

Zeeland, 6 juni 2019
Verzonden: **19 JUN 2019**
Ons kenmerk: 4237-2019:692618
Uw brief van:
Uw kenmerk:
Onderwerp: Aanpassingen buslijn 90 en 96.



Aan: Aan de leden van de raad

Geachte leden van de raad ,

Samen met de provincie is Arriva de persoonsvervoer maatschappij in onze regio. Ieder jaar komt in december een nieuw busboekje uit waar alle buslijnen met hun reistijden wordt vastgelegd voor het jaar daarop. In de presentatie van het jaar 2019 (eind 2018 gepresenteerd) stond dat Arriva voornemens was om buslijn 90 te "knippen" bij Heesch. De beperkte bezetting tussen Grave en Heesch was hun voornaamste reden. De gemeente is betrokken bij het opstellen van de business case (BUCA) Regio Oss. De gemeente Landerd heeft een adviserende rol in deze besluitvorming met betrekking tot het busboekje. Het definitieve besluit zal door de provincie in september worden genomen.

Het college is het eens met de wijzigingen die Arriva voorstelt, de onderstaande argumenten zijn de voornaamste redenen hiervoor.

Het nieuwe buslijnnet is toekomstvast en sluit beter aan bij de wensen van de reizigers. Met deze nieuwe regeling gaan onze inwoners er niet allemaal op achteruit. Er blijven goede verbindingen met Oss en Uden. Op het station in Oss kan dan de rest van de omgeving goed aangedaan worden met de trein.

Bijlagen: College besluit – BUCA regio Oss
In afschrift aan:
Beh. ambtenaar: Patrick van Boekel

Als u deze brief leest, maar niet de geadresseerde bent, hebt u geen recht kennis te nemen van deze brief of deze te verstrekken aan derden. Stuur deze brief a.u.b. retour o.v.v. 'foutief bezorgd/geadresseerd'.

Gemeente Landerd, bezoekadres: Kerkstraat 39, 5411 EA Zeeland. Postadres: Postbus 35, 5410 AA Zeeland.
tel. 0486-458111 e-mail: info@landerd.nl internet: www.landerd.nl IBAN rekeningnummer: NL29 BNGH 0285 0606 19

- Buslijn 96
 - o Zoals de bezettingscijfers van het eerste kwartaal 2019 ook weergegeven wordt deze lijn nauwelijks meer gebruikt en heeft er een verschuiving van mensen richting buslijn 99 plaatsgevonden. De betere overstap in Uden maakt deze verbinding richting Oss beter benut dan de rechtstreekse verbinding.
 - o Er zijn en blijven goede alternatieven voor deze inwoners.
 - o Krijgt met deze wijziging ook een goede verbinding met Grave.
 - o Buslijn 96 gaat op het traject Grave – Schaijk parallel rijden met de nieuwe buslijn 690 (scholierenlijn). Deze lijnen rijden niet over de Heijtmorgen maar rijden via de Borretstraat – Suijsstraat richting Schaijk. Arriva geeft aan dat dit ook niet gaat gebeuren om onderstaande redenen:
 - *De halte Mgr. Suijsstraat bedient heel Reek voldoende goed (heel Reek valt binnen 500 meter loopafstand van de halte)*
 - *De huidige route is sneller en betrouwbaarder dan de route via de smalle Heijtmorgen.*
 - *Op dit traject rijdt per december 2019 buslijn 90 niet meer, maar wel scholierenlijn 690 en buslijn 96. Met name voor lijn 690 is snelheid belangrijk.*
 - *Arriva gaat intern nakijken of er veel last van de vertraging N324 ervaren wordt. Hier komen ze nog op terug.*
 - o Buslijn 690 heeft de volgende rijtijden:
 - In de ochtend zijn het 3 ritten vanuit Grave naar Den Bosch die om 8:07, 8:37 en 9:07 aankomen.
 - In de middag zijn het 3 ritten die vanuit Den Bosch om 14:40, 15:40 en 16:40 vertrekken.
- Buslijn 99
 - o Heeft een goede verbinding met Uden en Nijmegen zodat ook Oss kan worden aangedaan om daar op de trein te stappen.
- Buslijn 254
 - o Buslijn 254 blijft door de kern heenrijden en heeft ook een goede verbinding met Uden en Schaijk – Oss.
- Buslijn 90
 - o De aanpassingen op deze buslijn volgen meer de aanvraag van de reiziger. De scholieren worden zelfs beter bediend door een rechtstreekse verbinding met Den Bosch dan in de huidige regeling.
 - o De overige reizigers kunnen via station Oss (buiten de spits) de keuze maken om met de bus of met de trein naar Den Bosch te reizen.
 - o Door deze buslijn op te delen en een scholierenlijn (spitslijn) toe te voegen wordt er meer op aanvraag gereden. De huidige instapgegevens geven ook weer dat deze buslijn vooral door scholieren en in de spits gebruikt wordt. Deze scholieren hebben een ov kaart waardoor reizen met de bus of trein gratis.
 - o Door deze scholieren in te laten stappen in buslijn 690 hoeven ze niet meer over te stappen in Heesch en hebben ze altijd een directe verbinding richting Den Bosch.

Formeel kan een gemeente alleen een zienswijze indienen op dit plan. De Provincie is opdrachtgever en daarom verantwoordelijk voor de lijnvoering. Een zienswijze kan tot 6 augustus ingediend worden bij Arriva.

Als u het niet eens bent met dit plan is het van belang dat u deze RIB agendeert in uw vergadering van 27 juni zodat er nog genoeg tijd is om uw zienswijze bij Arriva in te dienen.

In de bijlage is de Buca regio Oss toegevoegd. De cijfers die in deze Buca beschreven staan zijn de cijfers van het eerste kwartaal van dit jaar.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Landerd,
de secretaris, de burgemeester,



C.C. Boode



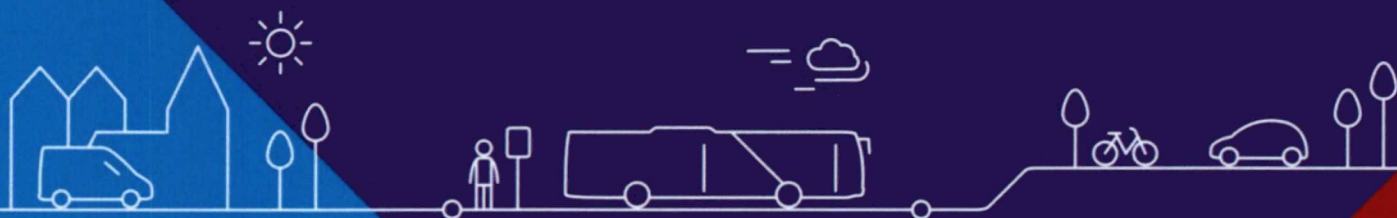
M.C. Bakermans

Streeklijnen Regio Oss

BuCa Exploitatieplan 2020, concept.

