

Concessie  
Oost-Brabant

# Exploitatieplan 2018

Auteur: Bart Assendelft / Cees Doeser  
Datum: 27 juni 2017



[www.bravo.info](http://www.bravo.info)

**Bravo**  
*Brabant vervoert ons*

samen met  **ARRIVA**  
a company

## Inhoudsopgave

|     |                                                                     |    |
|-----|---------------------------------------------------------------------|----|
| 1   | Inleiding .....                                                     | 4  |
| 1.1 | Procedure .....                                                     | 4  |
| 2   | Vernieuwing en Innovatie.....                                       | 5  |
| 2.1 | OV-scan Oost- en West-Brabant .....                                 | 5  |
| 2.2 | Ontwikkelagenda Arriva 2018/2019 .....                              | 7  |
| 3   | Monitoring .....                                                    | 10 |
| 3.1 | Pilots Exploitatieplan 2016 .....                                   | 10 |
| 3.2 | Pilot Exploitatieplan 2017: bediening bedrijventerrein Veghel ..... | 11 |
| 3.3 | Nieuwe stadsdienst Tilburg 2017 .....                               | 11 |
| 4   | Functioneren lijnennet.....                                         | 13 |
| 4.1 | Benuttingsgraad stads- en regionale lijnen.....                     | 13 |
| 4.2 | Buurtbussen.....                                                    | 13 |
| 4.3 | Dienstregelingssnelheid.....                                        | 13 |
| 5   | Ontwikkelingen 2018 / 2019 .....                                    | 16 |
| 5.1 | NS-dienstregeling .....                                             | 16 |
| 5.2 | MBO-kaart .....                                                     | 16 |
| 5.3 | Breda – Efteling .....                                              | 16 |
| 6   | Business cases 2018.....                                            | 17 |
| 6.1 | Stadsdienst Den Bosch.....                                          | 17 |
| 6.2 | Volans Langstraat.....                                              | 18 |
| 6.3 | Volans 305 / 306.....                                               | 20 |
| 6.4 | Route lijn 158 Veghel .....                                         | 22 |
| 6.5 | Bediening Leyhoeve Tilburg .....                                    | 23 |
| 6.6 | Nightliner Tilburg – Dongen – Oosterhout - Breda .....              | 24 |
| 6.7 | Tijdelijk busstation Tilburg .....                                  | 24 |
| 7   | Marketing .....                                                     | 25 |
| 7.1 | Marketingprojecten .....                                            | 25 |
| 7.2 | Marketingontwikkelingen .....                                       | 27 |
| 8   | Lijst kleine aanpassingen (LKA) .....                               | 29 |
| 9   | Dienstregelingen en financiën .....                                 | 31 |
| 10  | Exploitatieplan 2019 .....                                          | 32 |

Bijlage 1: BuCa Den Bosch  
Bijlage 2: BuCa Volans Langstraat  
Bijlage 3: BuCa Volans 305 / 306  
Bijlage 4: Route lijn 158 Veghel  
Bijlage 5: Onderzoek Moventem 1-meting MBO 18-

[www.bravo.info](http://www.bravo.info)

# 1 Inleiding

Het derde exploitatieplan voor de concessie Oost-Brabant is het Exploitatieplan 2018. Hierin wordt teruggekeken naar de zaken die in 2016 / 2017 zijn veranderd in de dienstverlening, worden de plannen voor volgend jaar 2018 behandeld en wordt een voorschot genomen op de onderwerpen van studie voor na 2018. Verleden, heden en toekomst in een logische volgorde met continuïteit voor ontwikkeling en verbetering.

Dit exploitatieplan 2018 is opgesteld door het Tactisch OntwikkelTeam, waarin naast Arriva ook zitting hebben de provincie Noord-Brabant, het Reizigersoverleg Brabant (ROB) en vertegenwoordigers van de B3 (Den Bosch en Tilburg) en GGA's (Hart van Brabant en Noord-Oost Brabant).

Bij het opstellen van de businesscases is er samengewerkt met de betreffende gemeenten. Per businesscase verschilde de intensiteit van samenwerking. Deze is bepaald door de urgentie van het uitvoeren van de uitkomst businesscase.

Na het beperkte aantal wijzigingen en aanpassingen uit het Exploitatieplan 2017 zijn de plannen voor 2018 meer omvattend en ingrijpender. Er is een voorstel voor een aantal aanpassingen in de stadsdienst Den Bosch en de dienstregeling van de Volans-bundels in de Langstraat en Noord Oost-Brabant wordt aan de vervoervraag anno 2017 aangepast.

In hoofdstuk 4 wordt het huidige functioneren van het lijnennet in Oost-Brabant behandeld. Dit is een jaarlijks terugkerend onderwerp in de Exploitatieplannen en gemeenten krijgen zo een duidelijk beeld over het functioneren van de buslijnen in hun gemeenten. Naast de benuttingsgraad wordt ook aandacht besteed aan de doorstromingskwaliteit van de infrastructuur.

## 1.1 Procedure

Dit exploitatieplan wordt eind juni 2017 ter advisering aangeboden aan de gemeenten en het Reizigersoverleg Brabant. Adviezen en reacties moeten ingediend worden bij Arriva voor 8 augustus 2017. Deze reacties worden -voorzien van een advies van Arriva- behandeld in het Tactisch Ontwikkelteam en eventuele aanpassingen worden doorgevoerd in het Exploitatieplan. Deze versie wordt aangeboden aan Gedeputeerde Staten. Als GS instemt, is het Exploitatieplan Oost-Brabant 2018 een feit; dit is halverwege september 2017.

## 2 Vernieuwing en Innovatie

De provincie Noord-Brabant werkt aan de vernieuwing van het openbaar vervoer. Hiervoor is een brede discussie opgestart met het maatschappelijk middenveld, de onderwijsinstellingen, innovatieve bedrijven, gemeenten en de vervoerders. Nevenstaand document is hiervoor de katalysator.

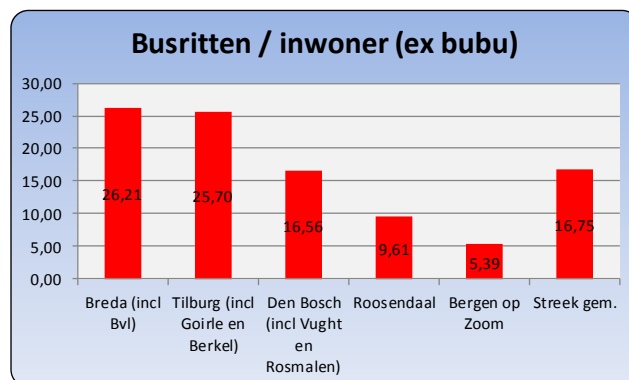


Provincie Noord-Brabant wil de markt verkennen en leren kennen van alternatieve oplossingen voor collectief vervoer. De grote bus is niet altijd meer de juiste oplossing voor een aantal mobiliteitsvraagstukken. Het bij elkaar brengen van de vraag naar en het aanbod van mobiliteit kan een extra dimensie toevoegen aan het pallet van diensten en de bruikbaarheid ervan voor de consument. De komende jaren staan in het teken van het uitvinden van en experimenteren met deze nieuwe mogelijkheden. Dit heeft mogelijk ook gevolgen voor het huidige aanbod van busdiensten in West-Brabant voor het aflopen van de concessie in 2022.

Om onderdeel van deze discussie te zijn en hiervoor input te leveren is door Arriva een OV-scan gemaakt. Wat is de huidige kwaliteit van het openbaar busvervoer? Welke aanvulling betekent een echte verbetering? Zijn deze oplossingen financieel haalbaar en maakbaar? In de OV-scan wordt duidelijk welke OV-kwaliteit er anno 2017 is. Het scherp hebben van het heden is van belang voor het (door)ontwikkelen van het openbaar vervoer in deze oproep voor vernieuwing.

### 2.1 OV-scan Oost- en West-Brabant

De bussen van Arriva ontsluiten in Oost- en West-Brabant in totaal 193 kernen. Daar wonen 1,7 miljoen Brabanders. Deze maken in totaal per jaar 31 miljoen busritten. Dit betekent dat de gemiddelde Brabander (alle leeftijden) 18 keer per jaar in de bus stapt; dat is 1,5 rit per maand.

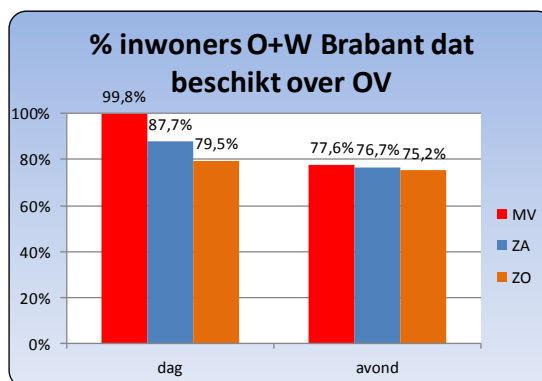


In de grote steden wordt de bus vaker gebruikt dan in de kleine(re) kernen en het landelijk gebied. Het busgebruik per inwoner is in Breda en Tilburg ongeveer gelijk met 25 – 26 ritten per inwoner per jaar. In Den Bosch is dat lager met 16 (door de aanwezigheid van de stations Vught en Rosmalen en de ligging van de Onderwijsboulevard direct achter het station) en in de middelgrote steden Roosendaal en Bergen op Zoom nog lager. Voor de regionale lijnen geldt dat daar ca. 16 keer per jaar door de Brabanders gebruik van gemaakt wordt.

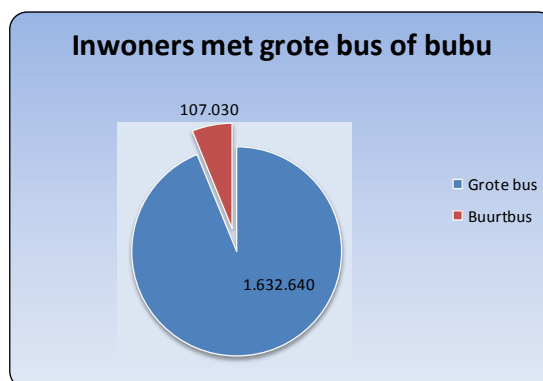
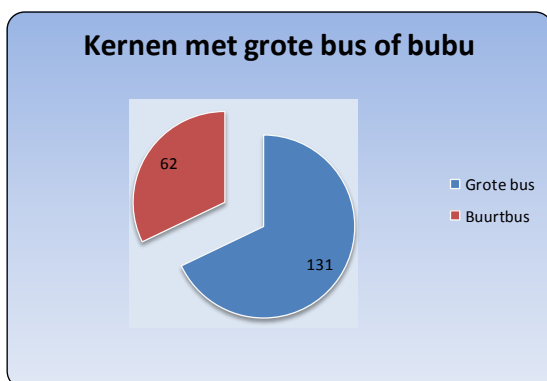
In nevenstaande grafiek is aangegeven op welke momenten de inwoners van Brabant over openbaar vervoer beschikken. Hierbij geldt de huidige dienstregeling, die minimaal één keer per uur rijdt; dit kan een reguliere of een buurtbus zijn.

Nagenoeg alle Brabanders beschikken over een bus in de concessies Oost- en West Brabant: 99,8 %. Er zijn 5 kernen met in totaal 3.000 inwoners waar geen bus rijdt in het Land van Heusden en Altena, rond Cuijk en bij Breda.

In de weekenden en avonden is deze beschikbaarheid kleiner, maar komt niet onder 75 %.



Van de 193 kernen wordt 2/3 bediend met een grote bus en 1/3 met een buurtbus. Kijkend naar het aantal inwoners dat bediend wordt door een grote bus of buurtbus, dan is die verhouding wezenlijk anders. Dan bedraagt het aandeel van de bewoners dat op de buurtbus is aangewezen in de kleine kernen maar 6 % van het totaal aantal bewoners. De buurtbus is aanmerkelijk goedkoper in exploitatie dan een grote bus, maar als de kosten per inwoner worden uitgedrukt, dan wordt dit verschil aanmerkelijk kleiner.



Als de bestaande kwaliteit van het busvervoer in de beide concessies naast de vernieuwingstrend wordt gelegd, dan gaat de vernieuwing meer over 'anders' dan over het repareren van tekortkomingen of omissies in de dienstregeling.

Dit 'anders' kan qua modaliteiten ingevuld worden met deelauto's, taxi's en fietsen. En qua organisatie en sturing van deze markt ligt het aanbieden van een platform, waar vraag en aanbod samenkomen in de lijn der verwachtingen; à la Uber, snapcar, Airbnb, vakantie- of hotelreserveringen, arbeidsmarkten (zorg), etc. Ook de mobiliteit van de toekomst gaat zo naar verwachting georganiseerd en gereguleerd worden. Deze ontwikkeling wordt vanuit de markt gestuurd en vraagt om positiebepaling van de vervoersautoriteiten met een heroriëntatie binnen de bestaande en nieuwe concessiecontracten. Iedereen begrijpt dat het in de toekomst anders gaat met de komst van zelfrijdende auto's en het ontstaan van nieuwe deelmarkten. De meest relevante vraag op dit moment is: "Wat doen we morgen?" Daartoe wordt de vervoerder uitgedaagd door de provincie, die in de resterende looptijd van de huidige concessies kennis wil opdoen met alternatieve systemen, zodat deze een

plaats krijgen in de komende aanbesteding van het busvervoer per 2022 (West-Brabant) en 2024 (Oost-Brabant).

