

Exploitatieplan 2022 ZOB (concept)

Hermes - Zuidoost Brabant

16 juni 2021

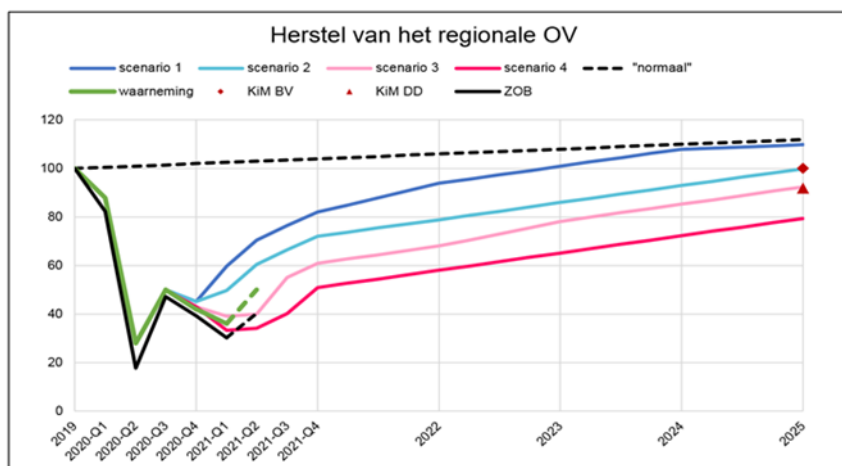
Inhoud

1.	Inleiding	3
2.	Transitieplan	5
3.	Terugblik 2021	7
4.	Voorstellen	8
5.	Beschrijving wijzigingen per lijn	10
	Lijn 2 Eindhoven CS – Blixembosch Oost	10
	Lijn 3 Eindhoven CS – Blixembosch West	10
	Lijn 4 Eindhoven CS – Heesterakker	111
	Lijn 5 Eindhoven CS – 't Hofke	11
	Lijn 8 Eindhoven CS – Acht	11
	Lijn 9 Eindhoven CS – Best	11
	Lijn 12 Eindhoven CS – Gijzenrooi	11
	Lijn 15 Eindhoven CS – Veldhoven	11
	Lijn 16 Eindhoven CS – Veldhoven	11
	Lijn 23 Helmond - Boxmeer	122
	Lijn 318 Eindhoven CS – Luyksgestel	122
	Lijn 320 Eindhoven CS – Helmond	12
	Lijn 321 Eindhoven CS – Gemert	12
	Lijn 402 Eindhoven CS – Veldhoven Zonderwijk	12
	Lijn 403 Eindhoven CS – Oerle Zuid	12
	Lijn 405 Eindhoven CS – Achtse Barrier	12
	Lijn 406 Eindhoven CS – Ekkersrijt	133
6.	Overzicht kleine (tussentijdse) wijzigingen	14
7.	Voorstel te volgen procedure	17

1. Inleiding

Voor u ligt het exploitatieplan 2022. Dit exploitatieplan is gemaakt in een periode dat we te maken hebben met de corona pandemie en er in de wereld een aantal fundamentele dingen minder vanzelfsprekend zijn geworden. Het openbaar vervoer in Nederland is sinds maart 2020 geconfronteerd met een ongekennde reizigersdaling en een daarmee gepaard gaande daling van de reizigersopbrengsten. Op Rijksoverheid is met het OV in Nederland voor 2020 en 2021 de afspraak gemaakt dat het OV blijft rijden en beschikbaar is voor mensen die in de cruciale beroepen van en naar hun werk moeten reizen (zoals verpleegkundigen, verzorgers, mensen die werken in de foodindustrie, pakketbezorgers, leraren, medewerkers kinderopvang etc). Hermes is er als mobiliteitsprovider trots op dat we met deze backbone (goed OV) hebben bijgedragen om de Covid pandemie te lijf te gaan door voor reizigers die werkzaam zijn in een cruciaal beroep een veilige plek te bieden in onze voertuigen. Dat betekent echter ook dat we de afgelopen 1,5 jaar gedurende een lange periode geen andere reizigers (studenten, forenzen, toeristen, Eindhoven Airport reizigers, etc.) hebben mogen ontvangen in de bus. Gewoon reizen met het OV werd ontmoedigd tot 19 mei 2021. In overleg met onze opdrachtgever de Provincie Noord-Brabant en het Rijk hebben we in de afgelopen periode onze dienstregeling beperkt afgeschaald; zo'n 92% van onze dienstregeling (t.o.v. referentiejaar 2019) zijn we blijven rijden. Dat is voor 2020 en 2021 mogelijk geweest doordat het Rijk met de zogenaamde Beschikbaarheids Vergoeding Openbaar Vervoer (BVOV) grotendeels de kosten heeft gecompenseerd.

In het tweede kwartaal van 2021 zijn de eerste tekenen van reizigersherstel gelukkig zichtbaar. Reizen met het OV is weer voor iedereen mogelijk; scholen zijn weer (gedeeltelijk) opengegaan en vooral het MKB is weer meer onderweg (van woonadres-naar werklocatie). Ook de winkels en terrassen zijn weer open en het vliegverkeer laat ook een voorzichtig herstel zien. Dat alles bij elkaar leidt ertoe dat reizigers weer meer met het Openbaar Vervoer gaan reizen.