Auteur: Bart Assendelft

Datum: 22 mei 2019



www.bravo.info

Bravo
Brabant vervoert ons

samen met  **ARRIVA**
a company

Inhoudsopgave

1.0	Inleiding.....	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Doelen.....	4
2.0	Gebruik huidige buslijnen	5
2.1	Gebruik per lijn	5
2.2	Reisrelaties in de regio	6
3.0	Voorstel.....	8
3.1	Beschrijving voorstel.....	8
3.2	Gevolgen voor reizigers.....	11
4.0	Gevolgen infrastructuur.....	12
5.0	Marketing en communicatie.....	13
6.0	Kwantiteiten en financiën	13
6.1	Verwachtingen reizigersgroei	13
7.0	Proces	14

1.0 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het gebied in de regio rondom Oss heeft veel kleinere kernen die grotendeels op Oss zijn gericht, maar ook deels op andere grote plaatsen in de omgeving, zoals Nijmegen, Uden en 's-Hertogenbosch. De reizigersstromen vanuit de kleine kernen zijn niet heel groot. Ze worden bediend door buurtbussen en matig tot slecht presterende streeklijnen, die veelal alleen op werkdagen overdag rijden. In de avonden en het weekend is er weinig regulier openbaar vervoer en zijn de inwoners aangewezen op onder andere de Regiotaxi.

In 2018 is begonnen met deze BuCa. Het lijnennet ten westen van Oss is in het Exploitatieplan 2019 gewijzigd. Het trajectdeel Maren-Kessel – 's-Hertogenbosch (lijn 662) is opgeheven en de frequentie op het deel Maren-Kessel – Oss (lijn 262 en 662) is verhoogd naar een halfuurdienst. Er ontstaat zo een goede feeder op Oss Station.

Daarnaast is gekeken of lijn 161 omgezet kan worden naar een buurtbus. Er is overleg geweest met de dorpsraden van Nuland en Geffen, maar die gaven aan dat het niet waarschijnlijk was om voldoende vrijwilligers te vinden voor de buurtbus. Besloten is om lijn 161 in 2019 ongewijzigd te laten en in het Exploitatieplan 2020 dit verder op te pakken.

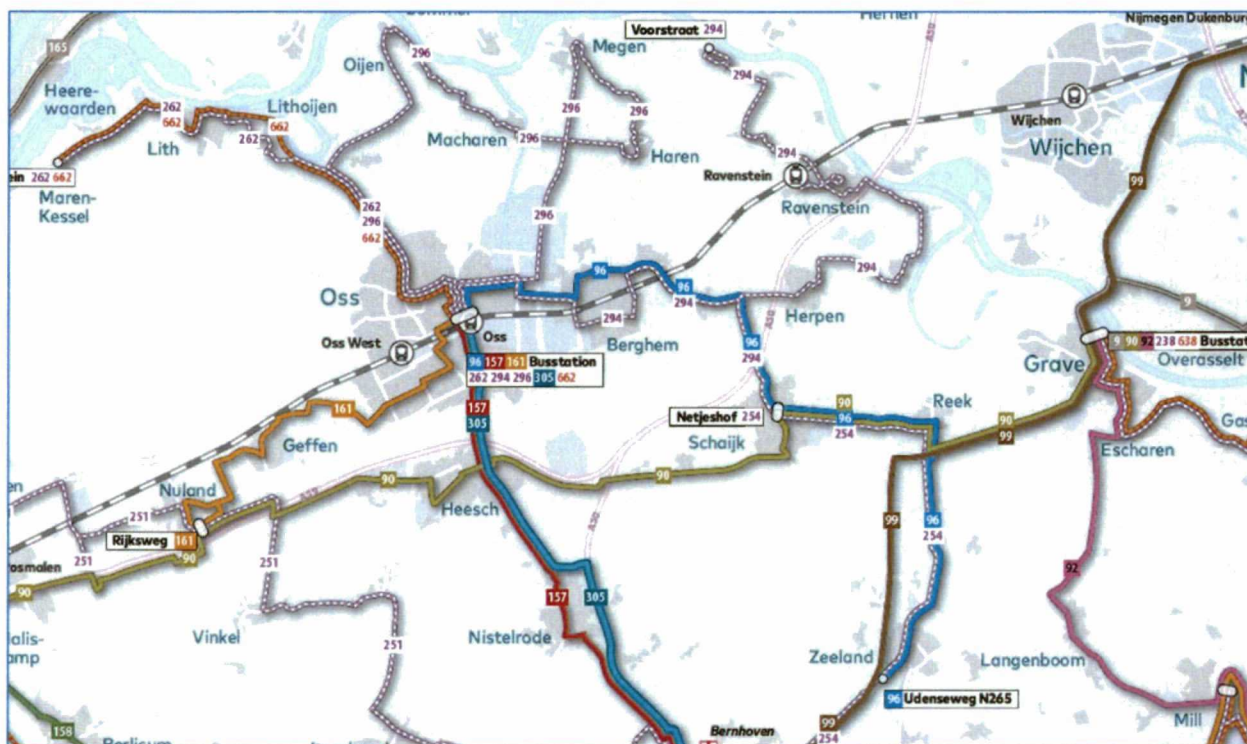
December 2019 is de route van lijn 99 in Zeeland gewijzigd. Lijn 99 rijdt niet langer door de kern van Zeeland, maar langs het dorp via de Provinciale weg, met twee nieuwe halten aan de rand van het dorp. Om de kern toch goed te bedienen is besloten om de proef met de buurtbus 254 met een jaar te verlengen en Uden Centrum op te nemen in de route. Inmiddels is gebleken dat dit een positief effect heeft gehad op het gebruik van buurtbus 254, en dat het aantal gebruikers nu ruim boven de 600 per maand ligt.

Een aanpassing van het lijnennet ten oosten van Oss, inclusief de bediening van Nuland en Geffen (lijn 161) is doorgeschoven naar 2020. Die uitwerking vindt plaats in dit plan.

Aandachtspunten zijn:

- Lijn 161 Nuland – Oss slecht gebruikte streeklijn
- Lijn 90 tussen Grave en Heesch matig bezet
- Lijn 90 rijdt deels parallel aan de trein Oss – 's-Hertogenbosch
- Wens om vanuit Grave beter aan te takken op de trein

Lijnennet situatie 2019.



1.2 Doelen

Deze Business Case heeft de volgende doelen:

- Een lijnennet ontwikkelen dat tegemoetkomt aan de wensen van de reizigers;
- Een lijnennet ontwikkelen dat helder en doelmatig is;
- Een lijnennet met voldoende capaciteit om de reizigers goed te kunnen vervoeren;
- Een lijnennet dat aanvullend is op de trein en de Volans lijnen;
- Verdere invulling visgraat-model (bus takt aan op trein, vermijden paralleliteit);
- Een beter aanbod tegen gelijke kosten;
- Een lijnennet dat toekomst vast is.