## 2.2 Ontwikkelagenda Arriva 2018/2019

Op basis van bovenstaande analyse is de conclusie dat alternatieve vervoersystemen aan de onderkant van de markt direct gevolgen hebben voor de buurtbussen in de beide concessies. Buurtbussen rijden in kleine kernen met een lage vervoervraag. Een alternatief hiervoor is de deelauto, die ook door een vrijwilliger wordt gereden. De vraag is of dit een logische vervanging is en dus een nuttige vernieuwing.



Om de beschikbaarheid van het openbaar vervoer te vergroten op die momenten dat er geen bus rijdt (avond en weekeinden) ligt het inzetten van deelauto's of leenfietsen niet voor de hand. Veel meer moet er gezocht worden naar flexibele systemen die naar tijd en plaats naar behoefte ingezet kunnen worden, aanvullend op het reguleren openbaar vervoer.

Openbaar vervoer kan wel in de keten versterkt worden door extra voorzieningen voor het voor- en natransport aan te bieden. Het beschikbaar stellen van fietsen in de grotere steden en/of op bushaltes van hoogwaardig openbaar vervoer verhoogt de bruikbaarheid van het openbaar vervoer.

Na meerdere overleggen heeft Arriva de volgende ontwikkelagenda opgesteld. Deze wordt najaar 2017 verder uitgewerkt en geconcretiseerd in afzonderlijke businesscases.

- Nachtvinder Roosendaal: kan het principe van de nachtvinder toegepast worden op de stadsdienst Roosendaal aanvullend op / vervangend voor de laatste ritten rond 21:00 uur. Dit project is mede geïnitieerd door de uitkomst van het ROB-symposium in december 2016, waar de nachtvinder het winnende project was;

**Nachtvinder** is een systeem waar in de avonduren de grote bus vervangen wordt door een kleine(re) bus, die vaste vertrekmomenten heeft van een treinstation en daarna een flexibele route rijdt langs de bushaltes; dit afhankelijk van de bestemming(en) van de passagiers. Via bellen / appen is er ook vervoer op afroep tussen haltes en naar het treinstation mogelijk.

- Aanvullend openbaar vervoer in de gemeente Moerdijk op die momenten dat de grote bus niet rijdt. De gemeente Moerdijk heeft dit project geïnitieerd en het wordt uitgewerkt in een projectgroep waar ook de Regiotaxi, het ROB, Stichting ZET, Arriva en de provincie deel van uitmaakt;
- De stadsdienst van Bergen op Zoom is niet toekomstvast. Het is voor het grootste deel een sociaal net, dat niet goed gebruikt wordt. Zijn er alternatieven denkbaar? Via onder andere een marktconsultatie wordt deze vraag beantwoord. De gemeente Bergen op Zoom heeft hierin het voortouw.



- In Den Bosch wordt voorgesteld een deelfietsstelsel van Next Bike te plaatsen. Zo'n zelfde stelsel staat sinds dit voorjaar in Maastricht. Het biedt OV-gebruikers de gelegenheid om zich door de stad per fiets te verplaatsen;
- Deelfietsen worden er geplaatst op een aantal haltes van de Brabantliner en/of Volanslijnen. Dit om met name het natransport te faciliteren. De keuze voor de haltes moet nog nader bepaald worden;
- Inzet deelauto. Er is een duidelijke wil om een dergelijk project uit te voeren en er ervaring mee op te doen. De plaats moet nader bepaald worden. Het concept moet zich onderscheiden van de divers boodschappenbussen, die inmiddels rijden in een aantal kernen (bv Waspik, Lepelstraat, Steenberg) en de bekende deelauto (bv Boerdonk, Helvoirt). Het is een optie om deze auto aanvullend op het reguliere openbaar vervoer te positioneren en dit ook tot uitdrukking te laten komen in het tarief en kaartsoort. Als voorkeur voor de plaats geldt een wijk of kern, waar ook daadwerkelijk vraag naar vervoer is en dus geen kleine kern waar momenteel een buurtbus rijdt;
- Een project van andere orde is de implementatie van Zero-Emissie bussen in de beide concessies. Momenteel loopt een onderzoek naar het verder uitrollen van de ZE-bussen in de stadsdiensten van de grote Brabantse steden in 2019.



Bovenstaand project zijn gericht op realisatie. Daarnaast starten een aantal studietrajecten. Deze bevatten:

- De inzet van een bus met aanhanger. Voor het vervoer van grote stromen reizigers is de inzet van veel capaciteit nodig. Door het afkoppelen van de aanhanger wordt bij een kleiner aanbod van passagiers brandstof bespaard. In de concessie Oost-Brabant is de inzet van deze bus binnen Tilburg (Stappegoor) en hartje zomer van/naar de Efteling een optie;
- De verbinding Breda – Utrecht. Het traject waar al meer dan 25 jaar de Brabantliner (voorheen sneltreinbus) rijdt en waar initiatieven voor het aanleggen van een spoorverbinding niet op de juiste agenda komen, wordt nader onderzocht samen met de TU-Eindhoven. Zijn er concepten denkbaar en realiseerbaar qua vervoerwijze en organisatie;
- Plaatsreservering op de Brabantliner. De Brabantliner rijdt alleen met zitplaatsen (100 km/uur). Om meer zekerheid te bieden aan de reizigers is plaatsreservering een mogelijkheid. Is dit haalbaar op een dergelijke buslijn ?;
- Tariefintegratie met de NS-trein. Voor korte regionale verplaatsingen moet er tegen hetzelfde tarief gereisd kunnen worden met de trein en bus. De reiziger kiest het beste vervoermiddel op basis van kwaliteit in plaats van geld;
- Aan de noordzijde van de concessie West-Brabant varen meerdere veren. Zijn deze te integreren binnen het openbaar vervoer qua netwerk, dienstverlening en aansturing ?



[www.bravo.info](http://www.bravo.info)



- De verbindingen met België staan met regelmaat op verschillende agenda's. Zijn er relaties waar het starten van een busdienst als coproductie met de Lijn haalbaar is ?

[www.bravo.info](http://www.bravo.info)

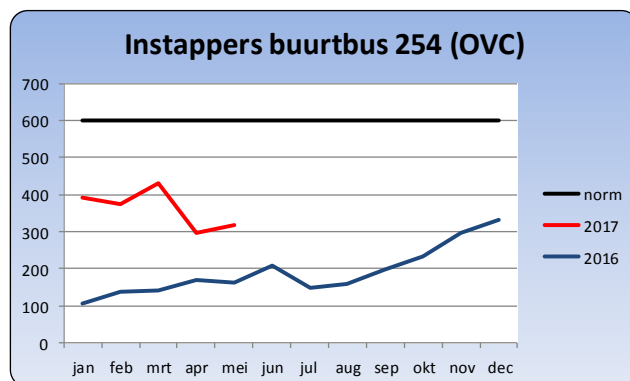
### 3 Monitoring

De afgelopen jaren zijn meerdere wijzigingen doorgevoerd. Een aantal met de status van pilot. De pilots uit 2016 zijn toe aan een besluit over al dan niet continueren. Voor de pilot van 2017 is het van belang het gebruik in het eerste half jaar aan te geven. Hetzelfde geldt voor de businesscases uit 2017.

#### 3.1 Pilots Exploitatieplan 2016

##### Buurtbus 254

In 2016 is buurtbus 254 gaan rijden tussen Schaijk en het Bernhoven ziekenhuis in Uden. De grafiek laat zien dat het gebruik in 2016 een stijgende lijn laat zien, maar dat deze stijging niet doorzet in 2017. In maart 2017 is er nog echte marketing-aandaacht besteed aan deze buurtbus, maar dat heeft geen structureel effect op het aantal instappers.



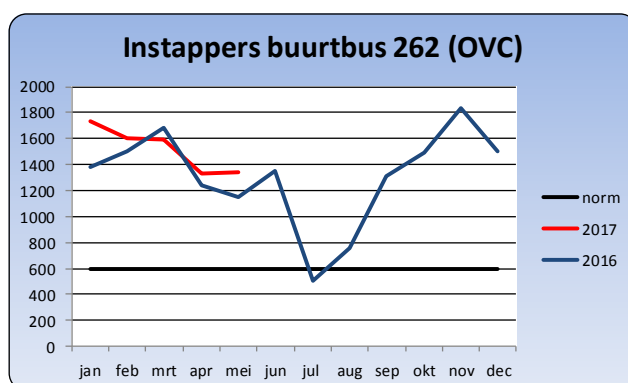
Uit een visuele telling op twee dagen in maart is gebleken dat ongeveer 15 % reist met een los kaartje en dus niet met een OV-chipkaart (OVC). De waarden in de grafiek zijn in werkelijkheid dus hoger. Uit de telling bleek tevens dat alle leeftijdsgroepen met deze buurtbus reizen.

Deze buurtbus rijdt door de kern Zeeland. In 2019 wordt de route van lijn 99 mogelijk gestrekt en rijdt daarmee niet meer door Zeeland. De buurtbus kan dan de ontsluitende functie van de kern overnemen en van meer betekenis worden. Mogelijk dat ook de route in Uden uitgebreid moet worden naar het centrum. Vanwege deze ontwikkeling wordt de pilot-status van buurtbus 254 met 1 jaar verlengd tot december 2018.

##### Buurtbus 262

Buurtbus 262 rijdt samen met schoolliner 662 tussen Maren-Kessel en Oss. Uit de grafiek blijkt dat het aantal instappers per maand ruimschoots de norm van 600 haalt. Momenteel rijdt er op een aantal momenten een tweede busje als versterkingsrit.

In 2018 wordt er een onderzoek uitgevoerd naar de streeklijnen rondom Oss. Hier worden buurtbus 262 en schoolliner 662 bij betrokken.



### 3.2 Pilot Exploitatieplan 2017: bediening bedrijventerrein Veghel

In de huidige dienstregeling rijdt lijn 150 op het bedrijfsterrein de Dubbelen in Veghel. Op werkdagen wordt er elk kwartier een verbinding geboden met het busstation van Veghel met een overstap van de Volansverbindingen vanuit Den Bosch, Eindhoven, Schijndel en Uden. Tijdens de introductie zijn er vrijkaarten ter beschikking gesteld aan de bedrijven op de Dubbelen.

Het is een pilot voor drie jaar en de kosten worden gedeeld tussen de bedrijven op de Dubbelen, de gemeente Meijerijstad en het Ontwikkelbudget.



Het gebruik van lijn 150 is zeer teleurstellend. Momenteel zijn er ca. 70 instappers per week. Uitgaande van het gebruik van de bus voor de heen- en terugreis zijn dit ongeveer 7 personen per dag. Dat is absoluut te weinig om de pilot door te zetten na het eerste jaar.

Momenteel wordt een actie voorbereid met wederom vrij vervoer. Leidt dit niet tot een structureel aantal reizigers (een veelvoud van het huidige) dan stopt deze pilot per december 2017.



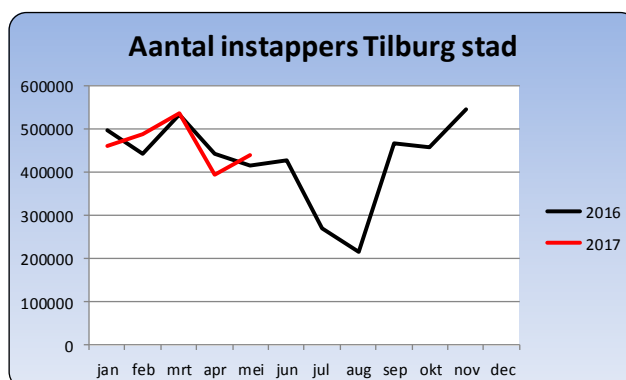
De betrokken en tevens financierende partijen delen deze conclusie.

Deze pilot is opgezet om de OV-bediening van bedrijfsterreinen hernieuwd te positioneren ten opzichte van ervaringen uit het verleden. Het lijkt erop dat de ervaringen uit het verleden ook anno 2017 nog steeds gelden. Het is bijzonder moeilijk om met succes een bedrijfsterrein met bedrijven uit de maak- en productie-industrie met de bus te ontsluiten.

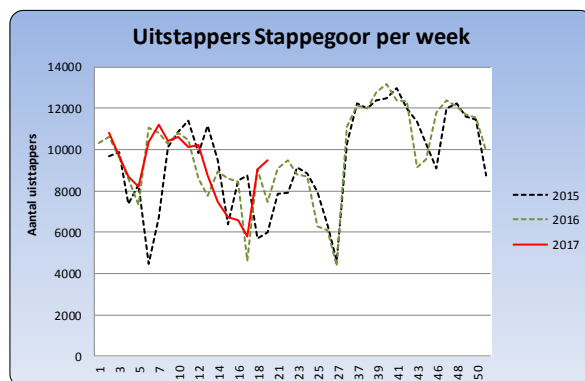
### 3.3 Nieuwe stadsdienst Tilburg 2017

In Tilburg is de stadsdienst per huidige dienstregeling veranderd. De bediening van Stappegoor is aangepast met de introductie van de StappegoorShuttle en de bediening van Reeshof is aangepast door de introductie van lijn 3 naar Koolhoven.

