertrekken. De periode is bovendien te lang voor zo'n drastische ingreep in de dienstregeling. En als je zoiets doet, informeer de reizigers dan tenminste fatsoenlijk, op alle mogelijke manieren. En een tegemoetkoming voor de (vaste) reizigers is in zo'n geval wel op z'n plaats. Nu kan het niet anders dan gezien worden als een bezuiniging, ten koste van reizigers.

EEN OVERZICHT VAN ALLE KLACHTEN DIE BINNEN ZIJN GEKOMEN IN HET MELDPUNT

Weverstraat - lijn 1 naar Velp

De tijden op het bord van de [tijdelijke] dienstregeling klopten niet met de tijd dat de bus werkelijk komt, en op het digitale bord worden vermeld. Zou volgens dienstregeling om 8.35 gaan, maar komt dus 8.45 uur. *Gevolg: Trein gemist*

Arnhem Centraal Station – lijn 1 naar Velp

Ik moet de zomerperiode gewoon werken. De uitgedunde dienstregeling sluit niet aan op mijn werktijden. Ik moet of te vroeg weggaan van mijn werk of langer blijven of een half uur zitten niks op het station (ik kan helaas geen piano spelen). *Gevolg: Lang moeten wachten*

Station Nijmegen Dukenburg - lijn 2 naar Nijmegen CS

Ik wilde lijn 2 nemen van ongeveer 15:58/15:59. Ik miste mijn aansluiting met lijn SB58 naar Kleve omdat a. ik niets wist van een zomerdienstregeling (op de papieren reistijden in het bushokje staat niks over andere reistijden in de zomervakantie) en b. De bus was niet om 16:08 op station Dukenburg. Lijn 331 om 16:13 was er nog eerder. Mijn aansluitende bus gaat maar 1x per uur om :19 of :20 en die heb ik gemist! *Gevolg: Te laat op bestemming*

Leuvenbroek, Nijmegen – lijn 2 naar Nijmegen CS

Wij moesten om 10.00 uur in Druten zijn. Door de halfuursdiensten was onze vertrektijd 8.30 uur. We kwamen aan in Druten om 9.35 uur. Dit sluit niet prettig aan. Met de auto bereik je dit in 30 minuten. *Gevolg: Ontevreden gevoel*

Station Nijmegen Dukenburg – lijn 2 naar St. Maartenskliniek, Nijmegen

Ik moest om half tien bij de huisarts zijn. Lijn 2 stopt voor de deur. Ik had de keuze: om 9.05 bij de huisarts te zijn (volgens dienstregeling komt de bus om 9.02 bij de halte) of na half 10 bij de huisarts aankomen. *Gevolg: Ik ben maar met de fiets gegaan. Ik was liever met de bus gegaan (stopt voor de deur).*

Leuvenbroek, Nijmegen – lijn 2 naar station Nijmegen

Omdat de eerste bus pas om 05.55 vertrekt vanaf mijn halte haal ik de eerste trein niet naar Amsterdam van 06.12 uur. Dit scheelt mij ruim 30 minuten reistijd omdat ik in Utrecht ook nog moet overstappen. Vaak is de trein die uit Maastricht komt te laat. *Gevolg: Te laat op bestemming*

Station Nijmegen Dukenburg – lijn 2 naar Valkhof, Nijmegen

1 x per 30 minuten is veel te weinig. Dat geldt voor alle buslijnen, behalve lijn 6. *Gevolg: De bussen zijn overvol*

Plein 1944, Nijmegen – lijn 2 naar Lindeholt-West, Nijmegen

De bus was overvol. Geen zitplaatsen, staan amper mogelijk door kinderwagens, dus een hoop gefrustreerde mensen, en toch ook onduidelijkheid: veel mensen wisten niet dat de bus slechts om de 30 minuten reed. Daarnaast was de bus 5 minuten te laat en dat is lang als je al een half uur staat te wachten.