2.0 Gebruik huidige buslijnen

2.1 Gebruik per lijn

Het gebruik van de buurtbussen is voldoende als er maandelijks 600 instappers per busje zijn op werkdagen. In onderstaande tabel is het gemiddeld gebruik per maand over 2017 weergegeven (alleen werkdagen).

Lijn	# busjes	# instappers/jaar (MV)	# instappers/maand/bus
251	2	15.352	640
254	1	4.431	369
262	2	20.381	849
294	2	13.395	558
296	1	7.179	598

instappers OV chipkaart + 10% overige kaartsoorten

De buurtbuslijnen 251, 262 en 296 voldoen aan de toetswaarde van 600 instappers per maand per busje. Lijn 294 zit er net onder. Lijn 254 zit er ruim onder. Sinds de routewijziging van lijn 99 en lijn 254 in december 2018 is het gebruik van lijn 254 gestegen naar 800 instappers/maand. Deze lijn voldoet daarmee nu wel ruimschoots aan de toetswaarde.

De streeklijnen in de regio Oss kennen de volgende benuttingsgraad (= reizigerskilometers / bus kilometers).

Lijn	Reizigerskilometers	Buskilometers	Benuttingsgraad
90	78640	8792	8,9
96	7004	1755	4,0
161	3545	1514	2,3
662	8785	1548	5,7

De gemiddelde benuttingsgraad van de streeklijnen in Oost Brabant ligt op 7,4.

Lijn 90 zit daar dus boven en is een goede lijn. Daarbij wel de aantekening dat lijn 90 vooral goed gebruikt wordt op het traject 's-Hertogenbosch – Heesch. Het gebruik op het deel Heesch – Grave is een stuk lager. De huidige dienstregeling is daar een afspiegeling van: tussen 's-Hertogenbosch en Heesch wordt op werkdagen een halfuurdienst gereden en in het weekend een uurdienst. Tussen Heesch en Grave wordt alleen in de ochtendspits een halfuurdienst gereden, daarbuiten een uurdienst. In het weekend rijdt hier geen bus.

De lijnen 96 en 662 zitten duidelijk onder de gemiddelde benuttingsgraad. Voor lijn 96 doen vooral de spitsritten tussen Zeeland en Schaijk het niet goed. De gemiddelde bezetting is daar 22 reizigers per dag, verdeeld over 6 ritten. De gemiddelde bezetting van 3,5 reizigers/rit is voor spitsritten heel laag.

Maar vooral lijn 161 steekt negatief af met een benuttingsgraad die slechts 1/3 is van het gemiddelde. Lijn 161 is zelfs de slechtst gebruikte buslijn in de concessie Oost Brabant. Uit chipkaart gegevens blijkt dat 65% gebruik maakt van de studenten ov-kaart. Om beter inzicht te krijgen in het reizigersprofiel heeft Arriva in 2018 een onderzoek gehouden onder de reizigers op

lijn 161. Naast reisrelaties geeft dit ook inzicht in reizigers kenmerken. In de volgende tabellen zijn twee belangrijke kenmerken weergegeven, namelijk leeftijd en reismotief.

Leeftijd reizigers lijn 161

	7:00-10:00		10:00-16:00		16:00-19:00		hele dag	
	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%
0 - 17	6	16%	4	12%	0	0%	10	12%
18 - 24	21	57%	20	59%	10	71%	51	60%
25 - 44	2	5%	3	9%	4	29%	9	11%
45 - 64	8	22%	4	12%	0	0%	12	14%
65+	0	0%	3	9%	0	0%	3	4%
Totaal	37	100%	34	100%	14	100%	85	100%

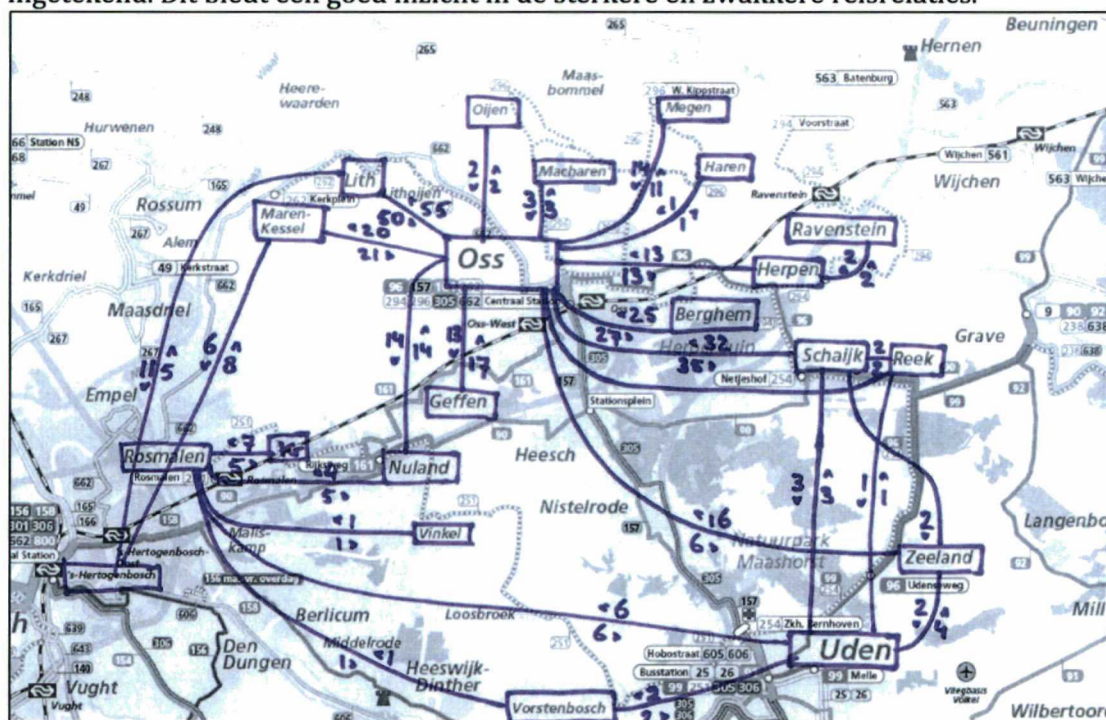
Reismotief reizigers lijn 161

	aantal	%
werk	15	18%
winkelen	2	2%
onderwijs	44	52%
overig/onbekend	24	28%
Totaal	85	100%