Uit nevenstaande grafiek blijkt dat het totaal aantal reizigers nog niet gegroeid is in de eerste maanden van het jaar. Het is tevens de extra week vakantie in 2017 debet aan.



De halte Koolhovenlaan kent elke week een goede 200 instappers; dat is zeker niet slecht. En lijn 601 (Stappegoor Shuttle) is de best gebruikte buslijn binnen de stadsdienst. Het aantal klachten over de bediening van Stappegoor is ook afgenomen met de introductie van lijn 601. Na de zomer worden er op alle ritten van lijn 601 gelede bussen ingezet. De echte toets over het functioneren van lijn 601 (Stappegoor Shuttle) is in september van dit jaar. Zoals uit de grafiek blijkt zijn er dan de meeste OV-gebruikers van en naar Stappegoor.



## 4 Functioneren lijnennet

### 4.1 Benuttingsgraad stads- en regionale lijnen

Het functioneren van het lijnennet wordt uitgedrukt in de benuttingsgraad; dit is per tijdsperiode het aantal reizigerskm's gedeeld door het aantal dienstregelingkm's. Een maat met de verhouding tussen de vraag en het aanbod. In bijlage 1 is de tabel weergegeven.

Vergelijking met vorig jaar laat zien dat de stadsdiensten Tilburg en De Bosch aanmerkelijk groener kleuren. Het beeld van Volansen is ongeveer gelijk gebleven. Bij de streeklijnen blijft lijn 90 in het weekeinde zwak, evenals lijn 161 op werkdagen. De avonden (21:30-24:00 uur) zijn op werk- en zondagen zwak; op zaterdag zijn de waarden hoger.

### 4.2 Buurtbussen

Voor buurtbussen geldt een norm van 600 instappers per maand. Het grootste deel van de buurtbussen functioneert boven de norm. Alleen de combinatie 293 en 295 (rondom Hilvarenbeek) halen het aantal instappers niet. In dit Exploitatieplan wordt een uitbreiding op lijn 293 voorgesteld, zie hoofdstuk 8: Lijst Kleine Aanpassingen Buurtbussen. Mocht dit niet tot een duidelijke verbetering leiden, dan moeten deze lijnen in 2018 nader onderzocht worden.

### 4.3 Dienstregelingssnelheid

De kwaliteit van de infrastructuur is een bepalende factor voor de kwaliteit van het busvervoer. Feitelijk bepaalt de infrastructuur waar de bus gebruik van maakt de uiteindelijke snelheid en dus de dienstregelingstijd van de bus. Hierbij zijn twee belangrijke zaken aan de orde:

De snelheid van de bus bepaalt de reistijd voor de passagiers. Des te korter deze reistijd, des te aantrekkelijker is het om de bus te gebruiken. Een hogere snelheid betekent een kortere reistijd en dat betekent meer reizigers.

Voor de exploitatiekosten is het aantal kilometers dat binnen een uur gereden kan worden van belang. Meer kilometers betekent meer productie tegen dezelfde kosten en dus goedkoper.

Daarnaast is er een koppeling tussen de kwaliteit van de infrastructuur en het busproduct dat er gebruik van maakt.

Hoogwaardig Openbaar Vervoer (in Brabant Volans en Brabantliner) gelden andere en hogere eisen dan voor een reguliere stads- of streeklijn. Met name rondom Breda is hier het afgelopen decennium veel in geïnvesteerd. De vraag is of het verwachte resultaat gehaald is anno 2017.

Onderstaand is voor alle buslijnen in de concessies Oost- en West Brabant de gemiddelde dienstregelingssnelheid berekend voor de ochtendspits (7:30 – 8:30 uur) en de dalperiode (11:00 – 13:00 uur). De weergegeven waarden zijn het gemiddelde over beide richtingen.

Het doel van deze uitwerking is het aanbrengen van focus op lijnen waar de gemiddelde dienstregelingssnelheid laag is in vergelijking met andere lijnen of dat de snelheid achterblijft ten opzichte van de producteisen die gesteld zijn. De vervolgstap is deze situaties nader te analyseren en onderzoek te doen naar verbetering door het uitvoeren van infrastructurele maatregelen. Dit in overleg met de betreffende wegbeheerders.

## Oost-Brabant

De stadsdienst Tilburg kent een gemiddelde dienstregelingssnelheid van 21,0 km/h. Opvallend is dat de lijnen 5, 6, 7 en 8 duidelijk onder de 20 km/h zitten. Lijn 4 heeft een verbindend traject over een 80 km/h-weg en dat toont zich in de gemiddelde snelheid. Lijn 601 (Stappegoor) rijdt via de Ringbanen en heeft maar 2 haltes. De snelheid is bijna 24 km/h; deze wordt mede beïnvloed door de grote tijd om de gelede bus te laden en lossen.

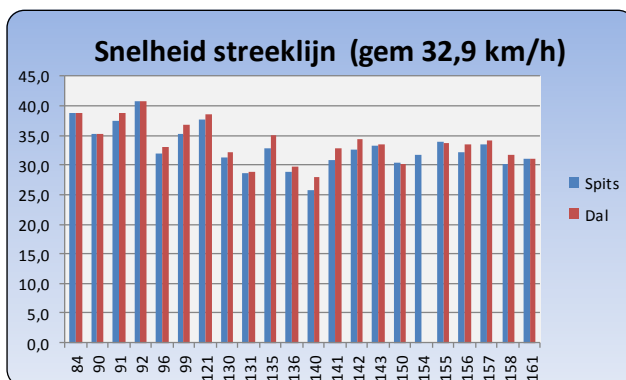
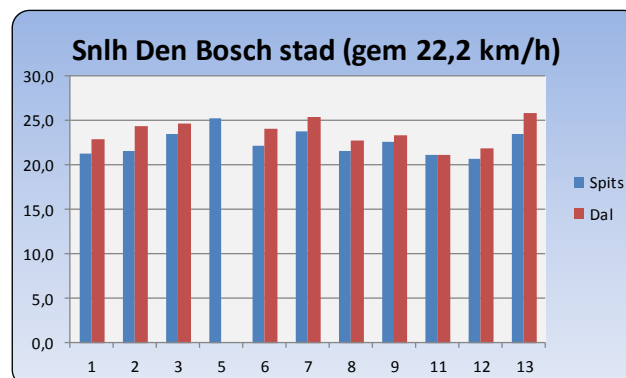
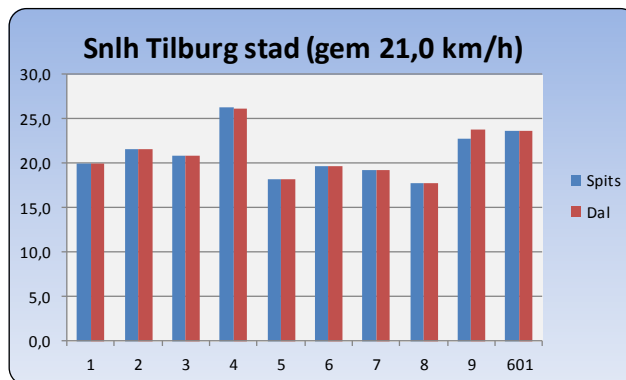
Er is nauwelijks verschil tussen de spits- en dalperiode.

De stadsdienst van Den Bosch kent met gemiddeld 22,2 km/h een hogere snelheid dan die van Tilburg.

De langere lijnen hebben een hogere snelheid (5, 3 en 13) en ook de sneldienst Maasoevers (7) biedt met bijna 24 km/h in de spits een aantrekkelijke rijtijd.

Lijnen waarvan de snelheid in de dalperiode meer dan 5 % lager is zijn 2, 3, 6, 7, 8, 11, 12 en 13. Dit duidt op brede verkeerscongestie in de stad, die van invloed is op de snelheid van de bus in de spits.

De streeklijnen in Oost-Brabant hebben een gemiddelde dienstregelingssnelheid van 32,9 km/h. Onderling zijn er

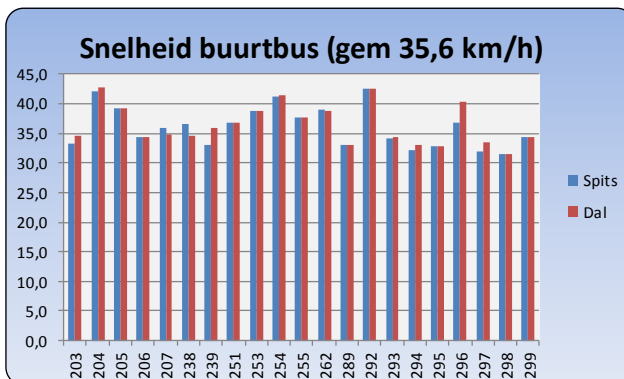




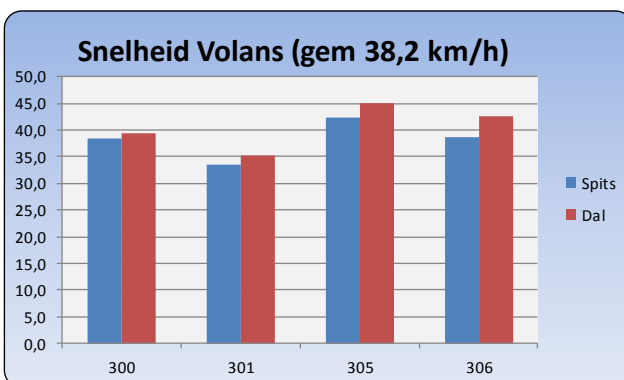
behoorlijke verschillen. Opvallend is de lage snelheid op de lijnen 131, 136 en 140. Deze lijnen hebben gemeenschappelijk dat ze aan beide zijden in grote steden rijden. Het verlies dat binnen deze steden wordt opgelopen drukt de gemiddelde snelheid.

Streeklijnen waarvan de snelheid in de spits meer dan 5 % lager ligt dan in de dalperiode zijn 135, 140, 141 en 142.

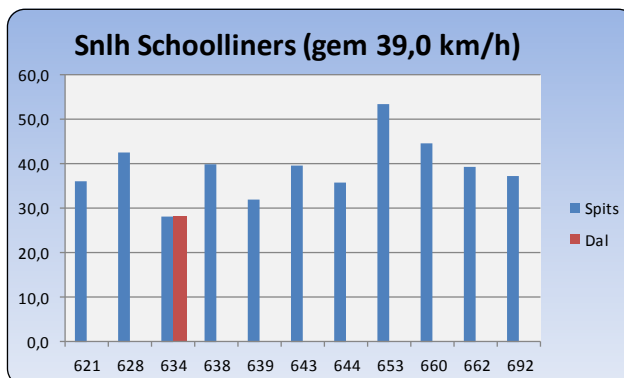
De gemiddelde snelheid van de buurtbussen in Oost-Brabant is 35,6 km/h, waarbij een enkeling zelfs boven de 40 km/h zit (204, 254 en 292). Dit zijn de meer landelijke trajecten. Er is beperkt onderscheid tussen spits en dal. Dat heeft ook te maken met het geringe aanbod van passagiers en de opmaak van dienstregeling.



De gemiddelde snelheid van de Volanslijnen in Oost-Brabant is 38,2 km/h. Het rijden via Rijkswegen is hier voor een deel debet aan. De lijnen 305 en 306 rijden deeltrajecten via de A50 en de 300 rijdt via de N261 en A59; Volans 301 rijdt alleen via de N261 en verder via de regionale wegen. Lijn 301 kent dan ook de laagste snelheid. Op de lijnen 305 en 306 is het verschil tussen de rijtijd in het dal en de spits groter dan 5 %. Dit wordt naar alle waarschijnlijkheid veroorzaakt door vertraging als gevolg van files op de A50.



De schoolliniers kennen in Oost-Brabant de hoogste gemiddelde snelheid. Vaak zijn het maar enkele losse ritten. Lijn 653 (Uden – Eindhoven) komt zelfs boven de 50 km/h.



Conclusie voor Oost-Brabant:

Stadsdiensten Tilburg en Den Bosch kennen een aantal 'langzame' lijnen. Het nader duiden van de oorzaken hiervan is nuttig en noodzakelijk. Dat zelfde geldt ook voor de streeklijnen 131, 136 en 140. De snelheid van de Volans komt met een gemiddelde van iets meer dan 38 km/h goed in de buurt van de producteisen (binnen de stad 25 km/h en buiten de stad 40 km/h). De geprogrammeerde buca voor vluchtstrookgebruik op onder andere de A50 moet in het najaar van 2017 uitgevoerd worden, zodat maatregelen in zicht komen om de reistijd concurrerend te houden en het verschil in rijtijd tussen de spits- en dalperiode zo klein mogelijk te houden.

## 5 Ontwikkelingen 2018 / 2019

### 5.1 NS-dienstregeling

Er zijn geen grote wijzigingen te verwachten in de NS-dienstregeling per 10 december 2017.

### 5.2 MBO-kaart

Per januari jongstleden is de Studentenkaart voor MBO-ers (< 18 jaar) beschikbaar. In 2016 is er onderzoek onder de doelgroep uitgevoerd naar de te verwachten effecten van deze invoering (0-meting). Nu is er onderzoek gehouden onder de MBO-leerlingen over het gebruik van de SOV-kaart (1-meting).

