

Aan: Alle gemeenten in Oost-Brabant plus Gemert, Son, Oirschot, Reusel en
Wijk en Aalburg. Verstuurd via de e-mail aan de contactambtenaren

Betreft: Definitief Exploitatieplan 2020 Oost-Brabant

Uden, 19 september 2019

Beste meneer, mevrouw,

In juni van dit jaar heeft Arriva aan alle gemeenten in Noord-Brabant en het Reizigersoverleg Brabant (ROB) advies gevraagd over de Exploitatieplannen (EP) 2020 Oost- en West-Brabant. In deze plannen zijn de voorgenomen wijzigingen en veranderingen aangegeven voor de dienstregeling 2020, die op 15 december 2019 ingaat.

De adviezen van gemeenten en ROB hebben tot een beperkt aantal aanpassingen geleid van de EP's. Deze aanpassingen zijn besproken in de Tactische Ontwikkelteams Oost en West en daarna heeft Arriva de EP's Oost- en West-Brabant ter instemming aan Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant voorgelegd. GS heeft op 10 september 2019 ingestemd met de EP's, die hiermee definitief zijn geworden. Alle binnengekomen adviezen zijn, inclusief de reactie hierop vanuit het Tactische Ontwikkelteam, weergegeven in de bijgevoegde rapportage 'Verwerking advisering gemeenten en ROB'. Ook het definitieve Exploitatieplan 2020 is als bijlage toegevoegd.

Arriva overlegt de komende tijd met gemeenten over noodzakelijke aanpassingen aan bushaltes, zodat deze op orde zijn wanneer de nieuwe dienstregeling start. Alle benodigde wijzigingen zijn bekend bij de betreffende gemeenten. Daarnaast beschouwt het TOT het informeren en enthousiasmeren van reizigers voor het openbaar vervoer als een gezamenlijke taak en wil dan ook graag de samenwerking met gemeenten op het vlak van marketing en communicatie verbeteren.

De ontwikkeling van het busvervoer in Brabant staat niet stil en dat betekent dat 2020 (en verder) op de agenda van de Tactische Ontwikkelteams komt te staan. Om deze agenda te vullen, verzoekt Arriva alle gemeenten om met ideeën te komen voor aanpassing van de dienstverlening na 2020. In het TOT wordt bepaald welke ideeën uitgewerkt worden in een business case. Een uitwerking waar uw gemeente dan logischerwijs ook actief bij betrokken wordt. Uw inbreng kunt u via e-mail kenbaar maken op secretariaat.brabant@arriva.nl.

Voor overige vragen kunt u altijd contact opnemen met Arriva. Voor Oost-Brabant kan dat met zowel Bart Assendelft (vervoerontwikkelaar 06-21638430, bart.assendelft@arriva.nl), als Cees Doeser (ontwikkelmanager, 06-55425813, cees.doeser@arriva.nl).

Wij hopen u voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet:



Jan Pieter Been
Regiodirecteur Zuid Arriva

2 bijlagen: Exploitatieplan 2020 Oost-Brabant (inclusief de businesscase Oss)
Verwerking advisering gemeenten en ROB

www.bravo.info

Exploitatieplan 2020

Oost-Brabant

Auteur: Bart Assendelft / Cees Doeser

Datum: 26 augustus 2019



www.bravo.info

Bravo
Brabant vervoert ons

samen met  **ARRIVA**
a  company

Inhoudsopgave

1.0	Inleiding.....	3
1.1	Leeswijzer	3
1.2	Procedure.....	3
2	Monitoring.....	4
2.1	Pilots eerdere Exploitatieplannen	4
2.1.1	Buurtbus 254 / lijn 99.....	4
2.1.2	Lijn 802 Breda – Efteling.....	4
2.1.3	Start HOV Den Bosch – Eindhoven (lijn 654)	5
2.1.4	Halte A50 St. Oedenrode	5
2.1.5	Spaghettiknoop / Visgraat Dongen – NS Rijen.....	6
2.2	Gebruik stadsdienst Tilburg tijdens tijdelijk busstation in 2018	6
2.3	Vervoerontwikkeling totaal 2015-2018.....	7
2.4	Vervoerontwikkeling per product 2015-2018.....	7
2.5	Stadsdienst Den Bosch.....	9
2.6	Vervoer studenten en scholieren	12
2.7	Verduurzaming.....	12
3	Functioneren lijnennet.....	13
3.1	Buurtbussen.....	13
4	Businesscases 2020	14
4.1	Vernieuwing en innovatie	14
4.2	Streeklijnen Oss	14
4.3	Hilvarenbeek e.o.....	16
4.4	Den Bosch Groote Wielen	17
4.5	Den Bosch: extra sneldienst Maasoever – NS-station.....	18
4.6	Kwaliteitsimpuls Bravodirect 305 Eindhoven - Oss.....	18
4.7	Bravofiets.....	20
4.8	Infrastructuur.....	21
5.0	Kleine aanpassingen dienstregeling	22
6.0	Marketing.....	23
6.1	Doelstelling en klanten	23
6.2	Reizigersgroei.....	25
6.3	Oog voor vergrijzing en toenemende mobiliteit van ouderen	27

6.4	Sociale veiligheid.....	28
6.5	Monitoring	28
7.0	Dienstregelingen	29
8.0	Exploitatieplan 2021	30
9.0	Samenvatting wijzigingen per gemeente.....	31
	Bijlage 1: Benuttingsgraad lijnen.....	32
	Bijlage 2: Instappers Stadsdienst Den Bosch.....	33

Losse bijlage bij Exploitatieplan 2020 Oost-Brabant:

- Business Case Streeklijnen Oss.