Gevolg: Lang moeten wachten

Meeuwse Acker, Nijmegen – lijn 2 naar St. Maartenskliniek, Nijmegen

Geen communicatie vooraf. Buschauffeurs die defensief en ongeïnteresseerd reageren. Ik zie het dagelijks gebeuren. Display op CS staat uit. Lijn 7 geschrapt. *Gevolg: Te laat op bestemming*

Plein 1944, Nijmegen – lijn 2 naar Mesdagstraat, Nijmegen

Dit is een traject waarop maar één lijn rijdt. Als je dan ook nog in de frequentie gaat snijden dan wordt de spoeling wel heel erg dun. Resulteert in lange wachttijden bij de terugreis omdat het einde van mijn werkzaamheden niet aansluit bij de vertrektijden van de bus. En het maakt wel degelijk een groot verschil of je 15 minuten moet wachten of 30 minuten. *Gevolg: Lang moeten wachten*

Wedesteinbroek, Nijmegen – lijn 2 naar St. Maartenskliniek, Nijmegen

Mijn klachten bestaan uit het feit dat voor een zeer lange duur een stadsdeel met ruim 15.000 inwoners en het verst verwijderd van het centrum gedurende 6 weken is verstoken van deugdelijk busvervoer. Waarom geen 4 keer per uur in de spits en waarom 6 weken? Nagenoeg niemand heeft zoveel vakantie en de chauffeurs van Breng ook niet lijkt me. Verder dient het busvervoer m.i. een voorziening te zijn voor iedereen. Dit is nu niet het geval. *Gevolg: Veel te vroeg op werk, waardoor dit overwerk gecompenseerd zal worden. Tevens problemen m.b.t. de laatste week met schoolgaand kind. Dit zal er voor zorgen dat ik te laat op mijn werk verschijn. Verder bij werk buiten Nijmegen is er een extra reistijd welke varieert van 30 tot 45 minuten (heen en terug).*

St. Maartenskliniek, Nijmegen - lijn 2 naar Beuningen

Doordat de zomerdienstregeling van start is gegaan wordt de reis naar en van mijn werkgever St. Maartenskliniek naar mijn huisadres Pottenbakker te Beuningen ernstig vertraagd: reisduur 1 1/2 uur, geen aansluiting en dat 6 weken lang, niet iedereen gaat in het hoogseizoen met vakantie!! Belachelijk als

trouwe buspassagier met jaarabonnement ben ik samen met vele anderen hiervan de dupe. Terwijl ik hoor van een chauffeur dat er 40 chauffeurs zitten in de kantine, die geen werk hebben, dat is toch ook geen dagbesteding en erg duur!! Onbegrijpelijk!!! Er zit ook geen aangepaste dienstregeling bij de haltes je moet steeds op je pc kijken hoe laat de bus komt. *Gevolg: Lang moeten wachten*

Nieuweweg, Groesbeek – lijn 5 naar Beuningen

Op maandag 25 juli hing bij de bushalte Nieuweweg nog steeds de dienstregeling zoals gebruikelijk. Na een telefonische klacht van mij heeft men deze de volgende dag vervangen door de hoogzomerdienstregeling. *Gevolg: Lang moeten wachten*

Biezenstraat, Nijmegen - lijn 5 naar Groesbeek

Zoals wel vaker mis ik de bus zodra ik mijn flat uit loop. Ik woon pal achter de bushalte. Normaliter niet erg maar nu moest ik een half uur wachten. Ik ben uiteindelijk gaan lopen naar het centrum omdat ik in 30 minuten lopen ook op de plaats van bestemming zou aankomen. Maar ik heb daar erg veel last van ondervonden omdat ik een hartpatiënt ben en een stuk minder fit, hierdoor is de bus voor mij erg belangrijk. 30 minuten op een bus wachten is mij te gek. Helemaal als het om een rit gaat van nog geen 10 minuten! *Gevolg: Lang moeten wachten, ben gaan lopen*

Merwedestraat, Nijmegen – lijn 5 naar Groenestraat, Nijmegen

De bussen sluiten niet aan. Als ik op het station aankom, rijdt lijn 8 net weg. Normaal altijd aansluiting. *Gevolg: uur onderweg, normaal maximaal 20 min. Gevolg: Te laat op bestemming, heb een eind moeten lopen*

Kamphuisenlaan, Arnhem – lijn 5 naar Schuytgraaf, Arnhem

Moet 's morgens vroeg in ziekenhuis Rijnstate zijn. Door de zomerdienstregeling moet ik een half uur eerder van huis vertrekken dan ik met de normale dienstregeling zou moeten. Voor oudere mensen die veelal gebruik maken van het openbaar vervoer een slechte zaak! *Gevolg: Volgende keer niet de bus*

Centraal Station, Nijmegen – lijn 5 naar Groesbeek

Bijna een uur op lijn 5 moeten wachten, op het bord staat dat de bus moet komen, maar later gaat de bus van het bord, terwijl de bus niet geweest is. Aan de achterzijde van het bord staan nog de oude tijden. *Gevolg: Lang moeten wachten*