De belangrijkste conclusies zijn:

- In de 0-meting was 81 % niet goed op de hoogte van de komst van MBO 18- kaart. Nu hebben bijna alle respondenten een OV-kaart;
- De vervoervraag van de doelgroep is na de invoering van de kaart met 10 % toegenomen;
- Vooral op afstanden tot 15 km is het gebruik van de bus gestegen. Voor langere afstanden is het gebruik van de trein gestegen;
- De grotere vervoervraag per bus gaat ten koste van de fiets; dit is mede afhankelijk van het weer;
- Bij een reisafstand tussen de 11 en 15 km is het gebruik van de fiets afgenomen; zij zijn overstapt op de bus;
- Voor het komende schooljaar 2017/2018 kan het effect groter zijn, omdat de SOV-kaart van invloed is bij de schoolkeuze per september 2017.

Het ligt in de lijn der verwachtingen om ook in 2018 dit onderzoek te herhalen (2-meting).

### 5.3 Breda – Efteling

In het exploitatieplan 2017 is een buca opgenomen voor een directe busverbinding tussen de Efteling en de het NS-station in Breda. Dit gedurende alle weekenden van het jaar en de vakantieweken.

Overleg met gemeente Breda, Efteling, gemeente Loon op Zand, gemeente Waalwijk, provincie Noord-Brabant, ROB en Arriva heeft in het voorjaar 2017 geen consensus opgeleverd over de financiering van deze nieuwe lijn.

Per brief van 16 juni 2017 heeft de NS aan de staatssecretaris laten weten dat de internationale trein Breda – Brussel niet per dienstregeling 2018 gaat rijden. Hiermee staat dit project wederom in de wachtstand.

## 6 Business cases 2018

### 6.1 Stadsdienst Den Bosch

In navolging van de stadsdiensten Tilburg en Breda is de stadsdienst Den Bosch onderwerp van studie in 2017. Momenteel rijdt daar de dienstregeling, zoals die aangeboden is in 2014 tijdens de concessieverlening. Reden om te onderzoeken of er verbeteringen aan te brengen zijn.

De conclusies uit de analyses zijn:

- Den Bosch kent een gemiddeld (en lager dan Tilburg en Breda) gebruik van de stadsdienst. Voornaamste oorzaken zijn de aanwezigheid van de treinstations Vught en Rosmalen en de ligging van de onderwijsinstellingen ten opzichte van het Centraal Station. Daarentegen wordt er per inwoner niet minder OV geproduceerd. Per saldo leidt dit tot een lager aantal instappers per dienstregelinguur dan in Breda en Tilburg;
- Het gebruik van de treinen is goed. Dat is ook logisch gezien de reistijd naar Utrecht, Amsterdam en Eindhoven.
- De bereikbaarheid van de binnenstad en het Centraal Station vanuit alle woonwijken is essentieel. In elke buslijn moeten beide haltes opgenomen zijn;
- Goede OV-wijken zijn Maasoever, Kruiskamp, Middengebied (oude Noorden) en Paleiskwartier. Aanpassen van de dienstverlening ligt niet voor de hand in deze wijken;
- De bushaltes in de Groote Wielen worden goed gebruikt. Deze bewoners zorgen voor meer dan de helft voor het gebruik van lijn 13, terwijl er maar zeer weinig bushaltes zijn;
- Kritisch moet er gekeken worden naar de wijken die een gemiddeld (of zelfs laag) gebruik hebben en waar momenteel hoge frequenties worden gereden (4 keer per uur op werkdagen): Aa-wijk, Vught en Pettelaarpark;
- De bediening van de dorpen (Empel, Engelen en Nuland) vraagt aandacht.

Bij de uitwerking is er –naast evenwicht aanbrengen in de vraag naar en het aanbod van openbaar vervoer– nadrukkelijk gezocht naar groeimarkten. Deze is gevonden in de uitbreidingswijk Groote Wielen. Daar ligt potentie vanwege de toename van het aantal inwoners en de afstand tot de binnenstad c.q. de NS-station. Er komt een extra stadslijn, die de huidige bediening van lijn 13 uitbreidt van 2 naar 4 keer per uur. Ook is de mogelijkheid om mee te groeien met de oplevering van nieuwe woningen de komende jaren.



Daarnaast zijn er wijzigingen in de bediening van Pettelaarpark, de Herven, Hambaken / de Rompert en Palieskwartier. Ook krijgt Engelen

een buurtbus. Deze gaat per 10 december de huidige wijkbus vervangen.

Ale wijzigingen worden binnen het beschikbare budget voor de stadsdienst Den Bosch doorgevoerd.

Voor de gemeente Den Bosch ligt er de opgave om voor aanvang nieuwe dienstregeling een aantal haltesituaties aan te passen. Deze zijn voorwaardelijk om de nieuwe route te kunnen gaan rijden. Voor detailinformatie wordt verwezen naar de bijlage.

## 6.2 Volans Langstraat

Deze BuCa omvat het gebied Tilburg – Waalwijk – 's-Hertogenbosch en de streeklijn 136, de Volans lijnen 300, 301, 302 en de Efteling lijnen 800 en 801.

In dit gebied spelen een aantal zaken waar deze BuCa antwoord op moet geven. De doelen zijn:

- Ontwikkeling van eindbeeld en fasering met een herijking van lijnennet en dienstregeling, inspeland op toekomstige wijzigingen in wegennet (wijzigingen vallende onder project Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat);
- Inspelen op huidige overbezetting en groeiende vervoervraag in de spitsuren naar/van zowel 's-Hertogenbosch als Tilburg;
- Vraag en aanbod beter op elkaar afstemmen;
- Bediening Efteling nader structureren.

Voor wat betreft het lijnennet is de conclusie dat de huidige lijnvoering van de lijnen voldoet en ook in de toekomst, rekening houdend met de ontwikkelingen in het wegennet, het beste is. Wel wordt de halte Efteling opgenomen in de route van lijn 301, zodat beide Volans lijnen deze halte gaan bedienen. Deze halte is namelijk de best gebruikte halte in Kaatsheuvel en heeft ook voor de inwoners van Kaatsheuvel een belangrijke functie. Tussen Waalwijk en Tilburg rijden beide Volans lijnen dan dezelfde route. Tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch blijft lijn 300 via de snelweg A59 rijden (via oprit Waalwijk centrum) en blijft lijn 301 via Waalwijk Oost, Drunen en Nieuwkuijk rijden. Lijn 301 heeft nu ook dezelfde route en halten als lijn 302, die nu in de avonden en op zondag rijdt. Lijn 302 vervalt daarom als lijnnummer, in de avond en op zondag rijdt dan lijn 301 met dezelfde bediening als de huidige lijn 302.

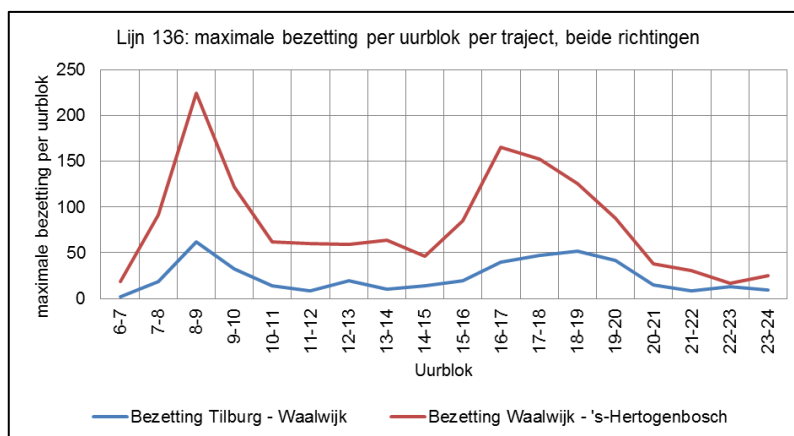
De huidige overbezettingen in de ochtendspits worden verholpen door de inzet van twee nieuwe scholierenlijnen: lijn 600 Kaatsheuvel – Sprang Capelle – 's-Hertogenbosch en lijn 602 Waalwijk – Sprang Capelle – Kaatsheuvel - Tilburg Stappegoor. Deze lijnen bieden snellere reisrelaties naar de scholenconcentraties in 's-Hertogenbosch en Tilburg. Lijn 300 gaat in de ochtendspits tussen Tilburg en Waalwijk 4x/uur rijden in plaats van lijn 301, zodat reizigers uit Kaatsheuvel, Sprang Capelle en Waalwijk West profiteren van een snelle verbinding die vaker rijdt. In de middagspits gebeurt dit ook tussen Waalwijk en Tilburg. Tot slot wordt de hoge frequentie in de ochtendspits langer doorgezet, zodat de drukke ritten tussen 9:00 en 10:00 worden ontlast.

Op zaterdag rijden lijn 300 en 301 beide een halfuurdienst; samen een kwartierdienst. De gemiddelde bezetting is met 6 reizigers per rit te laag om dit aanbod te rechtvaardigen. Op

zaterdag zal daarom lijn 301 de hele dag 2 keer per uur rijden, lijn 300 rijdt dan niet meer. De bediening op zaterdag en zondag is daarmee gelijk getrokken. Aanvullend blijven de Efteling lijnen rijden op zaterdag en op zondag. Naar de Efteling blijven, net als nu, 4 ritten/uur rijden.

Het gebruik van lijn 136 is tussen (Waalwijk-) Drunen en 's-Hertogenbosch duidelijk groter dan tussen Waalwijk en Tilburg:

Tussen Waalwijk en Tilburg nemen de Volans lijnen verreweg het grootste deel van het vervoer voor hun rekening, er is nog steeds een verdere verschuiving naar de Volans lijnen zichtbaar. Doordat lijn 301 ook de halte Efteling gaat bedienen zal dat verder toenemen. De vraag naar lijn 136 op het traject Tilburg - Waalwijk is niet voldoende om met name in de middagspits de



huidige halfuursfrequentie te continueren. In de dienstregeling 2018 zal de frequentie op het traject Tilburg - Waalwijk dan ook worden teruggebracht naar één keer per uur, aangevuld met een ochtendspitsrit die speciaal gericht is op scholieren (lijn 636).

Lijn 136 rijdt vanaf de Efteling via de van Heeswijkstraat naar Tilburg. De halte in de van Heeswijkstraat wordt nauwelijks gebruikt. De route wordt daarom gewijzigd naar de Europalaan, wat sneller is. Gevolg is ook dat lijn 136 niet meer de halte Horst bedient, maar bij deze halte maken bijna alle instappers al gebruik van de snellere Volans lijnen, die daar gewoon blijven halteren.

Tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch is er een vervoerbreek tussen Waalwijk en Drunen. In Waalwijk maakt men vooral gebruik van de Volans lijnen, in Drunen wordt lijn 136 ook goed gebruikt. Tussen Drunen en 's-Hertogenbosch blijft de bediening gelijk, tussen Waalwijk en Drunen neemt de frequentie in de spits af van 4 naar 2x/uur, en in de dal van 2 naar 1x/uur.

Omdat de halte Efteling meer gebruikt zal gaan worden door inwoners van Kaatsheuvel en de huidige fietsenstalling nu al vol staat, is uitbreiding van de fietsenstalling noodzakelijk.

In totaliteit neemt het aantal gewogen dru af met 3.267/jaar.

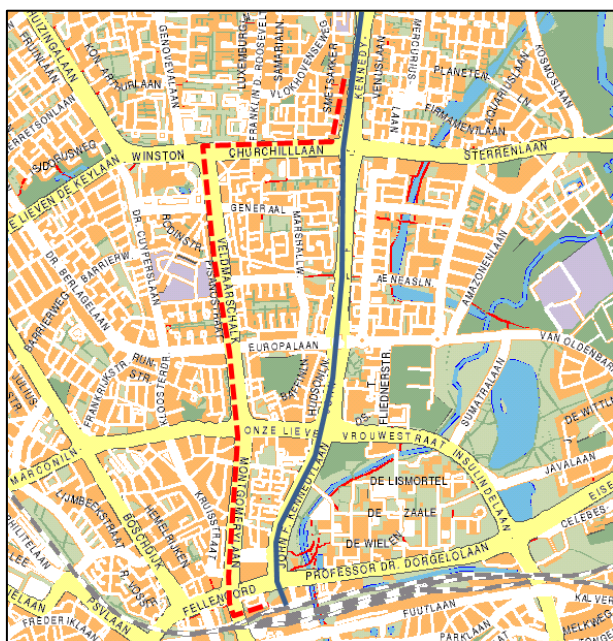
Het aantal reizigers zal licht stijgen omdat er uitbreiding is in de drukke spitsuren en er wordt gesneden in de rustige uren, wat weinig reizigers kost.



### 6.3 Volans 305 / 306

Voornaamste doel van deze BuCa is om vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen. Deze Volans lijnen rijden sinds de aanbesteding als Volans lijnen, met ook het aanbod dat tijdens de aanbesteding is vereist en aangeboden. Het is nu het moment om te bezien of dat aanbod goed afgestemd is op de actuele vraag. Daarnaast spelen in Oss, Uden en Eindhoven routevraagstukken.