Reizigersherstel ZOB 28 mei 2021
richting scenario 3

Toch bedraagt het aantal reizigers in juni 2021 in Zuidoost Brabant nog maar 50% ten opzichte van 2019. Bovenstaande tabel toont ook aan dat de reizigersontwikkeling in ZOB (zwarte lijn)

achterblijft bij de landelijke ontwikkeling (groene lijn). Dit is o.a. een gevolg van het feit dat in de regio ZOB veel kenniswerkers werken die relatief makkelijk vanuit thuis kunnen werken. Daarnaast heeft de reizigersdip waarmee Eindhoven Airport mee geconfronteerd wordt, een extra negatief effect op de tegenvallende reizigersaantallen in ZOB.

We zien op dit moment dat herstelscenario 3 (dit zijn landelijke door het Rijk vastgestelde scenario's) het meest plausibele scenario is voor wat betreft reizigersontwikkeling. Ondanks dat we verwachten dat vanaf september 2021 het gebruik van het OV verder zal toenemen is het reizigersaantal nog (lang) niet op het oude niveau van 2019. Als herstelscenario 3 overeind blijft dan is de verwachting dat we mogelijk eind 2022 ca 70% van de reizigersaantallen ten opzichte van 2019 weer terug hebben in het Openbaar Vervoer. In het positievere herstelscenario 2 zal dat ca. 80% zijn.

Voor 2021 heeft het Rijk besloten haar BVOV-vergoeding in stand te houden en daardoor is het mogelijk dat we de huidige dienstregeling rijden. Voor 2022 is hierover nog geen standpunt ingenomen of en op welke manier het Rijk alsnog het Openbaar Vervoer wil compenseren. Wel hebben we als vervoerder met de Provincie een Transitieplan opgesteld voor de middellange termijn (2022-2025). Binnen deze transitieperiode hebben we als doel om weer in een gezonde financiële situatie te komen waarbij we kwalitatief Openbaar Vervoer kunnen blijven aanbieden, maar wel in een afgeschaalde vorm van ca. 10-12 % ten opzichte van het jaar 2019. Hiermee verwachten we een toekomstvast scenario te bieden waarbij enerzijds gereden kan worden binnen de financiële middelen die er zijn (reizigersopbrengsten, exploitatiemiddelen provincie en de studentenkaart vergoeding) maar anderzijds gemakkelijk weer opgeschaald kan worden als dat nodig is omdat er niet heel rigoreus gesneden is in de dienstregeling.

2. Transitieplan

Met het Transitieplan hebben Hermes en de Provincie Brabant invulling gegeven aan de opgaven die gesteld zijn in het landelijke transitieplan. Het ging hierbij om de volgende opgaven:

1. Markt weer werkend krijgen
2. Aantrekkelijk OV voor reizigers te blijven bieden
3. Productiekosten OV-bedrijven verlagen

Voor de regio Zuidoost Brabant zijn deze opgaven uitgewerkt in 4 doelstellingen:

1. Een financieel gezonde concessie voor Provincie en Hermes
2. Meer flexibiliteit in de concessies om in te kunnen spelen op veranderende vervoervraag
3. Herstel van de reizigersaantallen en reizigersopbrengsten
4. Betere benutting van de investeringen in duurzaam materieel in de concessies

In het Transitieplan zijn bovenstaande opgaven en doelstellingen ook weer uitgewerkt in vier pijlers die ook weer moeten leiden tot de doelstellingen zoals hierboven geformuleerd.

Pijler 1: optimaliseren/ herijking vervoer

Doel: aanpassing vervoeraanbod in lijn met de gewijzigde vervoervraag, waarbij kosten/opbrengsten in balans worden gebracht en waarmee invulling wordt gegeven aan de vervoerkundige doelstellingen van het Transitieplan (meer flexibiliteit, meer en meer tevreden reizigers).

Pijler 2: verhogen inkomsten (tarieven, marketing)

Doel: meer reizigersopbrengsten door meer tevreden reizigers, Dit wordt gerealiseerd door in te spelen op de (nieuwe) reizigersvraag, en door een aantrekkelijk OV-product aan te bieden en dit ook bekendheid te geven. Daarnaast bieden tariefsaanpassingen en nieuwe producten (beperkte) mogelijkheden om de opbrengsten te verhogen. Hierop wordt vooralsnog niet ingezet.

Pijler 3: inzet meer duurzame voertuigen

Doel: verder verduurzamen maakt het OV aantrekkelijker voor alle partijen. Investerings die worden gedaan in het kader van de transitie dragen bij aan de verdere verduurzaming van de vloot in de concessie. Gelijktijdig is het doel om investeringen in verduurzaming ook te laten bijdragen aan een kosten-efficiënt OV-systeem.

Pijler 4: verlagen kosten/ risico's

Doel: In deze pijler wordt gezocht naar mogelijkheden voor kostenbesparingen of resultaatsverbeteringen (kosten/opbrengsten) buiten het vervoersaanbod.