Centraalspoor, Arnhem – lijn 5 naar Presikhaaf, Arnhem

Dat de bussen slechts twee keer per uur ipv vier reden las ik achteraf op Twitter. 15 minuten op de bus gewacht, 15 minuten later op werk. Het veranderen van de dienstregeling is tot daar aan toe, maar de communicatie daarover is uiterst gebrekkig. Nog steeds staat het op de haltes uiterst onduidelijk aangegeven. Er staat: dienstregeling ma tm vrij, ma tm vrij vakantie en za en zo. Daaronder hangt een losse tabel, maar daarop wordt niet vermeld wanneer deze geldig is, of dat het de hoogzomerdienst betreft. Ronduit achterlijk. Daarnaast rijdt de bus op zaterdag nog 4 keer per uur, en op ma tm vr slechts 2. Kan iemand dit uitleggen? Na vraag om opheldering op Twitter geen antwoord. *Gevolg: Eenmalig te laat, verder schikt de dienstregeling mij toevallig wel. Echter sta ik dagelijks uit te leggen aan mensen waarom de bus niet is gekomen, mensen snappen er niks van.*

Kazerne Groesbeekseweg, Nijmegen – lijn 5 naar Beuningen

Niet meer mogelijk op een redelijke tijd op station Nijmegen te komen. *Gevolg: Niet op reis gegaan*

De Oude Molen, Groesbeek – lijn 5 en 13 naar Wijchen

Veel te weinig bussen met hetzelfde (normaal gesproken al) veel te hoge tarief. *Gevolg: Lang moeten wachten*

Komend vanuit Zeist – verder met lijn 5,3

Je hebt totaal geen aansluiting van de trein op de bussen. (Bijna geen 1 busaansluiting). *Gevolg: Lang moeten wachten en langer onderweg*

Kroonse Wal, Arnhem – lijn 6 naar Rijnstraat, Arnhem

Wanneer ik uit mijn werk kom kan ik net lijn 6 halen naar de Laar-West. Wat schetst mijn verbazing maandagavond: geen lijn 6 alleen lijn 5 Schuytgraaf. Dit houdt in dat ik een eind moet lopen en een druk kruispunt over moet steken anders moet ik nog verder lopen terwijl ik net uit mijn werk kom waar ik al de hele tijd gestaan en gelopen heb. Ik vind dit niet kunnen en dan 6 weken lang terwijl er al minder bussen rijden door de afwijkende dienstregeling in de vakantie. Ook toen ik vandaag naar mijn werk ging stond ik om 6 over twee voor niets te wachten bij de bushalte op de Kroonse Wal. Geen enkele mededeling op het bord en ik, bang om niet op tijd op mijn werk te komen, moest tot half drie wachten op lijn 6. Wat een service zeg, niet iedereen is op vakantie en moet gewoon werken. Het is toch geen stijl dat je nu een half uur langer moet wachten. Degene die dit verzint maakt zelf zeker geen gebruik van het openbaar vervoer, anders zou je, je wel beter in de service aan de passagier verplaatsen. *Gevolg: Te laat op bestemming*

Nijmegen Centraal Station – lijn 6,9,10,11,12,13,14,15,83,300 naar Radboud UMC, Nijmegen

Breng heeft sinds maandag een nieuwe vakantieregeling. De regeling is gewoon niet te doen van en naar het Radboudumc. Het ziekenhuis is het grootste ziekenhuis in Gelderland en één van de grootste van het land. En de bereikbaarheid is zo slecht! Om het half uur gaan alle bussen naar het Radboudumc! Daarna heb je een half uur stilte. Dit is niet te doen zowel voor medewerkers, patiënten en bezoekers. Gisteren kwam ik een stel tegen dat voor onderzoek naar het ziekenhuis kwam. Ze waren ruim op tijd (1 uur eerder dan ze zouden moeten) van huis vertrokken, maar door minder rijdende bussen, waren ze net op tijd voor hun afspraak in het ziekenhuis. Dit is helemaal niet goed voor de hartslag en de metingen die bij de patiënt gedaan moeten worden. Met de lijnen 6, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 83 en 300 die allemaal naar het Radboudumc gaan, het moet toch mogelijk zijn dat er altijd om de 5 minuten een bus naar het ziekenhuis rijdt??? *Gevolg: Te laat op bestemming*