Hiernaast is de huidige route in Oss weergegeven. In eerdere HOV plannen is de rood gestippelde lijn voorgesteld. Deze route bedient de scholen langs de Saal van Swanenbergsingel beter, maar is wel minder direct en 3 minuten langer. Het aantal doorgaande reizigers dat vanuit de regio het station Oss als bestemming heeft bedraagt 1.000 per dag. Deze reizigers krijgen te maken met een langere reistijd wat tot reizigersverlies zal leiden. Het verwachte aantal extra reizigers door de routewijziging lijkt beperkt. De gemeente wil dit graag nader onderzoeken. Omdat aanpassing van de route pas na reconstructie van de Saal van Swanenbergsingel in 2019 aan de orde is, is daar ruimte voor. In de loop van 2018 volgt een definitief besluit. De huidige route blijft vooralsnog in stand.



In Eindhoven speelt een soortgelijk vraagstuk. De blauwe route op het kaartje hiernaast is de huidige busroute. De rood gestippelde lijn is de route zoals voorgesteld in eerdere HOV plannen. Daarmee worden het winkelcentrum Woensel en het Catharina ziekenhuis bediend. Vanuit Uden en Veghel is de aantrekkingskracht van deze voorzieningen gering, het aantal extra reizigers is dus ook gering. De 2.500 doorgaande reizigers (vanuit Veghel, Uden en verder) naar Eindhoven TU en Station krijgen met de rode route te maken met een extra reistijd van 5 minuten. Reizigers naar de TU nog meer, want zij kunnen nu bij de TU uitstappen, anders moeten ze vanaf het station lopen. Als de voor- en nadelen worden afgewogen heeft de

huidige snelle en directe route duidelijk de voorkeur. Samen met de gemeente Eindhoven bekijken we de mogelijkheden van een halte bij de kruising met de Churchilllaan, zodat daar een overstapmogelijkheid ontstaat voor reizigers die naar het ziekenhuis of winkelcentrum Woensel willen.

In Uden is de vraag of lijn 306 zijn begin-/eindpunt bij het Bernhove Ziekenhuis kan krijgen in plaats van bij het Busstation. De geringe extra reizigers (opbrengsten) blijken bij lange na niet voldoende te zijn om de extra kosten af te dekken. Een routeverlenging van lijn 306 is wat dat betreft dus niet gewenst.

Op lijn 305 is in de spitsuren en dan vooral in de ochtendspits een capaciteitsprobleem richting Eindhoven. Het aanbod wordt daarom uitgebreid door op lijn 653 meer ritten te bieden, in het drukste spitsuur op lijn 653 een 7,5 minutenfrequentie te bieden en door de spitsfrequentie langer door te rijden, tot ongeveer 10:00 uur.

Tussen Oss en Uden is het aantal reizigers ongeveer de helft van het aantal reizigers tussen Uden en Eindhoven. In absolute termen is het gebruik per rit relatief laag. In de spitsuren betekent de huidige kwartierfrequentie een over aanbod. Voorstel is om in de spitsen een halfuurdienst te bieden, en tegelijk lijn 157 in de spitsen uit te breiden van een uurdienst naar een halfuurdienst, zodat tussen Oss en Uden beide lijnen samen een kwartierdienst bieden. Het aanbod in de spitsen gaat dan van 5 bussen per uur naar 4 bussen per uur.

In de avond en in het weekend is het aantal reizigers tussen Oss en Uden te laag om de halfuurdienst op lijn 305 te rechtvaardigen. Het aanbod wordt hier teruggebracht naar 1 rit per uur, samen met lijn 157 ontstaat dan een halfuurdienst.

Lijn 306 kent in de ochtendspits ook capaciteitsproblemen richting 's-Hertogenbosch. Om dat te verlichten wordt een extra rit op lijn 660 Uden – 's-Hertogenbosch geboden. Ook wordt de spitsfrequentie (kwartierdienst) langer doorgereden, tot ongeveer 10:00 uur.

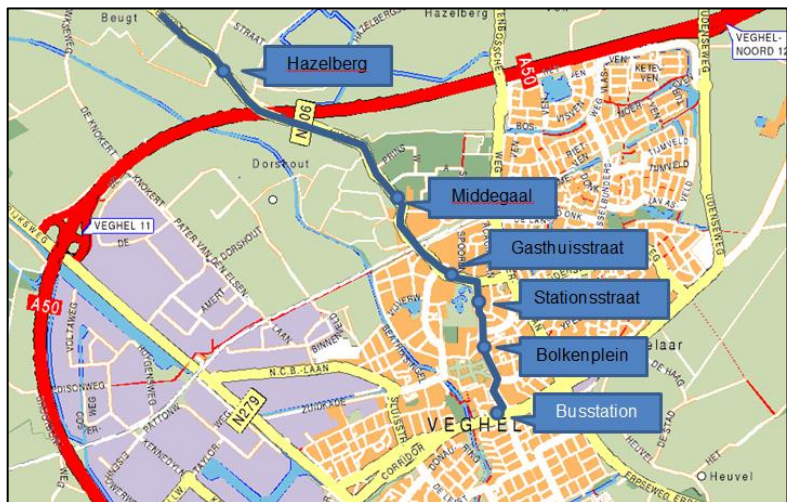
Op beide Volans lijnen vertrekken de laatste ritten rond 23:00 uur. Dat is vrij vroeg voor dit soort lijnen. Op andere Volans lijnen in Brabant blijkt er tot na 24:00 uur voldoende vraag te zijn. Op lijn 305 en 306 worden vanuit Eindhoven, Oss en 's-Hertogenbosch latere ritten geboden tot na 24:00 uur vertrekkend.

Bovenstaande uitwerking gaat in op de gevolgen voor de dienstregeling van een scheve verdeling van de vervoervraag in Volans 305 Oss – Uden – Veghel – Eindhoven. In 2018 start er een meer beleidsmatig georiënteerd onderzoek naar de OV-kwaliteit in de driehoek Nijmegen – Oss – Uden. Hierdoor wordt ontwikkeling van Volans 305 tussen Uden en Oss en de (mogelijk toekomstige Volans) lijn 99 tussen Uden en Nijmegen integraal benaderd.



## 6.4 Route lijn 158 Veghel

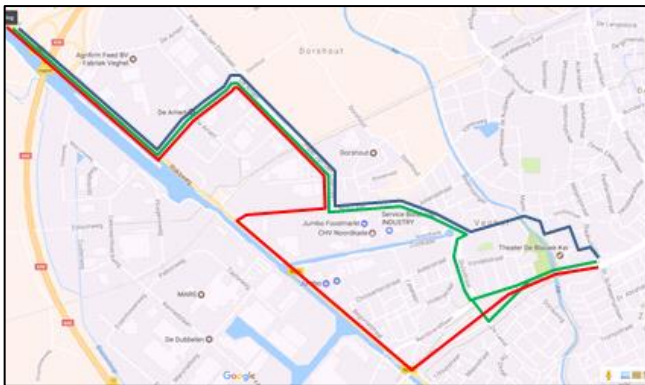
In 2016 is de BuCa Verbeteren OV-bereikbaarheid bedrijventerreinen Veghel uitgewerkt. Daarin zijn de mogelijkheden onderzocht om de verschillende bedrijventerreinen in Veghel te ontsluiten met het openbaar vervoer. Conclusie was dat bediening van Noordkade/De Amert het beste ingevuld kan worden met een pendeldienst vanaf het busstation Veghel. Vanwege de hoge kosten en het verwachte lage gebruik is deze niet in exploitatie genomen.



Een alternatief om de Noordkade/De Amert te bedienen met het OV is om de route van lijn 158 te verleggen. Dat heeft echter gevolgen voor de gebieden in Veghel die nu worden ontsloten door lijn 158. Het doel van deze BuCa is het vaststellen van de meest optimale route van lijn 158 in Veghel.

De huidige route van lijn 158 in Veghel is onderstaand weergegeven.

Voor de ontsluiting van De Amert en de Noordkade zijn een aantal mogelijke routes onderzocht:



De blauwe en de groene route zijn voor een bus niet geschikt omdat de wegen te smal zijn, er geen goede doorstroming is en/of er veel drempels liggen. Het merendeel van de straten is onlangs aangepast, de gemeente heeft geen plannen om de route geschikt te maken voor de bus. De rode route is dan de enige optie. Deze heeft als nadeel dat een halte voor de Noordkade alleen op afstand

(ongeveer 300 meter) mogelijk is. Verder is de route lang en in de spits vertragsgevoelig. De extra rijtijd tov de huidige route is 3 minuten (buiten de spits). Het aantal nieuwe reizigers zal gering zijn. Dat komt door de bediening van de Noordkade op afstand en omdat de ervaringen op de Dubbelen leren dat bedrijventerreinen weinig OV reizigers genereren.

De routewijziging zal betekenen voor veel reizigers extra reistijd, wat tot reizigersverlies zal leiden, en reizigers die nu bij de bestaande haltes opstappen moeten van de halte Busstation gebruik maken, wat ook tot reizigersverlies leidt.

Per saldo zal de routewijziging leiden tot een reizigersverlies van ruim 60 reizigers per dag. De exploitatiekosten zullen door de langere rijtijd toenemen met 1.250 dru/jaar.

## Conclusie

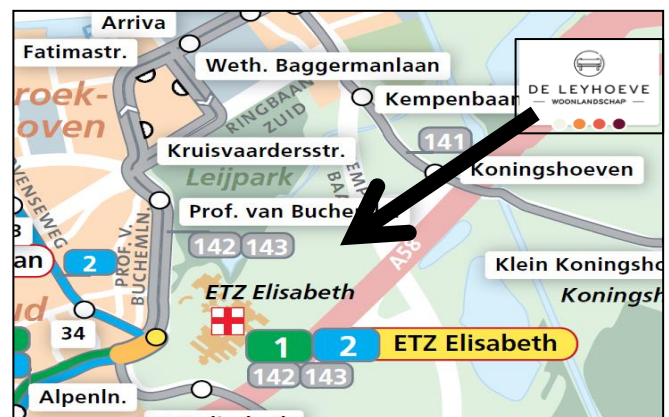
Een optimale route van lijn 158 via De Amert en De Noordkade is met de huidige infrastructuur niet mogelijk. Er is alleen een sub-optimale bediening mogelijk. Het aantal verwachte nieuwe reizigers is dan onvoldoende om het verlies aan reizigers op de huidige route te compenseren. Per saldo leidt een routewijziging van lijn 158 tot een reizigersverlies van 60 reizigers per dag, dat is 19.000 reizigers per jaar. Daarnaast stijgen de exploitatiekosten met 1.250 DRU/jaar.

De routewijziging levert dus minder reizigers op tegen hogere kosten en is daarom geen goed plan. Lijn 158 behoudt voorslagnog zijn huidige route.

Bediening van De Noordkade kan worden verbeterd door de aanleg van een HOV halte Rembrandtlaan, met goede looproute naar Noordkade. Ook bieden de plannen N279 en aanpassing bereikbaarheid bedrijventerreinen Veghel Zuidwest wellicht betere mogelijkheden voor een goede busroute via De Amert en De Noordkade. Als meer duidelijkheid is over deze plannen kan dit opnieuw worden bekeken.

## 6.5 Bediening Leyhoeve Tilburg

In de Leyhoeve aan de Kempenbaan in Tilburg zijn 285 appartementen voor senioren gevestigd. De Leyhoeve is geopend in oktober 2016, maar op dit moment niet aangesloten op openbaar vervoer. Dichtstbijzijnde haltes zijn die van lijn 141 op de Koningshoeven (800 m) en Elisabethziekenhuis streek (142, 143, ruim 1 km). Bewoners hebben aangedrongen op een OV-verbinding. Er is reeds contact over een mogelijke Kleinschalige vervoersoplossing, maar primaire vraag ligt bij een "gewone" bus.



Het aantal potentiële reizigers voor een aparte busbediening is te klein voor een aparte bus, ook niet als buurtbus, daarom is gekeken naar mogelijkheden binnen de bestaande lijnvoering. Voor bediening van de Leyhoeve zijn hiervoor twee opties:

1. Lijn 141 omleiden via de Kempenbaan en Leyhoeve

Lijn 141 rijdt vanaf Ringbaan Oost via Koningshoeven en Eindhoveneweg naar Moergestel. Door via de Kempenbaan en Leyhoeve te rijden, moet naar Moergestel via de A58 worden gereden, hierdoor vervallen een aantal haltes. Rijtijd is onder rustige omstandigheden vergelijkbaar, maar gezien grote congestiegevoeligheid van A58 te onbetrouwbaar. Verleggen van de route van lijn 141 is dan ook geen optie.

2. Lijn 142 en/of 143 omleiden via de Kempenbaan en Leyhoeve

Lijnen 142 en 143 rijden via Ringbaan Oost-Fatima-ETZ Elisabeth ziekenhuis en Hilvarenbeekseweg naar Hilvarenbeek. Om de Leyhoeve te ontsluiten, moet één van

beide lijnen vanaf Ringbaan Oost in plaats van via Fatima en ETZ Elisabeth rechtstreeks naar Kempenbaan rijden. Deze route is enkele minuten sneller, maar hierdoor vervalt wel de helft van de ontsluiting van de wijk Fatima, die net is gestart. Daarnaast halveert het aantal verbindingen tussen Hilvarenbeek en ETZ Elisabeth, waar beide lijnen ongeveer 100 instappers op een dag hebben. Deze nadelen zijn groter dan de voordelen van een OV-verbinding van Leyhoeve.