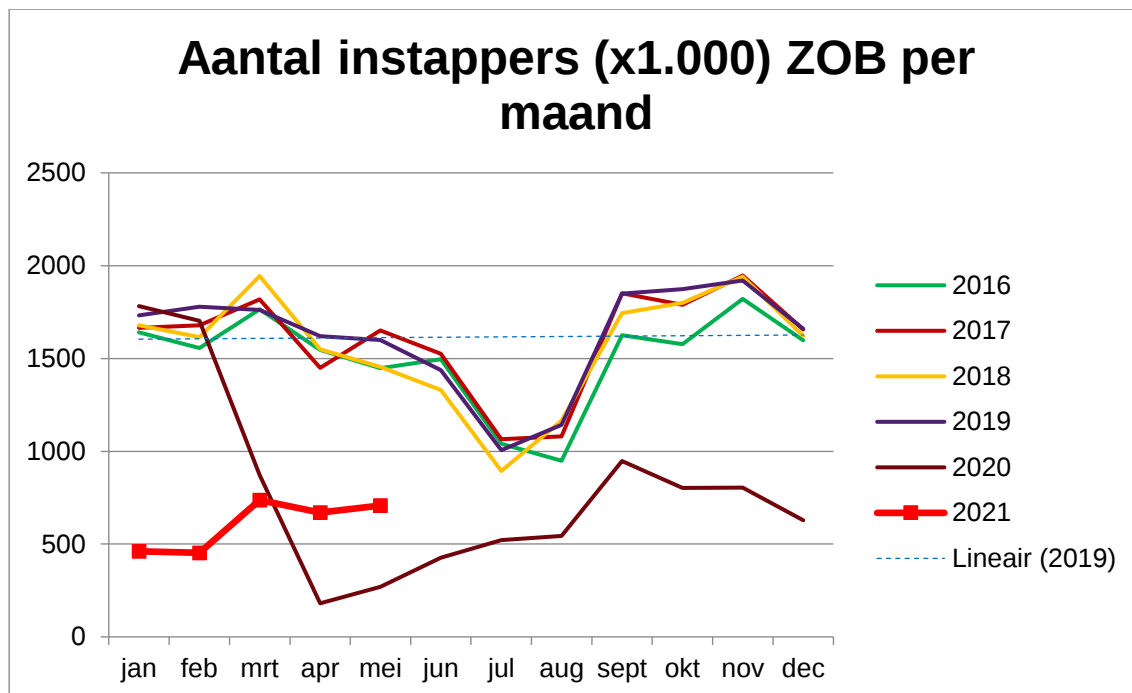
Het Transitieplan is in het voorjaar van 2021 gepresenteerd en heeft ertoe geleid dat de compensatie voor het Openbaar Vervoer is toegekend voor geheel 2021. Bij het toekennen van de compensatie voor 2021 is door het Rijk wel de voorwaarde gesteld dat de OV-sector met verdergaande voorstellen moet komen waarmee het Openbaar Vervoer op termijn weer op eigen benen kan staan.

Of dit helemaal haalbaar is voor 2022, moet nog blijken en zal mede afhankelijk zijn van hoe snel de reiziger weer met het OV gaat reizen. Deze voorwaarde maakt het daarom wel noodzakelijk dat er voor de dienstregeling 2022 in Zuidoost Brabant een aantal wijzigingen zijn doorgevoerd. Met onze voorstellen streven wij ernaar om in ieder geval zoveel mogelijk te behouden wat goed is, zodat vanuit een solide basis in 2022 opnieuw gebouwd kan worden aan een robuust, toekomstvast Openbaar Vervoer netwerk.

Zoals aangegeven verwachten we dat het Rijk medio dit jaar aan zal geven of, en op welke manier zij voor 2022 een bijdrage zal geven voor het Openbaar Vervoer. Als onverhoopt de BVOV voor 2022 in zijn geheel toch wegvalt, ontkomen wij er niet aan om de plannen zoals beschreven zijn in dit exploitatieplan, opnieuw op haalbaarheid te toetsen. Vooralsnog gaan we uit van het scenario dat het Rijk een compensatie zal geven voor 2022.

3. Terugblik 2020-2021

De eerste 2 maanden van 2020 laten een constant beeld zien van het aantal reizigers. De effecten van de belangrijkste Buca's in 2020 (bediening Eindhoven Noordwest, Best en Son en Breugel en de bediening van Gemert – Uden) zijn door de corona uitbraak slechts 2 maanden te evalueren, maar hebben nauwelijks tot klachten geleid. Nadat op 28 februari de eerste corona besmetting was geconstateerd in Brabant zijn de reizigersaantallen fors gedaald door de maatregelen van de overheid rondom het corona virus. De scholen waren gesloten en iedereen werkte (en bleef) zoveel mogelijk thuis. In april 2020 vervoerden we minder dan 10% van de gebruikelijke aantallen reizigers. Per 31 mei 2020 is de dienstregeling opgeschaald naar de vakantie dienstregeling met lagere frequenties en zonder scholierenlijnen en -ritten. Per 30 augustus 2020 ging een afgeschaalde winterdienstregeling in. In oktober 2020 is het aantal reizigers gestegen, maar de reizigersaantallen waren nog steeds minder dan 50% ten opzichte van 2019.