Arnhem CS – lijn 7 naar Rijkerswoerd, Arnhem

Trein komt binnen op een spoor helemaal achteraan en de bus vertrekt om precies 8.57 uur. Bus gemist en moet hierdoor 15 minuten wachten. Dienstregelingen sluiten totaal niet meer op elkaar aan. Trein later nemen is geen optie omdat je dan hetzelfde probleem hebt. Ik moet nu elke dag een trein vroeger pakken om op tijd op het werk te zijn. Dit geldt al sinds de dienstregeling is ingegaan. *Gevolg: Lang moeten wachten*

Thorbeckestraat, Nijmegen – lijn 8 naar Canisius Wilhelmina Ziekenhuis, Nijmegen

Niet op de hoogte van de nw. regeling, moesten naar 't ziekenhuis voor afspraak.....gepland de bus van 09.31...deze kwam dus niet!! *Gevolg: Te laat op bestemming*

Hengstdalseweg/Broerdijk, Nijmegen – lijn 8 naar Hatert

Vindt de hoogzomerdienstregeling niet klantvriendelijk. Want juist in deze periode heeft de mens meer behoefte om er op uit te gaan! Even naar de stad, of naar die vriendin in Dukenburg. Door deze dienstregeling ben je zo'n lange tijd onderweg. Als je je aansluiting mist (op het station bv.), moet je soms wel 25 tot 30 minuten wachten op lijn 331 of welke andere lijn dan ook. Ik vind deze hoogzomerdienstregeling een dieptepunt in de service van Breng! *Gevolg: Lang moeten wachten*

Koningshof, Nijmegen - lijn 8 naar Hatert

Te kleine bus. En dat op een heel drukke lijn. *Gevolg: Een overvolle bus. Heel veel ouderen moesten staan. Dat kan niet!! Voortaan een dubbele bus inzetten.*

Hengstdalseweg/Broerdijk, Nijmegen – lijn 8, Nijmegen

Normaal vanaf 09.00 uur kan ik gebruik maken van mijn 65+ OV pasje. Nu pas vanaf 09.22 uur. Dus nu, ivm de afspraak, moest ik ook nog de reis naar het CWZ betalen. Weer een volle bus. *Gevolg: Omdat ik normaal de bus van 09.00 uur neem naar het ziekenhuis, moest ik nu de rit betalen. De eerstvolgende bus vertrekt pas om 09.22 uur.*

Obrechtstraat, Nijmegen – lijn 8 naar Hatert, Centrum Nijmegen

Ik ontdekte bij de halte dat de bus net weg was. Dus maar lopen. In de Hertogstraat waren niet de juiste vertrektijden aangegeven. Dus ik mis weer mijn bus. In plaats van wachten 30 minuten gaan lopen. Wel zwaar met mijn nieuw aangeschafte koffer. *Gevolg: Twee keer lopen*

Hengstdalseweg/Broerdijk, Nijmegen – lijn 8 naar Begraafplaats Jonkerbos, Nijmegen

Doordat o.a. lijn 8 om het half uur rijdt, staan er meer mensen bij de haltes, en daardoor komen de bussen nog later aan. Door de hoogzomerdienstregeling maak ik dan maar minder gebruik van de bus. Leve het OV. *Gevolg: Volgende keer niet de bus*

Stadhuis, Nijmegen – lijn 8 naar Berg en Dal

De bus had vertraging, c.q. oponthoud, aldus het digitale meldingsscherm, na weer tien minuten gewacht te hebben kwam er geen enkele bus meer aan bij deze centrale halte (nota bene midden in het centrum bij het Stadhuis). *Gevolg: Gekozen voor ander vervoer*

Hengstdalseweg/Broerdijk, Nijmegen – lijn 8 naar Hatert

Heel vervelend dit rooster. Als ik de bus mis duurt het een half uur voordat er weer één komt. Er is maar 1 lijn die op dit traject rijdt. Ben slecht ter been en reis met 2 kleine kinderen. *Gevolg: Lang moeten wachten*

Broerdijk, Nijmegen station – lijn 8 naar Canisius Wilhelmina Ziekenhuis, Nijmegen

Aansluitingen met treinen kloppen niet ; afspraken ziekenhuizen geven problemen door halfuursdiensten. *Gevolg: Trein gemist, lange wachttijd*

Hengstdalseweg/Broerdijk, Nijmegen - lijn 8 en 331, Nijmegen

Door de halfuursdienstregeling volle halteplaatsen, waardoor bus nog later aankomt bij de volgende haltes. Ook overvolle bussen. *Gevolg: Te laat op bestemming*