Conclusie: er is geen realistische OV-ontsluiting te realiseren voor Leyhoeve.

## 6.6 Nightliner Tilburg – Dongen – Oosterhout - Breda

In het Exploitatieplan 2018 voor West-Brabant is een buca opgenomen voor een nieuwe Nightliner Breda – Oosterhout – Dongen – Tilburg. Hiermee krijgt Dongen een verbinding in de nacht van zaterdag op zondag met zowel Breda, als Tilburg.

## 6.7 Tijdelijk busstation Tilburg

Van december 2017 tot december 2018 wordt het tijdelijke busstation aan de noordzijde van het spoor gebruikt door alle bussen die het NS-station aandoen. Dit betekent een extra kostenpost voor de exploitatie. In december 2018 gaat het nieuwe busstation op de huidige locatie in gebruik genomen worden. Den wordt ook het eenrichtingsverkeer op de Spoorlaan (tussen busstation en Heuvel) geëffectueerd. Dat laatste kost ongeveer 3.000 extra dienstregelinguren, omdat alle lijnen vanuit het oosten (lijn 6, 9, 140, 141, 142 en 143) extra rijtijd krijgen.

Met Tilburg en de provincie Noord-Brabant is afgesproken om deze dru's al in de dienstregeling 2018 mee te nemen. Ter compensatie moet de dienstregeling 2018 met eenzelfde aantal dru's worden ingekrompen, wat de jaren daarna wordt gecontinueerd. Dat betekent een beperking in de dienstregeling van de stadsdienst Tilburg per december 2017 en niet meer per december 2018.

In concreto @@@@ @@@@ @@@@ @@@@ @@@@ @@@@ @@@@ **WORDT NOG NADER INGEVULD EN OVERLEGD**

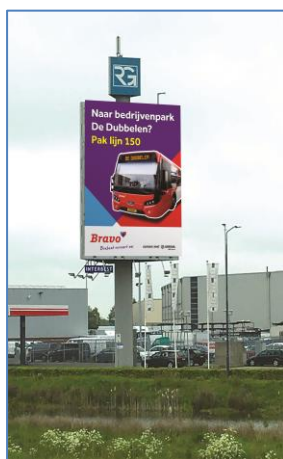
## 7 Marketing

Ieder jaar voert Arriva meerdere campagnes en projecten uit om reizigers te informeren en reizigersgroei te stimuleren. Onderstaande projecten voor zowel Oost- als West-Brabant zijn voor dit exploitatieplan relevant: omdat het jaarlijks terugkeert en inmiddels een entiteit is geworden onder reizigers. Waarin Arriva kansen ziet, omdat het noodzakelijk is en/of omdat Arriva het belangrijk vindt om een bijdrage te leveren aan de Brabantse samenleving. Per project is aangegeven welk belang het dient en wat het project inhoudt. Indien mogelijk is een visueel voorbeeld gegeven. Dit marketing hoofdstuk is voor de exploitatieplannen van Oost- en West Brabant gelijk. Onderstaande marketingprojecten worden onderdeel van het marketingplan 2018. Mogelijk komen er voor 2018 nog meer (nieuwe) marketingprojecten bij, dat wordt in kwartaal 4 van 2017 bepaald.

### 7.1 Marketingprojecten

#### Lijnmarketing

In het voorjaar van 2017 is een concept opgezet voor lijnmarketing. Dit omvat een aanpak voor lijnen die meer aandacht verdienen omdat er reizigersgroei mogelijk is of omdat tussentijds uitbreiding of wijziging van de dienstregeling aan de orde is. Binnen het concept lijnmarketing wordt een diversiteit aan communicatiemiddelen voornamelijk lokaal ingezet: online advertising, promotie in de wijk, owned media en PR. Een mooi voorbeeld hiervan is een pilot in Bergen op Zoom en Roosendaal in 2017: een CT-kaartje te koop voor 1 euro, dat 60 minuten bruikbaar is. Dit kaartje is verkrijgbaar bij wederverkopers zoals supermarkt Jumbo. Het hanteren van lijnmarketing projecten krijgt in 2018 vervolg. Per buca is een meer gespecificeerde marketing toelichting gegeven.



[www.bravo.info](http://www.bravo.info)



## Ons Brabants Bustientje

Het bustientje is reeds in 2015 geïntroduceerd en blijkt succesvol. Om de reizigersgroei ook in de rustige vakantieperiodes te stimuleren, hanteert Arriva, samen met Hermes, in 2018 wederom 'Ons Brabants Bustientje'. Dit product zal ingezet worden in schoolvakanties om op die manier meer (incidentele) reizigers aan te spreken. Het bustientje is verkrijgbaar als m-ticket op de smartphone, of te verkrijgen in de store van Arriva als passe-partout.

## OV haltewijzer

Dit project is een samenwerking van Arriva met Provincie Noord-Brabant en Regio West Brabant. Vanuit diverse gemeenten in West-Brabant wordt onder deeltaxi pashouders een mailing verspreid met de folder OV haltewijzer, een begeleidende brief en probeerkaartje. Streven is dit project in 2018 in meerdere gemeenten uit te voeren. De boodschap voor de eerste 4 gemeenten is als volgt: *"U wilt comfortabel en voordelig vanuit gemeente Drimmelen, Etten-Leur, Geertruidenberg of Oosterhout naar het Amphia ziekenhuis? Met de bussen van Arriva kan dat. In deze Openbaar Vervoerwijzer kunt u zien hoe de bus rijdt, waar hij stopt en wat reizen met de bus kost. Om te zorgen dat iedereen met de bus kan reizen, zijn de bussen én de bushaltes aangepast. Geen grote stappen of lastige trapjes meer. Daarnaast hebben de meeste bushaltes een afdakje en een bankje."*



## Communicatie evenementen en (grote) omleidingen

Arriva werkt ook in 2018 met een geselecteerd aantal evenementen, attracties en gemeenten in Brabant samen voor busvervoer tijdens evenementen. Deels commercieel, deels MVO gericht: denk aan evenementen zoals Bloemencorso Zundert, de vakantiebeurs, Carnaval, Koningsdag, Jazzfestival Breda, Tilburgse Kermis en samenwerking met voetbalclubs NAC en Willem II. Per evenement wordt gekeken naar een geschikte aanpak: een combi-ticket, verkoop op de website van het event en promotie via een diversiteit aan communicatiemiddelen.



## Nieuwe dienstregeling

Bij de jaarlijkse wijziging van de dienstregeling in december vindt een campagne plaats. Die campagne omvat diverse communicatiemiddelen, zowel offline als online, betaald als free publicity, om reizigers te wijzen op de nieuwe dienstregeling. Arriva werkt binnen de campagne voor de nieuwe dienstregeling samen met Hermes, in het kader van Bravo. Op die manier worden reizigers eenduidig geïnformeerd over de nieuwe dienstregeling in geheel Brabant.

## Groene haltes

Het idee van de Groene Haltes, gestart in 2010, is altijd geweest om recreanten op een toegankelijke manier in de natuur te krijgen. In de oorspronkelijke opzet werd gedacht

vanuit de inwoner, om hen met de bus op een laagdrempelige manier in de natuur te krijgen, waar ze een route van A naar B konden wandelen. Arriva en VisitBrabant, partner in dit project, zijn echter van mening dat er te veel haltes zijn aangewezen, wat voor de recreant niet bleek te werken. Om gebruik te blijven maken van dit mooie initiatief en dit initiatief te optimaliseren is het beter om het aantal haltes centraal vanuit de grotere steden te organiseren. Hier zijn meer toeristen en dus meer mensen om vanuit de stad naar de natuur te leiden. In het voorjaar van 2018 vindt promotie plaats voor de Groene Haltes.

Voorlichting senioren (i.s.m. DTV consultants, Regio West Brabant en Katholieke Bond Ouderen)

In samenwerking met DTV en RWB in West en met KBO in Oost worden voor senioren voorlichtingsdagen georganiseerd in diverse gemeenten. Senioren worden benaderd door middel van een brief van de gemeente of via KBO om deel te nemen. Een opstapdag bestaat uit voorlichting; wanneer en waar rijdt de bus, is het rolstoeltoegankelijk, welke abonnementen zijn er, hoe werkt de OV-chipkaart? Daarna vindt er een ritje in de bus plaats, waarna zij de mogelijkheid krijgen een gratis OV-chipkaart aan te schaffen. In West-Brabant zijn de voorlichtingen reeds drukbezocht, in Oost-Brabant zal het merendeel van de voorlichtingen eind 2017/begin 2018 starten. Belangrijk hierbij is het meten achteraf: hoeveel van de gratis ov-chipkaarten worden daadwerkelijk gebruikt, gaan senioren daadwerkelijk mee reizen?

## 7.2 Marketingontwikkelingen

Naast de projecten zoals hiervoor genoemd, zijn de volgende ontwikkelingen van belang met betrekking tot reizigersinformatie.

Marketingvisie 2018 - 2021

Arriva maakt voor 2018 - 2021 conform afspraak met de Provincie Noord-Brabant een 3-jaren Marketingvisie. Ten tijde van het opstellen van dit exploitatieplan is de visie nog niet gereed. Deze zal gereed zijn in kwartaal 4 van 2017. Dit plan vormt de basis voor het marketingplan en de marketingkalender 2018. Conclusies uit dat plan kunnen aanleiding zijn voor wijzigingen in de eerder genoemde projecten, of leiden tot nieuwe projecten.

Bravo, Brabant Vervoert Ons

Bravo, het samenwerkingsverband met Provincie Noord-Brabant en Hermes, beïnvloedt de marketingprojecten. Deze samenwerking leidt tot meer duidelijkheid richting reizigers over het reizen met de bus in geheel Brabant. Voor 2018 zal Arriva gezamenlijk met Hermes een marketingplan opstellen. Daarnaast is het van belang om een informatiecampagne te ontwikkelen, waardoor voor reizigers het belang van Bravo duidelijk(er) wordt.

De incidentele reiziger

Uit diverse onderzoeken komt steeds weer naar voren dat de incidentele reiziger ook belangrijk is. Zij reizen niet frequent, maar zijn bekend met het OV en beschikken over een (persoonlijke) OV-chipkaart. Zij zijn echter vaak onvoldoende op de hoogte van alle mogelijkheden qua dienstregeling, abonnementen, acties etc. Focus op de incidentele

[www.bravo.info](http://www.bravo.info)



reiziger en een continue basis communicatie over reismogelijkheden en vervoerbewijzen is daarom van belang.

#### Innovaties op betaalmethoden

In de zomer van 2017 introduceert Arriva het m-ticket: een ticket dat de reiziger online aanschaft en na aankoop in de Arriva app verschijnt als betaalmiddel. Dit m-ticket biedt talloze mogelijkheden. Daarnaast gaat Arriva in Brabant in oktober 2017 over op volledig cashloos betalen in de bus. Cashloos is na 19:00 uur al geëffectueerd op de stadslijnen in Tilburg, 's-Hertogenbosch en Breda; dit als voorloper op volledig cashloos per oktober 2017. In 2018 is het van belang de campagne cashloos door te laten lopen, voor duidelijkheid richting (voornamelijk de minder frequente) reizigers.

#### Evaluaties en marktonderzoek

Evaluaties worden continu aangescherpt en marktonderzoeken steeds gericht ingezet, zodat Arriva een solide basis creëert als uitgangspunt voor toekomstige marketingactiviteiten.

#### Samenwerking met gemeenten

De marketingafdeling van Arriva streeft naar een actievere samenwerking met gemeenten voor het promoten van marketingacties. Binnen het TOT West en Oost is vanuit deelnemende gemeenten het advies naar voren gekomen om gemeenten vaker te benaderen, dat doet Arriva nog (te) minimaal. Bij de acties waar reeds actieve samenwerking plaats vindt met gemeenten, zoals voor de OV haltewijzer en seniorenvoorlichting, wordt de kans op succes zichtbaar vergroot door een gerichtere communicatie.