Vanaf 3 januari 2021 is de dienstregeling door de lagere reizigersaantallen en de strenge Lock down maatregelen verder afgeschaald waardoor o.a. in Son en Breugel de nauwelijks gebruikte lijn 22 is opgeheven en op sommige lijnen lagere frequenties worden geboden. Ook deze aanpassingen hebben nauwelijks tot klachten geleid.

In de eerste maanden van 2021 gaan de reizigersaantallen langzaam omhoog. En na versoepeling van de Corona maatregelen vanaf eind april 2021 nemen de reizigersaantallen gelukkig weer enigszins toe. In de maand mei 2021 zien we een toename van reizigers op de Bravo direct streeklijnen van 25% naar 50%, op de Bravo direct stadslijnen van 25% naar 45%, op de Airport-lijnen van 15% naar 25% en op de buurtbussen van 15% naar 30%.

4. Voorstellen

De dienstregeling voor 2021 is per 3 januari van dat jaar al met ongeveer 8% afgeschaald t.o.v. de dienstregeling die in januari 2020 is ingegaan. Deze bezuinigingen zijn voornamelijk gerealiseerd door frequentieverlagingen toe te passen naar o.a. Eindhoven Airport en de HTC, het (tijdelijk) niet meer aanbieden van scholierenlijnen, spitslijnen en spitsritten en het vervallen van lijnen in de avonduren. Door een teruggelopen vervoersvraag naar ca. 10% t.o.v. van pre- corona (-90%), zijn ondanks deze maatregelen reizigers gelukkig niet of nauwelijks gedupeerd. Voor de plannen voor 2022 hebben we in lijn met deze voorgaande plannen, de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Voor de dienstregeling in 2022 streven we ernaar dat de maatregelen die we als gevolg van de slechte financiële situatie gedwongen zijn door te voeren, zoveel mogelijk aan te laten sluiten bij de vervoersvraag. Hiermee wordt het aantal reizigers dat geraakt wordt door deze maatregelen zoveel mogelijk beperkt.
- In de nieuwe voorstellen worden de lijnen met groeipotentie zoveel mogelijk gespaard. Deze lijnen bieden een stevige basis om in een markt die zich hopelijk in 2022 herstelt, opnieuw naar een financieel gezonde stabiele situatie te kunnen toegroeien.
- In onze plannen zorgen we ervoor dat gemeenten in het gebied Zuidoost Brabant bereikbaar blijven met het Openbaar Vervoer. Daarom kiezen we er eerder voor om frequenties van lijnen naar beneden bij te stellen in plaats van hele lijnen op te heffen. Hiermee wordt voorkomen dat gebieden niet meer bediend worden met Openbaar Vervoer.
- Om snel te kunnen inspelen op een gewijzigde vervoersvraag gaan we naar een werkwijze toe die het mogelijk maakt om een dienstregeling snel aan te passen als de reizigersvraag vanuit de markt dit wenselijk maakt. Daarom hebben we voor deze regio gezocht naar een model waarbij in de herstelperiode in het post-corona tijdperk sneller en flexibeler dan in het verleden kan worden ingespeeld op marktontwikkelingen. We ontwikkelen daarom naast de nieuwe afgeschaalde **basisdienstregeling**, flexibele modules die afhankelijk van de vervoersvraag snel bovenop de basisdienstregeling kunnen worden aangeboden als het reizigersaantal toeneemt.

Deze flexibele modules worden vooral ingezet tijdens spitsperioden en spelen vooral in op de vervoersvraag van forensen, scholieren en studenten. Voor Eindhoven Airport wordt ook een module ontwikkeld die gedurende het gehele jaar kan meebewegen met het aanbod van reizigers die naar en vanaf Eindhoven Airport reizen.

- Zodra het middelbaar en hoger onderwijs terugkeert naar “normaal” en studenten weer 5 dagen in de week naar school reizen, zal naar verwachting in 2021 de dienstregeling al opgeschaald moeten worden met scholierenlijnen. Over het spreiden van de vervoersvraag van studenten vindt met onderwijsinstellingen structureel intensief overleg plaats. Als de onderwijsinstellingen, de Provincie en bedrijven op 1 lijn kunnen komen over het spreiden van de vraag, biedt dit kansen om de hyperspits waarmee we in het verleden werden geconfronteerd, verder af te vlakken en meer naar behoefte, verspreid over de dag via flexibele modules vervoer te kunnen bieden.
- Als gevolg van thuiswerken is het vervoer naar bedrijvenparken (ASML en HTCE) in 2020 helemaal ingezakt. De verwachting is dat dit vervoer geleidelijk in 2022 weer zal

aantrekken. Zeker is dat een deel van de werknemers die nu thuiswerken, ook in post corona tijdperk thuis blijft werken. Hoe groot het effect van thuiswerken zal zijn en of dit effect zich geleidelijk gaat spreiden over alle dagen van de week is nog onzeker. Het hybride werken zal naar verwachting door de werkgevers in het najaar worden vormgegeven.