Hatert Centrum / Couwenbergstraat – lijn 9,6,8 naar Nijmegen

Van de totaal 15 bussen nu nog maar 8! Lijn 9, die ik het vaakst heb, rijdt zelfs maar 1 keer per uur, daar heb ik nu totaal niks aan! *Gevolg: Lang moeten wachten*

Gasselsedam, Overasselt – lijn 9 naar Nijmegen CS

Zoals u weet heeft Breng zijn hoogzomerdienstregeling ingevoerd. Dat betekent dat wij in het buitengebied aangewezen zijn op een uurdienst waardoor veel jongeren en ouderen ernstig belemmerd worden in het gebruik van de bus. Ook vind ik het zeer kwalijk dat Breng dit niet vermeldt op zijn haltes. Het is alleen aangekondigd via internet en in de bussen. In een dorp als Overasselt waar veel incidentele reizigers de bus nemen is dit geen manier van communiceren. Mensen komen bij de halte en zien dan dat de bus die uitvalt, volgens de vertrekstaat op de halte gewoon zou moeten rijden. Wat voor veel verwarring en teleurstelling zorgt. *Gevolg: Niet op reis gegaan*

Hoogstraat, Overasselt – lijn 9 naar Grave, Nijmegen

Verbaasd en geschrokken van de zomerdienstregeling waarbij de halfuursdienst naar Nijmegen en terug verminderd is tot eens per uur. *Gevolg: Niet op reis gegaan, want: minstens een kwartier langer onderweg en tweemaal overstappen*

Hoogstraat, Overasselt - lijn 9 naar Nijmegen, Prins Bernhardstraat

In januari print ik de nieuwe busregeling uit, met de aangegeven opmerkingen over 'Rijdt niet van ... t/m ..., van ... t/m ..., enz!'. Op 17 augustus wilde ik de bus van 11.15 pakken. Ik kwam er bij de bushalte pas achter dat die niet ging. Ik heb van tevoren mijn overzicht van januari geraadpleegd (omdat het zomer is, je weet maar nooit...). Ook achteraf zie ik niet dat ik dit had kunnen weten. Dat is niet fraai. Nu lees ik in de krant dat het te maken heeft met de hoogzomerdienstregeling. Maar dat die er is, bovenop de zomerdienstregeling, dat had ik wel even willen weten! *Gevolg: Lang moeten wachten*

Nijmegen Centraal Station – lijn 10, 300, 11, 14, 15 naar Universiteit v.v.

Dagelijks meer dan 40 minuten vertraging ivm overvolle bussen en extreem lage frequentie buslijnen (zomerdienstregeling loopt door ondanks drukte op universiteit). De afgelopen dagen laat de bus telkens 30-tallen passagiers staan bij de halte. De opvolgende bussen doen dat ook. Vaak lukt het pas na 45 minuten een krappe staplek te bemachtigen. Zeer vervelend voor een forens als ik. Terwijl ik toch hoge reiskosten betaal voor dit vervoer. [Van OV loket]

Nijmegen Centraal Station – lijn 10 naar station Nijmegen Heyendaal

Nietsvermoedende buitenlandse studenten die aankomen in Nijmegen wachten bij de speciale halte van lijn 10 die niet rijdt. Op de DRIS staat alleen "geen dienstregeling beschikbaar". Voor Nederlandse reizigers is het al niet duidelijk dat lijn 10 niet rijdt, voor buitenlandse studenten is het al helemaal onduidelijk.

Station Nijmegen – lijn 10,11,12,13,14,15 naar station Nijmegen Heyendaal

Op zich prima en begrijpelijk dat er een zomerregeling is, maar waarom nou direct zo rigoureuus? De HAN is gesloten, maar de universiteit werkt gewoon door. Het is daar uiteraard minder druk, maar er wordt wel gewerkt en er wordt summerschool gegeven! OV is dus wel nodig. Bovendien is de dienstregeling richting universiteit niet handig: de lijnen die rijden, rijden vrijwel allemaal tegelijk, zodat daarna weer een tijd gewacht moet worden. Als laatste even een zorg: de universiteit begint op 29 augustus met haar colleges, de zomerdienstregeling duurt tot 4 september. *Gevolg: die eerste week kan wel eens knap chaotisch worden!*