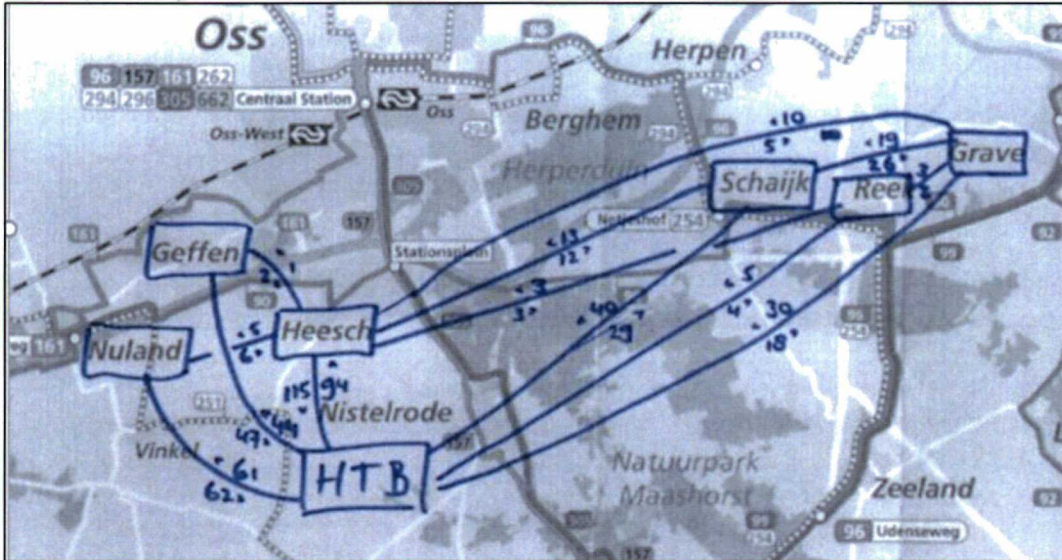
Zoals uit de chipkaart gegevens blijkt is een groot deel van de reizigers op lijn 161 scholier/student. Slechts 3 reizigers zijn ouder dan 65.

2.2 Reisrelaties in de regio

Op basis van de ov-chipkaart gegevens is per lijn een Herkomst-Bestemmingsmatrix gemaakt. In onderstaande afbeelding zijn deze Herkomst-Bestemmingsgegevens van een werkdag op kaart ingetekend. Dit biedt een goed inzicht in de sterkere en zwakkere reisrelaties.



Voor lijn 90 zijn de reisrelaties:



Sterke reisrelaties met meer dan 20 reizigers per richting zijn:

- | | |
|--------------------------------------|---------------------------------------|
| 's-Hertogenbosch – Nuland (lijn 90); | 's-Hertogenbosch – Geffen (lijn 90); |
| 's-Hertogenbosch – Heesch (lijn 90); | 's-Hertogenbosch – Schaijk (lijn 90); |
| 's-Hertogenbosch – Grave (lijn 90); | Schaijk – Grave (lijn 90); |
| Oss – Lith (lijn 262/662); | Oss – Maren-Kessel (lijn 262/662); |
| Oss – Berghem (lijn 96/294); | Oss – Schaijk (lijn 96/294). |

Met name lijn 90 bedient dus de sterkere reisrelaties. Ook de lijncombinaties 262/662 en 96/294 bedienen twee sterkere reisrelaties. De overige lijnen bedienen kleinere reizigersstromen.

Onderstaande kaart geeft de bezetting van de bus op een werkdag op een aantal doorsnedes.



www.bravo.info

Bravo
Brabant vervoert ons

samen met **ARRIVA**
a company

3.0 Voorstel

3.1 Beschrijving voorstel

In het gebied ten oosten en zuiden van Oss valt op dat lijn 90 tussen Heesch en 's-Hertogenbosch parallel rijdt aan de treinverbinding Oss – 's-Hertogenbosch. Lijn 90 is goed bezet tussen 's-Hertogenbosch en Heesch, maar tussen Heesch en Grave is de bezetting minder, vooral buiten de spitsuren. Dat komt ook omdat Schaijk en Reek een busverbinding hebben met Oss, en via Oss en de trein is de verbinding naar 's-Hertogenbosch sneller. Daarom is het gebied ten oosten van Oss eigenlijk beter af met een frequente busverbinding naar Oss en daar aantakken op de trein (visgraat-model). Door ook Grave daarin mee te nemen, krijgt Grave de gewenste aansluiting op het spoor. De nieuwe lijn 96 rijdt dus op het traject Grave – Reek – Schaijk – Berghem Noord – Oss. Lijn 96 rijdt in de spitsuren twee keer per uur, in de daluren één keer per uur. In de daluren rijdt op het traject Oss – Berghem (Zuid) – Schaijk ook buurtbus 294. Tussen Schaijk en Oss is dus ook in de daluren twee keer per uur een reismogelijkheid. In het weekend rijdt lijn 96 niet, net als nu. De reis via Oss en de trein is overigens wel duurder dan de reis per bus, omdat de trein een hoger kilometer tarief kent. Voor houders van een studenten ov-kaart (circa 65% van het aantal reizigers) maakt dat overigens niet uit.

Het huidige gedeelte Zeeland – Reek van lijn 96 vervalst. Dat zijn 6 spitsritten, met een totaal gebruik van 22 reizigers, dus gemiddeld nog geen 4 reizigers per rit. Voor spitsritten is dat zeer laag. Deze reizigers reizen naar Oss, en hebben als alternatief de reismogelijkheid via Uden: lijn 99/254 Zeeland – Uden, overstap op lijn 305 Uden – Oss. Deze reismogelijkheid is even snel als de huidige lijn 96. Sinds december 2018 is de route van lijn 99 gewijzigd en rijdt nu langs Zeeland. Dat heeft effect gehad op het gebruik van lijn 96 in Zeeland. De 22 reizigers zijn gedaald naar 11 reizigers. Oorzaak is dat reizigers de keuze hebben om via lijn 96 of via lijn 99-305 naar Oss te reizen. Voorheen hadden lijn 96 en 99 dezelfde halten in het dorp en konden reizigers dus naar de halte fietsen en daar de keuze maken. Voor de terugreis konden reizigers ook weer de keuze maken, ze kwamen toch weer uit bij dezelfde halte. Nu is dat anders: als reizigers kiezen om met lijn 99 te reizen, fietst men naar die halte aan de rand van het dorp en is het ook voor de terugweg logisch om lijn 99 te gebruiken zodat men weer uitkomt bij de halte waar de fiets staat. Omdat lijn 99 een veel hogere frequentie heeft dan lijn 96, kiezen reizigers nu vaker voor lijn 99 en daalt het gebruik van lijn 96.

Nuland en Geffen hebben richting 's-Hertogenbosch een busverbinding via lijn 90. Voor Nuland betekent dit een halte aan de rand van het dorp. Alle bebouwing ligt binnen 1 kilometer van de halte. Voor Geffen ligt de halte ongeveer 700 meter van de rand van het dorp, de verste bebouwing ligt op ruim 2 kilometer van de halte. Ondanks deze afstand is het gebruik vanuit Geffen redelijk hoog met 91 reizigers per dag.