- Wat voor het vervoer voor forensen geldt, is zeker ook van toepassing op het vervoer tussen Eindhoven Airport en Centraal Station Eindhoven. Ook voor deze doelgroep is het nog onduidelijk hoe het verloop van het herstel zal zijn. Juist daarom wordt ook voor deze lijnen een flexibele module ontwikkeld die het mogelijk maakt om snel in te spelen op de actuele vervoersvraag.

Exploitatieplan

In dit plan treft u een overzicht per lijn aan van de conceptvoorstellen voor de dienstregeling 2022.

Met ingang van 3 januari 2021 is het aantal dienstregelinguren (DRU's) in ZOB afgenomen met ongeveer 8% van 537.680 naar 493.697 om zodoende de gevolgen van de fors afgenomen reizigersopbrengsten door COVID-19 in het dienstregelingjaar 2021 gedeeltelijk op te vangen. De grootste bezuinigingen zijn ingevoerd op de lijnen naar Eindhoven Airport, HTC en het scholierennet. In het Transitieplan worden scenario's beschreven voor het dienstregelingjaar 2022. Vooral nog gaan wij op basis van de huidige verwachtingen van de reizigersontwikkeling voor 2022 uit van een beperkte afschaling van de dienstregeling in 2022. Onderstaand treft u een overzicht aan van onze voorstellen. De DRU's nemen door deze voorstellen af tot ca. 474.315 (ongeveer 12% lager als dienstregeling 2020). De verwachting is dat er gedurende het dienstregelingjaar door het opschalen van de flexibele modules een netto afschaling zal plaatsvinden die niet meer dan 10% zal bedragen.

Uitgangspunt voor de voorstellen is geweest om op basis van de bezettingen van de bussen vooral de hoogfrequente lijnen in frequentie te minderen in vakantieperioden en op alle zaterdagen (van 4x naar 2x per uur overdag). Het aanvullend net rijdt alleen als er voldoende reizigersvraag is. In onze voorstellen worden geen lijnen opgeheven.

Op basis van gewijzigd (toekomstig) reisgedrag en voortschrijdend inzicht kunnen de voorstellen nog worden aangepast, dit vooral omdat de reizigersontwikkelingen op de Airport-lijnen en het scholierennet op dit moment moeilijk in te schatten zijn. Op niet genoemde lijnen zijn geen wijzigingen voorzien en voor niet genoemde gemeenten wijzigt er voornamelijk ook niets.

5. Beschrijving wijzigingen per lijn

Onderstaand volgt een beschrijving van de wijzigingen per lijn ten opzichte van de dienstregeling 2021 per 9 januari 2022. Volgens planning zou de dienstregeling worden aangepast per 12 december 2021 maar omdat NS in ZOB geen wijzigingen in de dienstregeling aanbrengt en de BVOV 2021 ook doorloopt tot eind 2021, is in het Tactisch Ontwikkel Team besloten om de ingangsdatum van de nieuwe dienstregeling te verschuiven naar 9 januari 2022 (na de kerstvakantie).

De vermelde bezettingen bij de lijnen zijn gebaseerd op de chipkaart-data uit week 52 van 2019 en weken 1 t/m 9 van 2020, omdat deze telgegevens nog niet beïnvloed werden door Covid-19. In deze weken vielen ook de Kerst- en Carnavalsvakantie.

Uitgangspunt bij de wijzigingen was om geen lijnen op te heffen en in minder drukke reisperiodes zoals vakanties en op zaterdag frequenties terug te brengen, waardoor zo min mogelijk reizigers worden gedupeerd. In deze periodes reizen op de hoogfrequente lijnen (lijnen met een frequentie van 4x per uur overdag op maandag t/m zaterdag) veel minder reizigers (**meer als 30%**) en is een frequentie van 2x per uur overdag op maandag t/m zaterdag voldoende om het aantal reizigers te kunnen vervoeren.

Omdat een teruggang in frequentie van een kwartierdienst naar een halfuurdienst minder reizigers zal duperen als een teruggang van een halfuurdienst naar een uurdienst voeren we deze laatste maatregel alleen door op laag bezette ritten in minder frequente drukke lijnen waardoor relatief ook minder reizigers gedupeerd worden. Hierbij is gekeken naar de hoogste bezettingen op een bepaald punt **per busrit**. Een 12-meter bus heeft een capaciteit van ongeveer 75 zit- en staanplaatsen. Een hoogste maximale bezetting van 7,5 reiziger per rit betekent dus een benuttingsgraad van 10%. Ritten met benuttingsgraad **onder de 15%** (ongeveer 11 reizigers per rit) komen in aanmerking voor opheffing of afschaling.

Lijnen welke hieronder niet worden genoemd blijven ongewijzigd.

Lijn 2 Eindhoven CS – Blixembosch Oost

In vakantieweken en op alle zaterdagen gaat de frequentie op ma t/m zat overdag terug van 4x naar 2x per uur.