## 8 Lijst kleine aanpassingen (LKA)

Onderstaand de opsomming van de kleine(re) aanpassingen van de dienstregeling van de reguliere buslijnen.

| Nr. | Datum      | Ingediend door    | Gemeente          | Lijn    | Onderwerp / Verzoek                                                                                                            | Toelichting                                                                                                                                          | Aantal DRU op jaarbasis | Besluit TOT       | Ingangsdatum     |
|-----|------------|-------------------|-------------------|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|-------------------|------------------|
| 1   | 1-12-2016  | reizigers         |                   | 692     | Vroegere rit vanuit Landhorst                                                                                                  | door wijziging vertrektijden lijn 292 is de eerste reismogelijkheid uit Landhorst te laat. Lijn 692 start in Landhorst ipv Wilbertoord               | 20                      | al uitgevoerd     | 12-12-2016       |
| 2   | 9-1-2017   | reiziger          |                   | 92      | latere rit vanuit Grave                                                                                                        | laatste rit vanuit Grave vertrekt te vroeg (18:09) om vanuit Nijmegen na werk thuis te komen                                                         | 85                      | aangenomen        | dr 2018          |
| 3   | 13-12-2016 | reiziger          |                   | 140     | rond 17:30 extra rit vanuit Tilburg                                                                                            | lijn 140 wordt na 17:00 al uurdienst vanuit Tilburg. Extra rit Tilburg - Helvoirt, V. 17:30 uur                                                      | 194                     | aangenomen        | dr 2018          |
| 4   | 13-12-2016 | reiziger          |                   | 154/156 | vroegere en latere rit van/naar Den Bosch                                                                                      | 1e rit lijn 154 komt 7:36 aan in Den Bosch en 1e rit lijn 156 om 7:26. Laatste rit lijn 154 vertrekt om 18:02 uit Den Bosch, daarna al uurdienst 156 | 960                     | aangenomen        | dr 2018          |
| 5   | 13-12-2016 | Arriva            | Tilburg Gilze     | 131     | Routewijziging via UvT-Bredaseweg                                                                                              | Routewijziging geeft meer capaciteit tussen CS en UvT, plus rechtstreekse verbinding Gilze - UvT                                                     | 370                     | aangenomen        | dr 2018          |
| 6   | 13-12-2016 | Arriva / gemeente | Meierijstad       | 644     | route in schijndel aanpassen en nieuwe halte Schootsestraat tbv Elde College                                                   | lijn 644 rijdt lange lus door Schijndel via woonstraten en zonder halteplaatsen                                                                      | -39                     | aangenomen        | dr 2018          |
| 7   | 13-12-2016 | Arriva            | Oisterwijk Haaren | 140     | route tussen Oisterwijk en Haaren aanpassen                                                                                    | het zuidwestelijk deel van Haaren wordt nu slecht bediend. Routewijziging lijn 140 kan dat oplossen. Gaat ten koste van bediening t Eind             | 0                       | naar volgend jaar | dr 2019          |
| 8   | 21-2-2017  | gemeente Vught    | Vught             | 8,9,140 | mogelijke invoering eenrichtingsverkeer in Taalstraat te Vught                                                                 | de gemeente overweegt om eenrichtingsverkeer in te voeren in de Taalstraat in Vught. Dat heeft gevolgen voor de busroute lijn 9                      | 0                       | naar volgend jaar | dr 2018 of later |
| 9   | 21-2-2017  | gemeente Goirle   | Goirle            | 2       | latere rit vanaf Tilburg CS naar Goirle                                                                                        | De laatste rit van Tilburg CS naar Goirle vertrekt nu om 23:42 en dat is vrij vroeg.                                                                 | 164                     | aangenomen        | dr 2018          |
| 10  | 3-4-2017   | reiziger          |                   | 158     | in vakanties eerste rit naar Den Bosch op dezelfde tijd als buiten vakanties                                                   | de eerste 2 ritten zijn nu samengevoegd. Vervroegen eerste rit vereist inleggen extra rit omdat anders een gat van 1 uur ontstaat tot volgende rit   | 52                      | aangenomen        | dr 2018          |
| 11  | 13-12-2017 | gemeente          | Meierijstad       | 157     | lijn 157 in spits 2x/uur ipv 1x/uur (Eindhoven - Uden w)                                                                       | totdat snelweghalte Sint Oedenrode is gerealiseerd, is verbinding Sint Oedenrode - Veghel ondermaats met 1x/uur lijn 157                             | 2210                    | afgewezen         | dr 2018          |
| 12  | 16-6-2017  | Arriva            | Land van H&A      | 121     | Lijn 121 het hele jaar dezelfde dienstregeling, zodat deze niet wordt beïnvloed door verschillende vakanties in Midden en Zuid | Aanpassingen van lijn 121 in West-Brabant hebben gevolgen voor het Oost-Brabantse deel van deze lijn                                                 | 253                     | aangenomen        | dr 2018          |

In totaal betekent dit 2039 extra dru's per december 2017.

Voor de buurtbussen is een aparte LKA gemaakt. Veel punten die op deze lijst staan komen voort uit een overlegronde die Arriva in februari/maart heeft gehouden met alle buurtbuscomites. Het betreft vaak kleine aanpassingen van halte of route, die geen dru's kosten.

| Nr. | Datum      | Ingediend door | Gemeente                 | Lijn | Onderwerp / Verzoek                                                        | Toelichting                                                                                                                                   | Aantal DRU op jaarbasis | Besluit TOT | Ingangsdatum |
|-----|------------|----------------|--------------------------|------|----------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|-------------|--------------|
| 1   | 10-1-2017  | BB comite      | Helvoirt                 | 239  | aanpassen vertrektijden                                                    | door gewijzigde tijden lijn 140 sluit lijn 239 in Helvoirt niet goed aan                                                                      | 0                       | aangenomen  | 5-3-2017     |
| 2   | 6-3-2017   | BB comite      | Oss                      | 262  | ritten 12:27, 13:37 en 14:37 overvol, extra busje nodig                    | Omdat lijn 662 nog niet rijdt op deze tijden is de buurtbus soms overvol, extra capaciteit is nodig                                           | 0                       | aangenomen  | 3-4-2017     |
| 3   | 13-12-2016 | BB comite      | Uden                     | 251  | Routewijziging via Schansweg - Canadasweg                                  | nieuwe route ontsluit oa camping                                                                                                              | 0                       | aangenomen  | 3-7-2017     |
| 4   | 20-12-2016 | BB comite      | Hilvarenbeek Middelbeers | 293  | Op zaterdag Middelbeers opnemen in de route                                | door sluiting OC Westelbeers kan buurtbus gebruikt worden om op zaterdag Diessen en Middelbeers te bedienen (lijn 142 rijdt niet op zaterdag) | 0                       | aangenomen  | 3-7-2017     |
| 5   | 13-2-2017  | BB comite      | Waspik                   | 206  | routewijziging Waspik                                                      | keerlus via Zijlmanstraat-Verschurenstraat-Gelissenstraat ipv keerlus na de kerk                                                              | 0                       | aangenomen  | 3-7-2017     |
| 6   | 13-2-2017  | BB comite      | Oisterwijk               | 289  | tussentijden in Moergestel aanpassen                                       | tijden staan bij aantal halten veel te ruim, bus komt te vroeg door                                                                           | 0                       | aangenomen  | dr 2018      |
| 7   | 1-12-2016  | reizigers      | Sint Anthonis            | 292  | Eerste rit (1001) in Landhorst beginnen                                    | door wijziging vertrektijden lijn 292 is de eerste reismogelijkheid uit Landhorst te laat.                                                    | 0                       | aangenomen  | dr 2018      |
| 8   | 20-3-2017  | BB comite      | Uden                     | 254  | uur eerder beginnen met de drgl                                            | eerste rit rijdt nu om 9:01, vraag van reizigers is om eerder te rijden zodat men ook eerder op het zkh kan zijn                              | 0                       | aangenomen  | dr 2018      |
| 9   | 20-3-2017  | BB comite      | Uden                     | 254  | halte voor de ingang van het zkh                                           | huidige halte ligt vrij ver van de ingang af, voor slecht ter been zijnden is dat lastig. In overleg met gemeente mogelijkheden bekijken.     | 0                       | aangenomen  | dr 2018      |
| 10  | 20-3-2017  | BB comite      | Oss                      | 294  | haltenaam Berghem, Landbouwlaan wijzigen in Knolgroenveld                  | huidige benaming onduidelijk want er zijn 3 halten op de Landbouwlaan                                                                         | 0                       | aangenomen  | dr 2018      |
| 11  | 13-3-2017  | BB comite      | Boxmeer                  | 255  | halte Boxmeer, Elzendonck laten vervallen, extra lus kan dan ook vervallen | nauwelijks gebruik, wel flinke omweg                                                                                                          | 0                       | aangenomen  | dr 2018      |
| 12  | 13-2-2017  | BB comite      | Gilze-Rijen              | 297  | rit 1001 sluit in Rijen niet aan op aankomende treinen                     | vertrektijd aanpassen in nieuwe drgl                                                                                                          | 0                       | aangenomen  | dr 2018      |
| 13  | 13-2-2017  | BB comite      | Dongen                   | 205  | routewijziging via Janssenweg - Fazantenweg ipv Gaasjesweg                 | geeft betere ontsluiting nieuwe wijk Dongen Vaart, in overleg met gemeente mogelijkheden bekijken                                             | 0                       | aangenomen  | dr 2018      |
| 14  | 13-2-2017  | BB comite      | Waalwijk                 | 206  | aansluiting Waalwijk Busstation op 223/300/301 verbeteren                  | aansluiting gaat nu net mis, in nieuwe dienstregeling mogelijkheden betere aansluiting bekijken                                               | 0                       | aangenomen  | dr 2018      |
| 15  | 13-2-2017  | BB comite      | Dongen                   | 298  | betere aansluiting op lijn 205 ri. Kaatsheuvel te Dongen, Volckaert        | in nieuwe dienstregeling mogelijkheden betere aansluiting bekijken                                                                            | 0                       | aangenomen  | dr 2018      |
| 16  | 13-2-2017  | BB comite      | Goirle                   | 295  | routewijziging via Pastr.Sprangenstraat                                    | Nieuwe route is sneller en korter, overleg met gemeente nodig                                                                                 | 0                       | aangenomen  | dr 2018      |
| 17  | 5-4-2017   | BB comite      | Berheze                  | 251  | routewijziging Vorstenbosch via Kapelstraat ipv Hondstraat-Schoolstraat    | Halte Kerkstraat moet worden verschoven in overleg met gemeente                                                                               | 0                       | aangenomen  | dr 2018      |
| 18  | 8-2-2017   | BB comite      | Oisterwijk               | 205  | routewijziging Pannenschuur                                                | via Langvennen Oost ipv Pannenschuurlaan. Halte Langvennen Oost verplaatsen                                                                   | 0                       | aangenomen  | dr 2018      |
| 19  | 11-5-2017  | TOT            | Tilburg                  | 239  | routewijziging Udenhout, Udenhout NoordOost opnemen in route               | Mogelijkheden worden in overleg met BB comite bekeken                                                                                         | 0                       | aangenomen  | dr 2018      |
| 20  | 2016       | gemeente       | Uden                     | 251  | routewijziging naar Bitswijk-Bosstraat-Piusplein                           | in overleg met BB comite en gemeente nader uitwerken                                                                                          | 0                       | aangenomen  | dr 2018      |

## 9 Dienstregelingen en financiën

Het Exploitatieplan 2018 kent een groot aantal (ook vaak kleinere) wijzigingen. Onderstaand de opsomming ervan. In totaal is het aantal benodigde gewogen dienstregelingen in 2018 iets kleiner dan in 2017.

| BuCa's                         |                                                                                 | dru/jaar     |
|--------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| BuCa Den Bosch                 |                                                                                 | -4           |
| BuCa lijn 158                  |                                                                                 | 0            |
| BuCa Volans 305,306            |                                                                                 | 815          |
| BuCa Langstraat                |                                                                                 | -3267        |
| BuCa Leyhoeve                  |                                                                                 | 0            |
| <b>TOTAAL BuCa</b>             |                                                                                 | <b>-2456</b> |
| <b>LKA</b>                     |                                                                                 |              |
| Lijn                           | Voorstel                                                                        |              |
| 2                              | latere rit vanaf Tilburg CS naar Goirle                                         | 164          |
| 92                             | latere rit vanuit Grave                                                         | 85           |
| 121                            | hele jaar zelfde dienstregeling                                                 | 253          |
| 131                            | Routewijziging via UVT-Bredaseweg                                               | 370          |
| 140                            | rond 17:30 extra rit vanuit Tilburg                                             | 194          |
| 158                            | in vakanties eerste rit naar Den Bosch op<br>dezelfde tijd als buiten vakanties | 52           |
| 644                            | route in schijndel aanpassen en nieuwe halte<br>Schootsestraat tbv Elde College | -39          |
| 154/156                        | vroegere en latere rit van/naar Den Bosch                                       | 960          |
| <b>TOTAAL LKA</b>              |                                                                                 | <b>2039</b>  |
| <b>Rijttijdanalyse</b>         |                                                                                 |              |
| Streek (prognose)              |                                                                                 | 200          |
| Tilburg stad (prognose)        |                                                                                 | 200          |
| Den Bosch stad (prognose)      |                                                                                 | 0            |
| <b>TOTAAL Rijttijdanalyse</b>  |                                                                                 | <b>400</b>   |
| <b>TOTAAL ALLE WIJZIGINGEN</b> |                                                                                 | <b>-17</b>   |

Er worden geen nieuwe projecten ten laste gebracht van het Ontwikkelbudget Oost-Brabant. Wel wordt de pilot buurtbus 254 met een jaar verlengd ten laste van dit budget. Bij voortijdige beëindiging van de pilot De Dubbelen vallen de hiervoor gereserveerde middelen voor 2018 en 2019 vrij.

## 10 Exploitatieplan 2019

In het eerstvolgende exploitatieplan 2019 komen aan de orde:

- Spaghettiknoop ontward. Dit betreft de buurtbussen in de regio Waalwijk – Kaatsheuvel – Dongen - Raamsdonksveer. Deze uitwerking was ook voorzien in het Exploitatieplan 2018, maar de uitgewerkte alternatieven waren duurder en niet wezenlijk beter voor de reiziger. Volgend jaar wordt hier opnieuw naar gekeken. Dit project overlapt met de concessie West-Brabant;
- BuCa upgrade lijn 99 Uden – Nijmegen. Dit project is in 2017 al deels voorbereid samen met Breng en de provincie Gelderland;
- Aanpassing busroutes via de Ringbaan West in Tilburg. Mede als vervanging van de route via de Reitse Hoeve straat. Betreft buslijnen 1, 327 en 328;
- Optie uitbreiding Nightliner met verbinding Den Bosch – Eindhoven. Door het ROB is deze suggestie gedaan ten tijde van de besluitvorming over het opheffen van het Nachtnet Brabant per juli 2017;
- Onderzoek naar de streeklijnen in en rondom Oss. Hier rijden meerdere niet goed functionerende lijnen. De vraag is of het nut van de bussen verbeterd kan worden;
- Terugplaatsing busstation Tilburg naar de zuidzijde. De impact hiervan op het aantal benodigde dienstregelingen is naar verwachting beperkt;
- Projecten uit de Ontwikkelagenda.