Richting Oss worden beide dorpen bediend via lijn 161, die een route door de dorpen heeft. Het gebruik van de lijn is laag: 14 instappers in Nuland en 15 instappers in Geffen. In Oss-West zijn er 6 instappers op lijn 161, maar deze reizigers hebben een alternatief in de wijkbus Oss, die dezelfde halten bediend. Deze reizigersaantallen zijn te weinig om een aparte streeklijn in stand te houden. Omzetten naar een buurtbus is niet toekomst vast. Ten eerste geven de dorpsraden aan dat er nu al te weinig vrijwilligers zijn. Ten tweede is de ervaring dat als een gewone buslijn wordt omgezet naar een buurtbus, het aantal reizigers toeneemt. De buurtbus biedt dan onvoldoende capaciteit en

de buurtbus wordt weer omgezet naar een gewone buslijn. Dan daalt het aantal reizigers weer et cetera. Geen toekomst vaste oplossing.

Daarom is het voorstel om Nuland en Geffen ook richting Oss te bedienen met lijn 90. Lijn 90 wordt dan vanaf Heesch doorgetrokken naar Oss. Nuland krijgt hiermee een goede verbinding met Oss. De afstand tot de halte neemt toe, maar vrijwel het hele dorp ligt binnen het invloedsgebied van de halte. Ook rijdt lijn 90 twee keer per uur in plaats van lijn 161 nu één keer per uur. Per saldo een kwaliteitsverbetering. De busverbinding Geffen – Oss via lijn 90 wordt ook frequenter, maar de afstand tot de halte wordt wel groot (700-2000 meter). Arriva heeft onderzocht of een route door Nuland en Geffen een alternatief is voor lijn 90, maar deze route is 6 minuten langer. Omdat het aantal doorgaande reizigers veel groter is dan het aantal reizigers uit Nuland en Geffen (420 tegenover 60), geeft dat per saldo een minder goede bediening van de regio.

Verder krijgt ook de westelijke bebouwing en het westelijke bedrijventerrein van Heesch een betere verbinding met Oss. Nu is de verbinding Heesch – Oss via de halte Stationsplein aan de oostkant van Heesch. De westelijke bebouwing van Heesch ligt daar 1,5 kilometer van af. Via lijn 90 hebben inwoners een halte in de buurt.

Door de nieuwe bediening richting Oss via lijn 90 zal de bus niet meer voor alle inwoners van Geffen een bruikbare vervoermogelijkheid zijn. De afstand tot de halte Papendijk aan de Rijksweg is immers 700-2000 meter. Voor veel mensen is het geen probleem om deze afstand te lopen of te fietsen. Richting 's-Hertogenbosch doet men dit nu ook al en daar zijn weinig klachten over. Betere en meer fietsvoorzieningen bij deze halte zijn dan wel nodig. Feit is wel dat de reis naar Oss relatief lang duurt, en rechtstreeks op de fiets naar Oss een goed alternatief is. Er ligt een nieuwe snelfietsroute en de afstand Geffen - Oss centrum is 5 kilometer, wat een acceptabele fietsafstand is.

Voor bepaalde groepen inwoners is de nieuwe busverbinding of fietsen naar Oss geen bruikbare vervoer mogelijkheid. Een alternatief voor hen kan zijn het uitbreiden van de wijkbus in Oss naar Geffen. De route zal daardoor met een aantal kilometers verlengd worden en dat past niet binnen de dienstregeling. Aanpassen van de route elders in Oss is niet eenvoudig en niet gewenst. Een ander alternatief is een dorps(deel)auto voor Geffen. Deze dorpsauto kan door inwoners zelfstandig worden gebruikt, maar kan ook door een partij, zoals de dorpsraad, worden geëxploiteerd om vervoer te bieden aan inwoners die geen auto kunnen rijden. Vrijwilligers kunnen dan met de dorpsauto vervoer bieden. Arriva heeft contact gezocht met een externe partij die deelauto's exploiteert en die wil participeren in dit project. Met de dorpsraad Geffen en de gemeente Oss wordt de inzet van de dorpsauto verder uitgewerkt.

Overigens kunnen inwoners van de hele regio ook gebruik maken van Regiotaxi. Deze is 7 dagen per week van 6:00-01:00 beschikbaar. Inwoners van kernen zonder regulier openbaar vervoer (zoals straks Geffen) kunnen tegen gereduceerd tarief gebruik maken van Regiotaxi.

Het huidige trajectdeel Heesch – Schaijk – Reek – Grave van lijn 90 vervalt met bovenstaande nieuwe opzet van lijn 90. Schaijk, Reek en Grave behouden een goede verbinding met 's-Hertogenbosch via Oss. Maar er reizen ook dagelijks 46 reizigers tussen Schaijk/Reek/Grave en Heesch. Voor 80% zijn dit reizigers in de spitsuren. Een nieuwe spitslijn 690 Grave – Heesch – 's-Hertogenbosch zorgt ervoor dat deze reizigers in de spits hun reismogelijkheid behouden. Ook de reizigers tussen Grave/Reek/Schaijk en 's-Hertogenbosch houden hun rechtstreekse busverbinding in de spits. Inwoners van deze dorpen kunnen dus kiezen voor een rechtstreekse buslijn of de snellere verbinding via lijn 96 en overstap op de trein in Oss. De spitslijn 690 zorgt er ook voor dat in de spitsuren een hogere frequentie en extra capaciteit worden geboden tussen Heesch en 's-Hertogenbosch. Dat is in de ochtendspits nodig omdat daar nu structureel capaciteit te kort is, wat leidt tot noodzakelijke inzet van 3 versterkingsritten. Lijn 690 zorgt ervoor dat voldoende

capaciteit wordt geboden, en ook dat de spreiding van de ritten over het uur toeneemt. In de ochtend wordt dan een kwartierdienst richting 's-Hertogenbosch geboden wat een duidelijke kwaliteitsverbetering is.