Het aantal reizigers op een werkdag in vakantieweken is gemiddeld 33,5 % lager als op een normale werkdag in de winterdienstregeling ma-vr.

Het aantal reizigers op een zaterdag is gemiddeld 36,3 % lager als op een normale werkdag in de winterdienstregeling ma-vr.

In vakantieweken en op zaterdag wordt lijn 2 i.v.m. mogelijke capaciteitsproblemen met een 18-meter bus uitgevoerd.

Lijn 3 Eindhoven CS – Blixembosch West

Op zaterdag gaat de frequentie overdag terug van 2x naar 1x per uur. De gemiddelde hoogste maximale bezetting per rit ligt overdag op ongeveer 6,9 reizigers.

Lijn 4 Eindhoven CS – Heesterakker

In vakantieperiodes en op alle zaterdagdagen gaat de frequentie op ma t/m zat overdag terug van 4x naar 2x per uur.

Het aantal reizigers op een werkdag in vakantieperiodes is gemiddeld 47,2 % lager als in de normale winterdienstregeling.

Het aantal reizigers op een zaterdag is gemiddeld 54,8 % lager als op een normale werkdag in de winterdienstregeling ma-vr.

In vakantieperiodes en op zaterdag wordt lijn 4 i.v.m. mogelijke capaciteitsproblemen met een 18-meter bus uitgevoerd.

Lijn 5 Eindhoven CS – 't Hofke

In vakantieperiodes en op alle zaterdagdagen gaat de frequentie op ma t/m zat overdag terug van 4x naar 2x per uur.

Het aantal reizigers op een werkdag in vakantieperiodes is gemiddeld 27,4 % lager als in de normale winterdienstregeling.

Het aantal reizigers op een zaterdag is gemiddeld 38,1 % lager als op een normale werkdag in de winterdienstregeling ma-vr.

Lijn 8 Eindhoven CS – Acht

Op zaterdagochtend gaat de frequentie tot 10.30 terug van 2x naar 1x per uur. Hierdoor komen 4 ritten v.v. te vervallen. De gemiddelde hoogste maximale bezetting per rit ligt zaterdagochtend op ongeveer 3,4 reizigers.

Lijn 9 Eindhoven CS – Best

Op zaterdag gaat de frequentie overdag terug van 2x naar 1x per uur. De gemiddelde hoogste maximale bezetting per rit ligt overdag op ongeveer 8,4 reizigers.

Lijn 12 Eindhoven CS – Gijsenrooi

In de daluren gaat de frequentie op ma t/m vr overdag terug van 2x naar 1x per uur. De gemiddelde hoogste maximale bezetting per rit ligt op ongeveer 10,9 reizigers.

In de avonduren op ma-vr opgeheven. De gemiddelde hoogste maximale bezetting per rit ligt in de avonduren op ongeveer 6,8 reizigers.

Op zaterdag gaat de frequentie terug van 2x naar 1x per uur. De gemiddelde hoogste maximale bezetting per rit ligt op ongeveer 9,0 reizigers.

Voor lijn 12 geldt dat er met de lijnen 324, 11 en 17 nog alternatieve reismogelijkheden zijn.

Lijn 15 Eindhoven CS – Veldhoven

Op zaterdagochtend gaat de frequentie tot 10.30 terug van 2x naar 1x per uur. Hierdoor komt 1 rit v.v. te vervallen. De gemiddelde hoogste maximale bezetting van de vervallen ritten ligt op ongeveer 5,4 reizigers.

Lijn 16 Eindhoven CS – Veldhoven

Op zaterdagochtend gaat de frequentie tot 10.30 terug van 2x naar 1x per uur. Hierdoor komt 1 rit v.v. te vervallen. De gemiddelde hoogste maximale bezetting van de vervallen ritten ligt op ongeveer 5,3 reizigers.

Lijn 23 Helmond - Boxmeer

Frequentie op zaterdag en zondag gaat terug van 1x per uur naar 1x per 2 uur. De gemiddelde hoogste maximale bezetting van de vervallen ritten op zaterdag ligt op ongeveer 4,4 reizigers en op zondag op ongeveer 3,4 reizigers.

Lijn 318 Eindhoven CS – Luyksgestel

Op zaterdagochtend komt 1 rit v.v. tussen Luyksgestel en Valkenswaard te vervallen. De gemiddelde hoogste maximale bezetting van de vervallen ritten ligt op ongeveer 3,8 reizigers.

Lijn 320 Eindhoven CS – Helmond

Op ma-vr gaat de frequentie in de ochtend- en middagspits tussen Asten en Helmond terug van 4x naar 2x per uur. De gemiddelde hoogste maximale bezetting per rit ligt in de ochtendspits op ongeveer 8,0 reizigers en in de middagspits op ongeveer 7,2 reizigers.

Op zaterdag overdag gaat de frequentie tussen Asten en Helmond terug van 2x naar 1x per uur. De gemiddelde hoogste maximale bezetting per rit ligt op ongeveer 3,3 reizigers.