Wijchen, Kraaijenberg - lijn 13 naar station Nijmegen Dukenburg

De 1e bus gaat te laat waardoor ik niet tijdig op mijn werk kom. *Gevolg: Gekozen voor ander vervoer: met als gevolg extra benzinekosten en iemand moeten vragen om mij te brengen.*

Wijchen, Kraaijenberg - lijn 13 naar Bijsterhuijzen 10e straat

Door de gewijzigde reistijden is het onmogelijk om bijtijds op mijn werk aan te komen. *Gevolg: Te laat op bestemming*

Station Nijmegen Heyendaal – lijn 14 naar Brakkenstein, Nijmegen

Het is ontzettend vervelend dat de bus minder is gaan rijden. Als blinde kan ik niet zomaar op de fiets stappen en ik ben dus afhankelijk van deze bus. *Gevolg: Lang moeten wachten*

Nijmegen CS - lijn 14 naar Brakkenstein, Nijmegen

Eerste bus kwam niet, de 2e veel te laat. Langer dan een uur moeten wachten. *Gevolg: Afspraak gemist*

Valkhof Nijmegen – lijn 14,331 naar Elst

Het toppunt was wel toen ik voor mijn bedrijf 3 dagen per week van de binnenstad van Nijmegen naar het centrum van Elst moest reizen tijdens de hoogzomerregeling in combinatie met de werkzaamheden aan het spoor en in de binnenstad. Normaal gesproken is er tussen twee kernen die zo dicht bij elkaar liggen best een goede OV-verbinding. Alleen kon ik nu maar twee keer per uur reizen en de bussen kwamen op totaal onvoorspelbare plekken en tijden. De ene keer stopte de bus wel op de normale halte, de andere keer niet, zonder dat hier vooraf achter te komen was via aankondigingen op de bushalte of via apps. Doordat er omgereden werd, kwam de bus ook ineens veel te vroeg, of veel te laat. Met de trein ipv de bus gaan was zo ook geen optie meer. En er is zo geknipt in de lijnen dat naar Elst nu twee keer per uur 2 bussen grotendeels achter elkaar aan rijden, in plaats van het een beetje te spreiden. Met het OV gaan leverde me daardoor zoveel frustratie en tijdsverlies op, om maar niet te laat te komen bij afspraken, dat, toen er een goedkope auto voorbij kwam op Facebook, ik na vele jaren twijfelen tussen OV en auto nu toch maar voor een auto gegaan ben. Ondanks alle nadelen die daaraan kleven aangezien ik middenin de binnenstad woon. Maar ik kan niet aan al mijn verplichtingen voldoen als ik afhankelijk ben van zulk slecht georganiseerd OV. *Gevolg: Volgende keer niet de bus*

Frankrijkstraat, Lent – lijn 15, Nijmegen

7.00 uur bus rijdt niet meer door hoogzomerdienstregeling. *Gevolg: Te laat op bestemming*

Stadswaardenlaan, Arnhem - lijn 33 naar Velperplein, Arnhem

Bus was al te vroeg vertrokken. Er rijden al bijna geen bussen en dan vertrekken ze ook nog te vroeg of rijden gewoon door omdat er (nog) niemand staat. *Gevolg: Te laat op bestemming*

Grevenveld, Huissen - lijn 33 naar Arnhem centraal

Ik heb heel lang moeten wachten best vervelend, 2 bussen per uur van lijn 33 en 2 bussen van 300, kunnen er niet meer bussen naar Arnhem, best vervelend dit, de meeste tijd zijn de bussen overvol. *Gevolg: Lang moeten wachten*

Station Arnhem zuid - lijn 53 naar Kronenburg, Arnhem

Er rijden al weinig bussen daar heen en nu ook nog 1 keer per uur *Gevolg: Volgende keer niet de bus maar de fiets*

Nijmegen CS – lijn 80 naar Millingen a/d Rijn

Overvolle bus, tien minuten te laat. Bovendien waren de haltes in Nijmegen Centrum grotendeels opgeheven zonder waarschuwing van de chauffeur. De infopanelen gaven ook geen gewijzigde haltes aan. *Gevolg: Afspraak gemist*

Beek, gemeentehuis – lijn 80 naar Nijmegen CS

Bus overvol en kwartier te laat. *Gevolg: Trein gemist*

Millingen aan de Rijn - lijn 80 naar Nijmegen

Vanmorgen wilde ik de bus, volgens dienstrooster, van 07.51 uur nemen, maar die kwam niet. Pas met de bus van 08.06 uur kon ik mee. Dit terwijl het vanmorgen erg koud was, sta je daar ruim 20 min. te wachten. Lijn 82 is er ook al uitgehaald. Ik was hier erg boos over. *Gevolg: Te laat op bestemming*