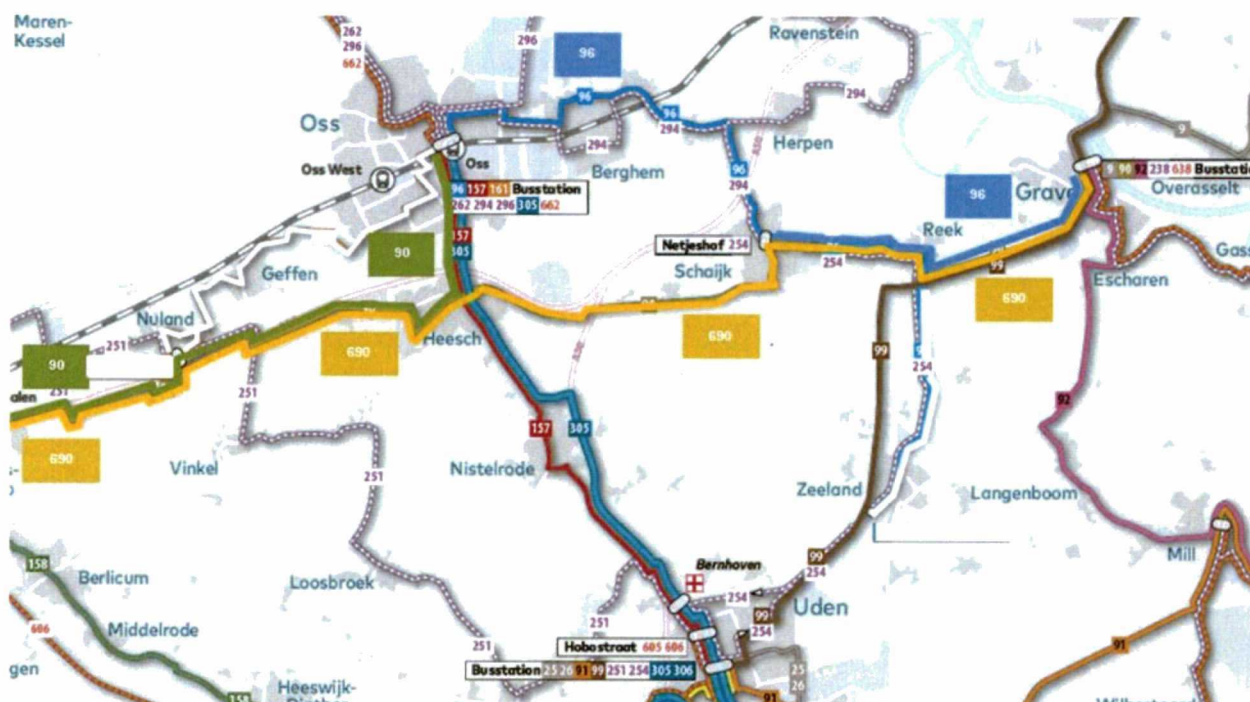
Aan de noordoostkant van Oss rijdt de buurtbus 296 een lange lusvormige route in één richting via Oijen, Macharen, Megen en Haren. Voor Megen is de heen- en terugreis naar Oss ongeveer even lang, maar vanuit de andere dorpen moet naar Oss of vanuit Oss met een flinke omweg worden gereisd. Betere reismogelijkheden, ook naar Nijmegen, ontstaan als lijn 296 van Oss via de dorpen naar Ravenstein gaat rijden in twee richtingen. De reis is dan in heen- en terug richting even lang, en gemiddeld korter dan nu. En de verbinding naar Nijmegen wordt een stuk korter, omdat in Ravenstein de overstap op de trein is in plaats van in Oss. Om de route zo te rijden zijn wel twee busjes nodig in plaats van nu één. Dan zijn ook 1.200 reizigers per maand nodig om aan de bestaansnorm te voldoen. Nu zijn er 600 reizigers per maand. Wij verwachten niet dat de routewijziging 600 nieuwe reizigers per maand oplevert. Lijn 296 behoudt dus zijn huidige route.

De buurtbus lijn 294 rijdt van Oss via het zuidelijk deel van Berghem, Schaijk, en Herpen naar Ravenstein. Deze buurtbus voldoet in een behoefte en heeft voldoende reizigers. Vanuit het ROB is gevraagd of de buurtbus ook op zaterdag kan rijden, zodat met name Schaijk en Berghem Zuid een busverbinding krijgen met Oss op zaterdag. Dit verzoek ligt bij het buurtbus comité.

Het volgende lijnennet ontstaat:

- Lijn 90 's-Hertogenbosch – Nuland – Geffen - Heesch – Oss. Ma/vr overdag halfuurdienst.
- Lijn 690 spitslijn 's-Hertogenbosch – Nuland – Geffen - Heesch Schaijk – Reek – Grave.
- Lijn 96 Grave – Reek - Schaijk – Berghem - Oss. Ma/vr in spits halfuurdienst, dal uurdienst.
- Buurtbuslijn 294 ongewijzigd (zaterdag Schaijk – Oss?).
- Buurtbuslijn 296 ongewijzigd.
- Bediening weekend ongewijzigd (lijn 90 's-Hertogenbosch – Heesch).

Het lijnennet op kaart:



www.bravo.info

3.2 Gevolgen voor reizigers

Over het algemeen leiden de wijzigingen ertoe dat de relaties met weinig reizigers minder worden bediend en de relaties met veel reizigers beter worden bediend:

- Extra capaciteit / hogere frequentie Heesch – Oss (234 reizigers/dag), inclusief betere bediening westelijke woonwijken van Heesch en bedrijventerrein Heesch-Wes
- Nuland/Geffen - Oss hogere frequentie (58 reizigers/dag) maar wel met halte aan rand / op afstand van dorp
- Grave krijgt rechtstreekse verbinding met Oss (IC-station)
- Reek/Schaijk/Berghem hogere spitsfrequentie naar Oss (161 reizigers/dag)
- Extra capaciteit / hogere frequentie in spits Heesch/Geffen/Nuland/Rosmalen – 's-Hertogenbosch (369 reizigers/dag)
- Oss-zuidwest niet meer bediend door lijn 161, nog wel door wijkbus Oss (11 reizigers/dag)
- Zeeland – Oss in spitsen niet meer rechtstreeks (nu 11 reizigers/dag in 6 ritten)
- Grave/Reek/Schaijk – Heesch in daluren via Oss (10 reizigers/dag; 36 spitsreizigers behouden hun rechtstreekse verbinding)
- Grave/Reek/Schaijk – 's-Hertogenbosch in daluren via Oss en overstap op trein (52 reizigers/dag; 122 spitsreizigers behouden hun rechtstreekse verbinding)
- Reiskosten nemen toe op sommige relaties / sommige delen van de dag. Niet relevant voor houders studenten ov-kaart (65% van de reizigers)

Het voorstel leidt tot efficiëntere inzet uren (slecht bezette ritten opheffen, meer ritten op drukke trajecten, paralleliteit trein-bus voorkomen)

In de bijlagen zijn de gevolgen van het nieuwe lijnennet op de verschillende reisrelaties inzichtelijk gemaakt. Er is een vergelijking met de huidige situatie gemaakt op het vlak van aantal reismogelijkheden (frequentie), reistijd en reiskosten.

In paragraaf 6.1 is uitgewerkt wat de effecten van het voorstel zijn op het aantal reizigers in de regio.