Lijn 321 Eindhoven CS – Gemert

Lijn 321 rijdt niet meer in vakantieweken. Tussen Eindhoven – Nuenen – Gemert kunnen reizigers ook gebruik maken van lijn 322, welke ook 2x per uur rijdt in vakantieweken en tussen Eindhoven – Nuenen kunnen reizigers ook reizen met stadslijn 6. De gemiddelde hoogste maximale bezetting per rit ligt in de vakantieweken op ongeveer 10,0 reizigers.

Lijn 402 Eindhoven CS – Veldhoven Zonderwijk

In vakantieweken en op alle zaterdagen gaat de frequentie op ma t/m zat overdag terug van 4x naar 2x per uur.

Het aantal reizigers op een werkdag in vakantieweken is gemiddeld 33,7 % lager als in de normale winterdienstregeling.

Het aantal reizigers op een zaterdag is gemiddeld 33,4 % lager als op een normale werkdag in de winterdienstregeling ma-vr.

Lijn 403 Eindhoven CS – Oerle Zuid

In vakantieweken en op alle zaterdagen gaat de frequentie op ma t/m zat overdag terug van 4x naar 2x per uur.

Het aantal reizigers op een werkdag in vakantieweken is gemiddeld 36,5 % lager als in de normale winterdienstregeling.

Het aantal reizigers op een zaterdag is gemiddeld 34,2 % lager als op een normale werkdag in de winterdienstregeling ma-vr.

Lijn 405 Eindhoven CS – Achtse Barrier

In vakantieweken en op alle zaterdagen gaat de frequentie op ma t/m zat overdag terug van 4x naar 2x per uur.

Het aantal reizigers op een werkdag in vakantieweken is gemiddeld 39,8 % lager als in de normale winterdienstregeling.

Het aantal reizigers op een zaterdag is gemiddeld 42,0 % lager als op een normale werkdag in de winterdienstregeling ma-vr.

Lijn 406 Eindhoven CS – Ekkersrijt

In vakantieweken en op alle zaterdagen gaat de frequentie op ma t/m zat overdag terug van 4x naar 2x per uur.

Het aantal reizigers op een werkdag in vakantieweken is gemiddeld 44,0 % lager als in de normale winterdienstregeling.

Het aantal reizigers op een zaterdag is gemiddeld 54,8 % lager als op een normale werkdag in de winterdienstregeling ma-vr.

Overzicht vakantieperioden DR-jaar 2022 + afwijkende dagsoorten

Vakantiedienstregeling

27 februari t/m 5 maart 2022

Goede vrijdag 15 april 2022

1 t/m 7 mei 2022

Dag na Hemelvaart 27 mei 2022

10 juli t/m 3 september 2022

23 t/m 29 oktober 2022

25 december 2022 t/m 7 januari 2023

Feestdagen met afwijkende dienstregeling

2e Paasdag

Koningsdag

Hemelvaartsdag

2e Pinksterdag

2e Kerstdag

Ma 18 april 2022

Wo 27 april 2022

Do 26 mei 2022

Ma 6 juni 2022

Ma 26 december 2022

DR als op:

Zondag

Zaterdag

Zondag

Zondag

Zondag

6. Overzicht kleine (tussentijdse) wijzigingen

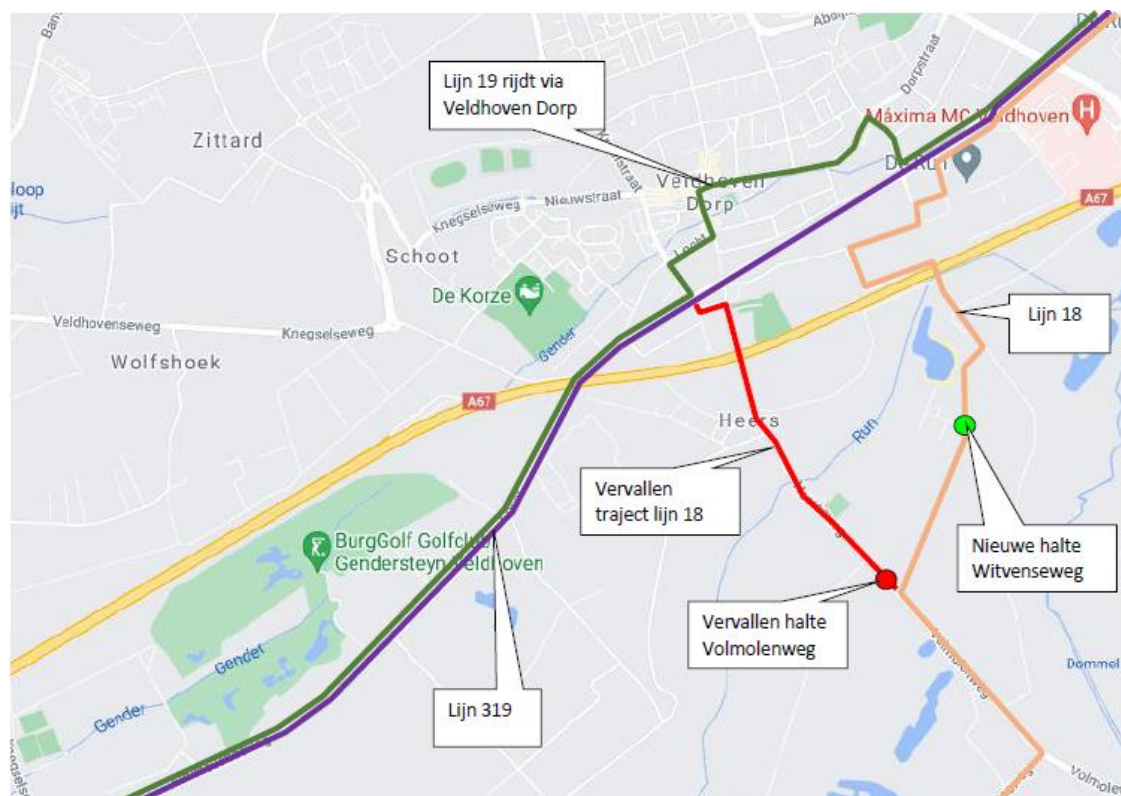
Routewijziging lijn 18 en 19 in Veldhoven