## Bijlage: Benuttingsgraad Oost-Brabant

Weergegeven waarde: reizigerskm's / dienstregelingkm's voor week 11 2017.

### Oost-Brabant

|                                  | benutting   | benutting   | benutting   | benutting   | benutting   |      | benutting   | benutting   | benutting   | benutting   | benutting   |      | benutting   | benutting   | benutting   | benutting   | benutting   |
|----------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                                  | MV          | MV          | MV          | MV          | MV          |      | ZA          | ZA          | ZA          | ZA          | ZA          |      | ZO          | ZO          | ZO          | ZO          | ZO          |
| lijn                             | 07:00-09:00 | 09:00-15:00 | 15:00-18:30 | 18:30-21:30 | 21:30-00:00 | lijn | 07:00-09:00 | 09:00-15:00 | 15:00-18:30 | 18:30-21:30 | 21:30-00:00 | lijn | 07:00-09:00 | 09:00-15:00 | 15:00-18:30 | 18:30-21:30 | 21:30-00:00 |
| <b>Streeklijnen</b>              |             |             |             |             |             |      |             |             |             |             |             |      |             |             |             |             |             |
| 90                               | 14,7        | 6,9         | 9,4         | 1,9         | 1,6         | 90   | 1,7         | 3,0         | 4,5         | 2,7         |             | 90   | 1,1         | 2,9         | 3,0         | 1,5         |             |
| 91                               | 10,5        | 3,7         | 6,0         | 1,3         |             |      |             |             |             |             |             |      |             |             |             |             |             |
| 92                               | 7,6         | 2,9         | 4,6         | 2,7         |             |      |             |             |             |             |             |      |             |             |             |             |             |
| 96                               | 10,0        | 2,4         | 5,5         | 3,3         |             |      |             |             |             |             |             |      |             |             |             |             |             |
| 99                               | 11,3        | 7,1         | 8,4         | 6,1         | 7,1         | 99   | 3,2         | 3,2         | 4,5         | 4,6         | 4,1         | 99   |             | 5,2         | 5,4         | 7,4         | 3,1         |
| 130                              | 5,7         | 3,7         | 2,9         | 2,0         |             | 130  | 2,4         | 2,7         | 2,8         | 0,9         |             | 130  |             | 1,3         | 2,9         | 2,1         |             |
| 131                              | 13,6        | 8,5         | 7,5         | 2,2         | 1,3         |      |             |             |             |             |             |      |             |             |             |             |             |
| 135                              | 13,7        | 8,7         | 10,1        | 5,1         | 2,9         | 135  | 4,5         | 5,4         | 7,5         | 4,7         | 7,5         | 135  |             | 4,7         | 6,1         | 3,6         | 1,0         |
| 136                              | 12,3        | 10,2        | 10,2        | 5,0         | 3,3         | 136  | 3,7         | 4,6         | 6,7         | 5,8         | 4,5         | 136  | 7,7         | 6,3         | 6,6         | 4,2         | 2,1         |
| 140                              | 14,6        | 9,6         | 9,1         | 4,2         | 3,0         | 140  | 3,4         | 6,0         | 7,9         | 5,7         | 5,8         | 140  | 1,9         | 3,5         | 5,1         | 3,5         | 2,4         |
| 141                              | 10,8        | 7,6         | 8,0         | 3,0         | 2,9         | 141  | 1,8         | 4,4         | 4,8         | 4,3         | 3,8         | 141  |             | 3,8         | 3,1         | 2,4         | 1,6         |
| 142                              | 16,2        | 11,0        | 9,9         | 3,4         | 4,2         |      |             |             |             |             |             |      |             |             |             |             |             |
| 143                              | 13,7        | 9,6         | 9,1         | 3,7         |             | 143  | 3,0         | 4,4         | 5,6         | 5,5         | 6,0         | 143  |             | 5,6         | 7,8         | 5,2         | 1,5         |
| 150                              | 1,0         | 0,1         | 0,3         |             |             |      |             |             |             |             |             |      |             |             |             |             |             |
| 154                              | 16,9        | 12,6        | 12,0        | 2,6         |             |      |             |             |             |             |             |      |             |             |             |             |             |
| 155                              | 6,2         | 2,2         | 3,3         | 0,8         |             |      |             |             |             |             |             |      |             |             |             |             |             |
| 156                              | 14,8        | 11,3        | 11,3        | 6,3         | 5,1         | 156  | 4,6         | 8,3         | 8,7         | 7,0         | 7,6         | 156  |             | 7,2         | 7,3         | 6,3         | 2,6         |
| 157                              | 13,3        | 6,4         | 7,3         | 3,9         | 2,7         | 157  | 1,7         | 3,9         | 6,1         | 5,4         | 4,3         | 157  | 1,3         | 3,4         | 4,5         | 2,8         | 1,5         |
| 158                              | 14,4        | 10,1        | 9,0         | 4,4         | 3,7         | 158  | 4,9         | 4,5         | 5,7         | 5,9         | 6,6         | 158  |             | 5,8         | 5,9         | 6,3         | 2,4         |
| 161                              | 2,7         | 1,8         | 2,2         | 1,2         |             |      |             |             |             |             |             |      |             |             |             |             |             |
| <b>Volans</b>                    |             |             |             |             |             |      |             |             |             |             |             |      |             |             |             |             |             |
| 300                              | 18,1        | 18,7        | 14,5        | 6,3         | 2,1         | 300  | 4,3         | 5,5         | 5,8         |             |             |      |             |             |             |             |             |
| 301                              | 22,8        | 14,8        | 14,0        | 5,6         | 3,2         | 301  | 4,7         | 4,6         | 5,0         |             |             |      |             |             |             |             |             |
| 302                              |             |             |             |             | 5,0         | 302  |             |             | 15,2        | 8,2         | 5,6         | 302  | 5,9         | 8,3         | 7,9         | 8,0         | 2,8         |
| 305                              | 26,8        | 18,6        | 17,5        | 6,5         | 4,0         | 305  | 4,7         | 4,6         | 5,7         | 4,5         | 4,9         | 305  |             | 3,6         | 5,5         | 5,1         | 1,9         |
| 306                              | 22,6        | 15,5        | 15,3        | 6,0         | 3,8         | 306  | 5,0         | 4,8         | 6,5         | 4,3         | 2,4         | 306  | 11,6        | 3,6         | 5,2         | 5,2         | 2,5         |
| <b>Schoollijnen Oost-Brabant</b> |             |             |             |             |             |      |             |             |             |             |             |      |             |             |             |             |             |
| 628                              | 0,0         |             | 0,0         |             |             |      |             |             |             |             |             |      |             |             |             |             |             |
| 638                              | 3,6         |             | 0,0         |             |             |      |             |             |             |             |             |      |             |             |             |             |             |
| 639                              | 17,8        | 1,8         | 6,0         |             |             |      |             |             |             |             |             |      |             |             |             |             |             |
| 643                              | 9,7         |             | 2,7         |             |             |      |             |             |             |             |             |      |             |             |             |             |             |
| 644                              | 19,1        | 1,2         | 5,9         |             |             |      |             |             |             |             |             |      |             |             |             |             |             |
| 653                              | 49,8        |             | 17,8        |             |             |      |             |             |             |             |             |      |             |             |             |             |             |
| 660                              | 28,1        |             | 12,9        |             |             |      |             |             |             |             |             |      |             |             |             |             |             |
| 662                              | 8,3         | 3,9         | 3,4         | 1,0         |             |      |             |             |             |             |             |      |             |             |             |             |             |
| 692                              | 4,5         |             | 0,0         |             |             |      |             |             |             |             |             |      |             |             |             |             |             |
| <b>Stadsdienst Den Bosch</b>     |             |             |             |             |             |      |             |             |             |             |             |      |             |             |             |             |             |
| 1                                | 6,1         | 6,1         | 8,0         | 4,8         | 2,3         | 1    | 4,2         | 5,1         | 5,9         | 3,9         | 3,3         | 1    |             | 5,3         | 5,4         | 3,8         | 2,1         |
| 2                                | 11,5        | 5,5         | 8,7         | 2,4         |             | 2    | 2,3         | 3,4         | 4,2         | 1,9         |             | 2    | 1,7         | 2,4         | 2,8         | 1,7         |             |
| 3                                | 11,6        | 7,2         | 8,1         | 3,3         |             | 3    | 3,2         | 6,5         | 7,3         | 4,4         |             | 3    |             | 5,3         | 6,0         | 3,0         |             |
| 5                                | 8,3         |             | 4,8         | 6,6         |             |      |             |             |             |             |             |      |             |             |             |             |             |
| 6                                | 13,9        | 7,1         | 9,9         | 3,9         |             | 6    | 5,0         | 4,1         | 3,7         | 4,4         |             |      |             |             |             |             |             |
| 7                                | 11,7        | 6,4         | 12,8        | 5,8         |             |      |             |             |             |             |             |      |             |             |             |             |             |
| 8                                | 11,8        | 7,9         | 9,3         | 4,3         | 3,6         | 8    | 3,9         | 6,2         | 6,4         | 4,5         | 5,2         | 8    |             | 7,3         | 7,4         | 4,5         | 2,8         |
| 9                                | 10,6        | 7,6         | 9,7         | 5,0         | 3,8         | 9    | 3,7         | 7,6         | 7,4         | 5,7         | 7,0         | 9    |             | 7,0         | 8,8         | 3,5         | 2,6         |
| 11                               | 15,5        | 6,8         | 11,1        |             |             |      |             |             |             |             |             |      |             |             |             |             |             |
| 12                               | 9,9         | 6,0         | 10,3        | 4,0         |             | 12   | 1,7         | 6,2         | 6,3         | 2,8         |             | 12   |             | 2,9         | 4,5         | 2,8         |             |
| 13                               | 10,1        | 8,2         | 9,6         | 3,2         |             | 13   | 1,4         | 5,3         | 6,9         | 3,7         |             | 13   |             | 3,0         | 4,2         | 1,5         |             |
| <b>Stadsdienst Tilburg</b>       |             |             |             |             |             |      |             |             |             |             |             |      |             |             |             |             |             |
| 601                              | 30,9        | 15,7        | 11,1        |             |             |      |             |             |             |             |             |      |             |             |             |             |             |
| 1                                | 13,9        | 11,2        | 11,9        | 7,0         | 4,5         | 1    | 4,1         | 7,6         | 6,1         | 5,0         | 4,5         | 1    | 7,1         | 5,4         | 6,1         | 4,3         | 2,2         |
| 2                                | 12,4        | 9,4         | 10,8        | 8,8         | 6,2         | 2    | 5,4         | 7,4         | 7,9         | 11,0        | 9,2         | 2    | 5,8         | 6,9         | 8,7         | 6,6         | 3,5         |
| 3                                |             | 5,2         | 7,2         | 6,7         |             | 3    | 3,6         | 5,6         | 6,8         | 7,0         |             | 3    |             | 4,5         | 5,4         | 5,0         |             |
| 4                                | 11,0        | 7,3         | 9,0         | 4,9         | 4,0         | 4    | 2,0         | 3,0         | 4,8         | 4,7         | 6,9         | 4    | 2,0         | 4,5         | 4,6         | 4,6         | 3,2         |
| 5                                | 10,9        | 10,0        | 11,2        | 7,5         | 4,3         | 5    | 3,9         | 8,4         | 9,1         | 5,6         | 5,3         | 5    | 1,6         | 5,4         | 6,8         | 4,2         | 3,9         |
| 6                                | 12,1        | 7,4         | 9,6         | 5,0         | 3,2         | 6    | 2,9         | 7,3         | 6,3         | 4,3         | 2,9         | 6    | 6,9         | 4,2         | 5,1         | 2,8         | 1,7         |
| 7                                | 9,3         | 6,3         | 8,1         | 4,8         | 2,9         | 7    | 1,8         | 5,3         | 6,3         | 5,6         | 4,7         | 7    | 13,5        | 3,6         | 5,5         | 3,9         | 2,8         |
| 8                                | 13,2        | 6,4         | 10,7        | 6,5         | 3,7         | 8    | 4,0         | 7,2         | 7,3         | 6,1         | 3,4         | 8    |             | 4,7         | 4,8         | 5,1         | 4,7         |
| 9                                | 14,5        | 8,4         | 12,2        | 4,5         | 3,1         | 9    | 2,9         | 6,5         | 7,0         | 6,3         | 5,9         | 9    |             | 3,7         | 4,9         | 3,2         | 1,8         |

Legenda:

Werkdagen: groen = > 15 en rood = < 5

Weekeinde dagen: groen = >5 en rood = < 2