4.0 Gevolgen infrastructuur

Door het verdwijnen van lijn 161 vervallen de volgende halten:

Nuland, Zandstraat
 Nuland, Schotsheuvel
 Nuland, Loonsestraat
 Nuland, Wolfdijk
 Geffen, Pastoor van de Kampstraat
 Geffen, Mulderstraat
 Geffen, Dorpstraat
 Geffen, Kloosterstraat
 Geffen, Abelenstraat
 Geffen, Bredeweg
 Geffen, Broekstraat
 Geffen, Bergstraat
 Geffen, Oude Baan
 Oss, Het Woud
 Oss, Da Costastraat
 Oss, Joost van den Vondellaan
 Oss, Joannes Zwijsenlaan
 Oss, Saal van Zwanenbergsingel
 Oss, Kortfoortstraat
 Oss, Lievekamp

De halten in Oss, met uitzondering van de halte Het Woud, worden ook (eenzijdig) gebruikt door de wijkbus. Deze halten kunnen dus niet helemaal vervallen.

De halte Geffen, Papendijk, gelegen op de Rijksweg net ten westen van de rotonde met de Papendijk, zal meer gebruikt gaan worden door de inwoners van Papendijk, zowel richting 's-Hertogenbosch als richting Oss. De halte is op dit moment sober uitgevoerd (zie foto hieronder; links de halte richting Heesch en rechts de halte richting 's-Hertogenbosch), en heeft een upgrade nodig: overdekte wachtgelegenheid, meer / betere fietsvoorzieningen en een voetpad van fietsenstalling naar halten.



De nieuwe route van lijn 90 tussen Heesch, Stationsplein en Oss, Station is gelijk aan de route van lijn 157. Lijn 90 bediend op dit traject ook dezelfde halten als lijn 157.

Alle halten op het trajectdeel Heesch – Grave blijven bediend worden door lijn 690 en/of lijn 96. Lijn 690 bediend op dit traject alle halten waar nu lijn 90 halteert.

5.0 Marketing en communicatie

De voorstellen betekenen een ingreep in de bestaande dienstverlening. Bestaande reizigers moeten in een aantal gevallen met andere lijnen of op andere manieren gaan reizen. Het nieuwe lijnennet biedt meer kwaliteit, en daarmee potentie om nieuwe reizigers te trekken. Het treft dus bestaande klanten, maar ook moeten nieuwe reizigers aanbeoord worden.

De te voeren marketingcampagne richt zich op drie zaken:

- 1 Informeren bestaande reizigers. Hierin kunnen ook de buurtbusverenigingen een rol spelen. Deze chauffeurs staan dicht bij de reizigers. De lokale pers wordt hiervoor ook gebruikt;
- 2 Gemeenten informeren. Dit gebeurt door het delen van deze businesscase met de gemeenten;
- 3 Potentiele nieuwe reizigers aanboren door het promoten van de lijnen en verbeterde reismogelijkheden.

Arriva zal de marketingcampagne in het najaar uitwerken. Daarbij zal zij ook de samenwerking zoeken met de gemeenten.

6.0 Kwantiteiten en financiën

De wijzigingen per december 2019 hebben de volgende kwantitatieve gevolgen (uitgedrukt in gewogen dienstregelingsuren):

	Huidig	Voorstel	Verschil
Lijn 90	14214	11511	-2703
Lijn 690	0	2725	2725
Lijn 96	3181	6131	2950
Lijn 161	3026	0	-3026
Totaal	20421	20367	-54

Buurtbus 254 wordt dit jaar nog uit het ontwikkelbudget gefinancierd, volgend jaar valat deze onder de reguliere exploitatie.

6.1 Verwachtingen reizigersgroei

In bijlage 3 is te zien hoeveel reizigers voordeel hebben van de wijzigingen en hoe veel er nadeel van hebben. Hieronder is een inschatting gemaakt wat het effect is van de wijzigingen op het huidige aantal reizigers per dag:

	Huidig	Effect	
Aantal reizigers dat beter OV krijgt:	947	+ 10%	1042
Aantal reizigers dat gelijk OV houdt:	724	0%	724
Aantal reizigers dat minder OV krijgt:	76	- 10%	68
Aantal reizigers dat OV verliest:	12	-100%	0
Totaal	1759		1834
			= + 95 reizigers/dag
			= + 24.500 reiz/jaar

7.0 Proces

In januari 2019 is een eerste overleg geweest met de betrokken gemeenten, ROB en Provincie. Dit betrof vooral een inventarisatie van wensen en mogelijkheden.

In maart is een tweede overleg geweest waarin dit voorstel is besproken. Het voorstel werd positief ontvangen. Aandachtspunt was wel de bediening van Geffen.

De plannen zijn ook besproken in de werkgroep dienstregeling van het Reizigersoverleg Brabant. De werkgroep is positief over de plannen, vooral over de betere verbindingen naar Oss en de invulling van het visgraatmodel.

Op 2 mei is overleg geweest met de dorpsraad Nuland. De dorpsraad is positief over het voorstel, met name de frequentere verbinding naar 's-Hertogenbosch.

Op 13 mei is overleg geweest met de gemeente Oss en de dorpsraad Geffen. Men kan zich vinden in het voorstel om lijn 161 op te heffen vanwege het lage gebruik. Het alternatief om via lijn 90 naar Oss te reizen vindt men omslachtig. De dorpsraad ziet graag een aanvullende voorziening. Opties zijn de wijkbus Oss via een verlenging van de route of een dorps deel auto.

Na vaststelling van deze businesscase in het Tactische Ontwikkel Team Oost-Brabant wordt de dienstregeling verder in detail uitgewerkt.

Bijlage 1 Vergelijking frequentie huidig – voorstel

FREQUENTIE

Bediening spitsuren

HUIDIG

	Den Bosch	Oss	Nijmegen	Nuland	Geffen	Heesch	Schaijk	Reek	Grave
Nuland	90, 2x/u	161, 1x/u	161-trein, 1x/u	-	161, 1x/u	90, 2x/u	90, 1-2x/u	90, 1-2x/u	90, 1-2x/u
Geffen	90, 2x/u	161, 1x/u	161-trein, 1x/u			90, 2x/u	90, 1-2x/u	90, 1-2x/u	90, 1-2x/u
Heesch	90, 2x/u	157/305, 5x/u	157/305-trein, 2x/u				90, 1-2x/u	90, 1-2x/u	90, 1-2x/u
Schaijk	96-trein, 1x/u of 90, 1x/u	96, 1x/u	90-99, 2x/u					90, 1-2x/u	90, 1-2x/u
Reek	96-trein, 1x/u of 90, 1x/u	96, 1x/u	90-99, 2x/u						90, 1-2x/u
Grave	90, 1x/u	-	99, 4x/u						
Berghem	96-trein, 1x/u	96, 1x/u	96-trein, 1x/u						
Zeeland	96-trein, 1x/u of 99-306, 2x/u	96, 1x/u	99, 4x/u						
Oss-west	161-trein, 1x/u	161, 1x/u	161-trein, 1x/u						