Kerkplein, Leuth – lijn 82 naar stationsplein, Nijmegen

Lijn 82 nu plotseling helemaal vervallen ipv de al eerder uitgedunde dienstregeling. *Gevolg: Te laat op bestemming*

Rembrandtstraat, Millingen a/d Rijn – lijn 82 naar Station Nijmegen

Lijn 82 zou in eerste instantie 's morgens 3 keer van Millingen aan de Rijn naar Nijmegen vertrekken en 's middags 3 keer van Nijmegen naar Millingen aan de Rijn. Nu heeft Breng zonder ook maar enige aankondiging al deze diensten geschrapt. Het enige wat ze hebben gedaan is bij de haltes er een briefje overheen plakken. Als je melding maakt bij Breng zeggen ze dat het op de website aan staat gegeven, maar het enige, als je zoekt naar lijn 82, is dat je dan eerst helemaal naar beneden moet scrollen en dat je dan te zien krijgt dat lijn 82 pas weer vanaf 4 september rijdt. Maar als je reisinformatie op gaat vragen, staat lijn 82 er nog wel gewoon tussen. *Gevolg: Langer moeten wachten op andere buslijn (80) en daardoor ook langer onderweg. Lijn 80 doet alle dorpen aan en lijn 82 is een sneldienst.*

Nijmegen CS – lijn 82 naar Millingen aan de Rijn

Lijn 82 (sneldienst) is vanwege zomerregeling opgeheven. Naast meer reistijd ook nog eens duurder in verband met het aandoen van diverse extra dorpen waar toch bijna niemand uitstapt. *Gevolg: Duurder en langere reistijd*

Nijmegen Station – diverse lijnen naar Kelfkensbos, Nijmegen (o.a. lijn 82, 14, 2)

Kwam met veel bagage terug van vakantie. Wilde bus naar nabij mijn woning in de binnenstad nemen. Maar noch Kelfkensbos/Voerweg noch Plein 44 werden die dag bediend. *Gevolg: Ben gaan lopen. Was nog net op tijd thuis om snel naar de winkel te kunnen voor het weekend.*

Millingen aan de Rijn, gemeentehuis – lijn 82 naar station Nijmegen

In de zomerperiode kan ik alleen om 7.24 uur of 7.54 uur met de bus rechtstreeks naar Nijmegen waardoor ik een half uur later op mijn werk ben dan normaal. Aan het einde van de dag ben ik gebonden aan de bus van 17.08 uur of ik moet een uur wachten op een rechtstreekse verbinding naar Millingen aan de Rijn. *Gevolg: Geen mogelijkheden op het werk om flexibel te zijn.*

Millingen aan de Rijn, gemeentehuis – lijn 82 naar Nijmegen CS

Buslijn 82 rijdt de hele zomer niet. Je kunt alleen met buslijn 80 over Ooij en Beek. Langere reis en meer betalen. *Gevolg: Gekozen voor ander vervoer*

Millingen aan de Rijn, gemeentehuis – lijn 82 naar station Nijmegen Centraal

Lijn 82 moet weer terug in Millingen aan de Rijn. Anders ben je ruim 20 minuten langer onderweg om in Nijmegen te komen. Mijn vrouw heeft geen rijbewijs maar werkt in Arnhem. *Gevolg: met lijn 82 is ze ruim een uur onderweg, met lijn 80 ruim anderhalf uur.*

Millingen aan de Rijn, Gezondheidscentrum – lijn 82 naar Nijmegen

Per 10 juli is de zomerdienstregeling ingegaan (tot ca 3-9) en dat betekent dat lijn 82 in de spits (globaal tussen 6.00 en 8.00 uur en terug tussen ca 14.30 en ca 19.00 u) niet meer een keer of tien rijdt, maar nog maar drie keer. Begrijpelijk wanneer de zomervakantie gaande is. Maar afgelopen week (miv 24-7) werd ik onaangenaam getroffen door het feit dat er helemaal geen sneldienst (lijn 82) meer rijdt, zowel heen als terug. Dit betekent dat de bus (lijn 80 is dan de enige) er ongeveer 20 minuten langer over doet, met wat pech moet stoppen bij ca. 20 haltes en je ook nog eens een hoger tarief mag afrekenen. Op de site van Breng wordt hier echter geen melding van gemaakt (gisteren heb ik dat nog nagekeken), dus balen met hoofdletters!! In het verleden heeft Breng (of voorganger) dit geintje als eens eerder uitgehaald en toen is er o.a. door toedoen van de toenmalige wethouder een stokje voor gestoken, om de mensen die in de zomerperiode moeten werken nog een klein beetje tegemoet te komen. *Gevolg: Te laat op bestemming*