Sinds eind 2020 vinden er grootschalige werkzaamheden aan de Kempenbaan West in Veldhoven plaats i.v.m. de nieuwe aansluiting van de N69 op de A67 en de betere bereikbaarheid van De Run (ASML). Al vanaf de aanvang van de werkzaamheden rijdt lijn 18 een omleidingsroute via o.a. Witvenseweg en Runstraat, waardoor deze lijn niet meer Veldhoven Dorp bedient. In de maanden mei en juni 2021 rijdt lijn 19 een omleidingsroute via Veldhoven Dorp.

Hermes heeft voorgesteld om deze omleidingsroutes op de lijnen 18 en 19 na afronding van de werkzaamheden Kempenbaan West vanaf 24 oktober 2021 als definitieve routes te gaan rijden. In het TOT van 20 mei 2021 is dit geaccordeerd.



Huidige lijnvoering lijnen 18 en 19 met bediening Veldhoven Dorp door lijn 18



Nieuwe lijnvoering lijn 18-19 met bediening Veldhoven Dorp door lijn 19 na afronding werkzaamheden Kempenbaan West

Wijzigingen ten opzichte van huidige situatie	Voordelen - Route lijn 18 wordt 3 minuten sneller en korter wat gunstig is voor de doorgaande reizigers door lagere reistijd en kosten - Vakantiepark Witven weer bedient met rechtstreekse bus - Bediening Veldhoven Dorp verbetert, want lijn 19 rijdt op zaterdag overdag 2x per uur (lijn 18 rijdt 1x per uur) en op zondagavond 1x per uur (lijn 18 rijdt niet) Nadelen - Route voor lijn 19 door Veldhoven Dorp is 2 minuten langer als huidige route voor doorgaande reizigers, maar deze kunnen ook kiezen voor Bravo Direct lijn 319
Effect op DRU's	Toename aantal DRU's op jaarbasis: 87
Verwacht effect op reizigersaantallen	Op dit moment niet aan te geven
Infrastructurele gevolgen, inclusief kosten	Halte Volmolenweg wordt opgeheven. Ter hoogte van vakantiepark Witven moet een nieuwe halte worden aangelegd.
Verrekening en/of speciale afspraken kosten en opbrengsten	Geen
Toetsingskader en normen voor beoordeling mate van succes	Reacties reizigers + reizigersaantallen

ASML

Zoals het er nu uitziet herstart begin september 2021 de pilot met lijn 119 in een frequentie van 4 ritten P/U. Deze pilot staat gepland in de periode van september 2021 tot en met december 2022. Een eerste evaluatie van de pilot vindt plaats in december 2021. Dit is een moment waarop beslist wordt of de lijn wordt voortgezet in 2022.

Pius X college

Op dit moment is het nog niet duidelijk of lijn 618 ook in het schooljaar 2021/2022 wordt gecontinueerd. Uit een onderzoek is gebleken dat het aantal leerlingen dat in dit schooljaar gebruik wenst te maken van lijn 618 ca. 33 bedraagt. Bij aanvang van de pilot is ervan uitgegaan dat dit 50 leerlingen zouden zijn. Hermes stelt voor deze lijn een BUCA op die zal worden voorgelegd aan het Pius X college, de gemeente Valkenswaard en de provincie Noord-Brabant.

7. Voorstel te volgen procedure

- | | |
|---|----------------------|
| 1. Informatieronde en tevens uitvraag bij gemeenten
via Brief gemeente Provincie/ Hermes | wk 21 / 28 mei |
| 2. 1 e Concept Exploitatieplan gereed | wk 23 / 11 juni |
| 3. Ambtelijke toets PNB | wk 24 /18 juni |
| 4. Exploitatieplan naar ROB en gemeenten via TOT | wk 25 / 22 juni |
| 5. Advies gemeenten en ROB | wk 30 / 30 juli |
| 6. Verwerken reacties stakeholders | wk 34 / 27 augustus |
| 7. Besluit Exploitatieplan GS | wk 38 / 21 september |