VOORSTEL

	Den Bosch	Oss	Nijmegen	Nuland	Geffen	Heesch	Schaijk	Reek	Grave
Nuland	90/690, 4x/u	90, 2x/u	90-trein, 2x/u	-	-	90, 2x/u	90, 1x/u	90, 1x/u	90, 1x/u
Geffen	90/690, 4x/u	90, 2x/u	90-trein, 2x/u			90, 2x/u	90, 1x/u	90, 1x/u	90, 1x/u
Heesch	90/690, 4x/u	90/157/305, 5x/u	90/157/305-trein, 3x/u				90, 1x/u	90, 1x/u	90, 1x/u
Schaijk	96-trein, 2x/u of 90, 1x/u	96, 2x/u	96-trein, 2x/u					690/96, 3x/u	690/96, 3x/u
Reek	96-trein, 2x/u of 90, 1x/u	96, 2x/u	96-trein, 2x/u						690/96, 3x/u
Grave	96-trein, 2x/u of 90, 1x/u	96, 2x/u	99, 4x/u						
Berghem	96-trein, 2x/u	96, 2x/u	96-trein, 2x/u						
Zeeland	99-306, 2x/u	99-305, 2x/u	99, 4x/u						
Oss-west	-	-	-						

beter tov huidig gelijk aan huidig minder tov huidig geen bediening

Bediening daluren

HUIDIG

	Den Bosch	Oss	Nijmegen	Nuland	Geffen	Heesch	Schaijk	Reek	Grave
Nuland	90, 2x/u	161, 1x/u	161-trein, 1x/u	-	161, 1x/u	90, 2x/u	90, 1x/u	90, 1x/u	90, 1x/u
Geffen	90, 2x/u	161, 1x/u	161-trein, 1x/u			90, 2x/u	90, 1x/u	90, 1x/u	90, 1x/u
Heesch	90, 2x/u	157/305, 3x/u	157/305-trein, 2x/u				90, 1x/u	90, 1x/u	90, 1x/u
Schaijk	90, 1x/u	96, 1x/u	90-99, 1x/u					90, 1x/u	90, 1x/u
Reek	90, 1x/u	96, 1x/u	90-99, 1x/u						90, 1x/u
Grave	90, 1x/u	-	99, 2x/u						
Berghem	96-trein, 1x/u	96, 1x/u	96-trein, 1x/u						
Zeeland	99-306, 2x/u	99/254-305, 2x/u	99, 2x/u						
Oss-west	161-trein, 1x/u	161, 1x/u	161-trein, 1x/u						

VOORSTEL

	Den Bosch	Oss	Nijmegen	Nuland	Geffen	Heesch	Schaijk	Reek	Grave
Nuland	90, 2x/u	90, 2x/u	90-trein, 2x/u	-	-	90, 2x/u	90-96, 1x/u	90-96, 1x/u	90-96, 1x/u
Geffen	90, 2x/u	90, 2x/u	90-trein, 2x/u			90, 2x/u	90-96, 1x/u	90-96, 1x/u	90-96, 1x/u
Heesch	90, 2x/u	90/157/305, 5x/u	90/157/305-trein, 3x/u				90-96, 1x/u	90-96, 1x/u	90-96, 1x/u
Schaijk	96/254-trein, 2x/u	96, 1x/u	96-trein, 2x/u					96, 1x/u	96, 1x/u
Reek	96-trein, 1x/u	96, 1x/u	96-trein, 2x/u						96, 1x/u
Grave	96-trein, 1x/u	96, 1x/u	99, 2x/u						
Berghem	96-trein, 1x/u	96, 1x/u	96-trein, 1x/u						
Zeeland	99-306, 2x/u	99/254-305, 2x/u	99, 2x/u						
Oss-west	-	-	-						

Bijlage 2: Vergelijking reistijd huidig – voorstel

REISTUJD

overstaptijd = 7 min

Bediening spitsuren
HUIDIG

	Den Bosch CS	Oss CS	Nijmegen CS	Nuland	Geffen	Heesch	Schaijk	Reek	Grave
Nuland	25	25	47		9	13	26	32	40
Geffen	27	17	39			11	24	30	38
Heesch	38	14	36				13	19	27
Schaijk	49	25	47					6	14
Reek	57	32	44						8
Grave	65	48	25						
Berghem	32	14	36						
Zeeland	59	46	42						
Oss-west	26	7	29						

VOORSTEL

	Den Bosch CS	Oss CS	Nijmegen CS	Nuland	Geffen	Heesch	Schaijk	Reek	Grave
Nuland	25	25	47		-	13	26	32	40
Geffen	27	23	45			11	24	30	38
Heesch	38	14	36				13	19	27
Schaijk	49	25	47					6	14
Reek	57	32	44						8
Grave	58	39	25						
Berghem	32	14	36						
Zeeland	67	44	42						
Oss-west	-	-	-						

beter tov huidig gelijk aan huidig minder tov huidig geen bediening

Bediening daluren

HUIDIG

	Den Bosch CS	Oss CS	Nijmegen CS	Nuland	Geffen	Heesch	Schaijk	Reek	Grave
Nuland	25	25	47		9	13	26	32	40
Geffen	27	17	39			11	24	30	38
Heesch	38	14	36				13	19	27
Schaijk	49	25	47					6	14
Reek	57	32	44						8
Grave	65	48	25						
Berghem	32	14	36						
Zeeland	67	44	42						
Oss-west	26	7	29						

VOORSTEL

	Den Bosch CS	Oss CS	Nijmegen CS	Nuland	Geffen	Heesch	Schaijk	Reek	Grave
Nuland	25	25	47		-	13	57	64	71
Geffen	27	23	45			11	55	62	69
Heesch	38	14	36				46	53	60
Schaijk	44	25	47					6	14
Reek	51	32	44						8
Grave	58	39	25						
Berghem	32	14	36						
Zeeland	67	44	42						
Oss-west	-	-	-						

Bijlage 3: Totaal effect voorstel op aantal reizigers

AANTAL REIZIGERS PER DAG en Totaal effect voorstel

	Den Bosch	Oss	Nijmegen	Nuland	Geffen	Heesch	Schaijk	Reek	Grave
Nuland	123	28	?	0	1	11	0	0	0
Geffen	91	30	?		0	3	0	0	0
Heesch	209	234	?			5	25	6	15
Schaijk	69	87	?				0	2	45
Reek	9	16	65					0	6
Grave	48	?	420						0
Berghem	?	58	?						
Zeeland	?	22	120						
Oss-west	?	11	?						
	beter tov huidig	gelijk aan huidig	minder tov huidig	geen bediening					
	947	724	76	12					