Millingen aan de Rijn, Heerbaan - lijn 82 en 13 naar Nijmegen en Wijchen, Bijsterhuizen

Omdat ze de sneldienst van Millingen naar Nijmegen eruit hebben gegooid met de zomer, mis ik mijn aansluiting richting Bijsterhuizen Wijchen. En daardoor kan ik pas later beginnen op mijn afdeling en dus leveringen mislopen. *Gevolg: Lang moeten wachten*

Mea Vota, Huissen – lijn 300 naar Arnhem

Lijn 300 (HOV Lijn Arnhem - Nijmegen) rijdt altijd 4x per uur en is een perfect alternatief met de auto. Maar nu rijdt deze HOV lijn zelfs in de spits maar 2x per uur. Wat is dit voor onzin? De reizigers in de bus moeten net zo goed naar hun werk, we nemen niet allemaal al deze weken vrij! *Gevolg: Gekozen voor ander vervoer*

Loostraat, Bemmelen – lijn 300,99 naar Grave busstation

Dankzij de hoogzomerdienstregeling van Breng met zelfs een halfuursdienst op een HOV lijn die langs de ziekenhuizen in Nijmegen rijdt, mis ik de aansluiting op de bus naar Grave. *Gevolg: een uur extra reistijd per dag. Gevolg: Gemiste aansluiting op andere bus (zowel heen als terug)*

De Griend, Elst- lijn 331 naar Nijmegen

Te lang moeten wachten op de bus. *Gevolg: Te laat op bestemming*

Smetiusstraat, Nijmegen – lijn 331 naar Weezenhof, Nijmegen

Onduidelijkheid en ongelijk verdeeld. Er hangen 2 affiches met verschillende vertrektijden (lijn 331). Het blijkt dat lijn 331 en lijn 2 tussen het Valkhof-Centraal Station en de Brabantse Poort in de avonduren pal achter elkaar rijden. De een met het overslaan van 3 haltes tussen Centraal Station en de Neerbosscheweg (lijn 331) en de ander (lijn 2) die wel alle haltes aandoet. *Gevolg: Lang moeten wachten*

Meijhorst sporthal, Nijmegen – lijn 331 naar Burchtstraat, Nijmegen

Volgens boekje ging de bus 4x per uur. Bus van 12.16u kwam helemaal niet, 12.33u was de volgende. Volgens boekje ook over de Burchtstraat, ging echter maar tot Plein 44. 'S Avonds terug geen bus om 19.33u op Nassausingel, toen naar station gelopen daar pas een bus om 20.07u.!!!! *Gevolg: Volgende keer niet de bus*

Canisiussingel, Nijmegen – lijn 331 naar Velp

Lijn 331 was net weg, zodat ik bijna een half uur moest wachten op de volgende. Een halfuursdienst is te mager voor een HOV-lijn als bus 331. *Gevolg: Lang moeten wachten*

Nijmegen Station - lijn 331 naar Velp

Lijn 6 richting Neerbosch Oost sluit op geen enkele busverbinding naar Arnhem meer aan. Lijn 14 is dan al weg en op 331 moet je bijna een halfuur (!) wachten. *Gevolg: Gekozen voor ander vervoer*

Nijmegen, Jonagoldstraat - lijn 331 naar Hunnerpark/Canisiussingel, Nijmegen

1. Op de haltestaat bij de halte Nijmegen-Noord (Oosterhout) Jonagold staat dat in de afwijkende/zomer dienstregeling er 4 bussen rijden tussen 08.00 en 09.00 uur, echter rijden er maar 2. Foutieve informatie waardoor ik te laat op mijn werk was. 2. De bus van 08.18 is regelmatig veel te vroeg waardoor ik deze mis en de volgende bus van 08.48 uur is dan weer te laat waardoor ik uiteindelijk 45 minuten sta te wachten. Als er dan 2 bussen per uur rijden laat deze dan ook op de juiste tijden rijden. *Gevolg: Lang moeten wachten*