1.0 Inleiding

Het Exploitatieplan 2020 is het vijfde plan in rij. De vorige plannen waren gericht op verbetering van het aanbod en het starten van een bredere benadering van het 'vervoer' door meer in mobiliteitstermen te denken dan alleen in bussen. Dat vergt een omslag in een wereld die in beweging is. Veel discussie over Maas (Mobility as a service) vullen agenda's en congressen. Arriva is actief om haar positie en diensten gereed te maken voor deze toekomstige ontwikkeling.

In 2019 is er in West-Brabant gestart met het introduceren van vraagafhankelijk vervoer op momenten dat het rijden met een grote bus niet noodzakelijk, gewenst en rendabel is. Centraal staat het leren van deze pilots. Belangrijkste vraag is: 'Wat vindt de reiziger er van?' En niet onbelangrijk: 'Is het exploitatief voordeliger en zijn er matches te maken met het WMO-vervoer?'

In Oost-Brabant wordt in dit Exploitatieplan -evenals vorig jaar- voorgesteld om in de grote steden Tilburg en 's-Hertogenbosch te starten met een fietsdeelsysteem onder de naam *Bravo-fiets*. Het zou mooi zijn als in het voorjaar 2020 de Bravo-fiets daadwerkelijk gebruikt kan worden.

In het hoofdstuk monitoring wordt de ontwikkeling van het busvervoer van de afgelopen jaren verder geduid en verantwoord. Dit vervoer en de ontwikkeling ervan is en blijft een belangrijke pijler in het concessiecontract tussen Provincie Noord-Brabant en Arriva.

1.1 Leeswijzer

Het Exploitatieplan 2020 is lezenswaardig en informatief. Maar als een lezer snel wil checken wat relevant is voor hem of haar, dan staat er een overzicht in hoofdstuk 9. Hierin staat aangegeven wat er per gemeente verandert per 15 december 2019. Dit vergemakkelijkt het zoeken.

1.2 Procedure

Dit Exploitatieplan 2020 is in juni 2019 ter advisering aan alle gemeenten en het Reizigers Overleg Brabant aangeboden. Deze hebben tot 6 augustus 2019 de tijd gehad om te reageren op het Exploitatieplan. Reacties zijn ingediend bij Arriva en voorzien van een advies behandeld in het Tactisch Ontwikkelteam West van 20 augustus. Daarna heeft Arriva het Exploitatieplan 2020 (inclusief de rapportage met de verwerking van de ingediende reacties) aan Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant aangeboden. GS heeft hiermee ingestemd op 10 september 2019 en hiermee is het exploitatieplan 2020 een feit.

www.bravo.info

2 Monitoring

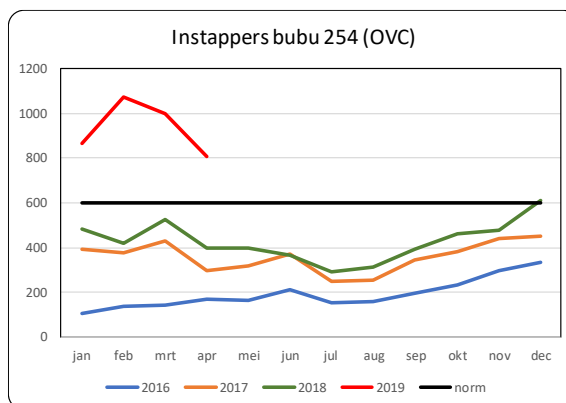
In dit hoofdstuk wordt naast het evalueren van de pilots ook ingegaan op de vervoerontwikkeling in de eerste vier jaar van de concessie Oost-Brabant. Waar relevant en nuttig wordt een vergelijk gemaakt met de concessie West-Brabant. Sinds 2018 rijdt er een ingrijpende gewijzigde dienstregeling op de stadsdienst 's-Hertogenbosch. Heeft dit gebracht wat er van verwacht werd?

2.1 Pilots eerdere Exploitatieplannen

2.1.1 Buurtbus 254 / lijn 99

In Oost-Brabant rijdt buurtbus 254 (sinds 2016) tussen Schaijk en Uden nog steeds als pilot. Deze buurtbus haalde tot en met 2018 het vereiste aantal instappers van 600 instappers per maand niet.

Voor het huidige dienstregelingjaar 2019 is afgesproken buurtbus 254 te continueren onder de titel van een pilot. Er wordt een toename van het aantal gebruikers verwacht door een aanpassing van de route van lijn 99. Lijn 99 rijdt sinds dit jaar langs de kern Zeeland en zoals de grafiek laat zien heeft dat een positief effect op het gebruik van buurtbus 254. Ook het opnemen van het centrum van Uden in de route heeft een positief effect op deze buurtbus.

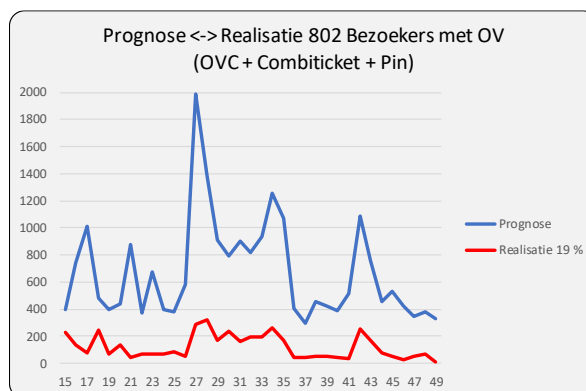


Het voorstel is dan ook om per 2020 buurtbus 254 definitief op te nemen in de dienstregeling.

2.1.2 Lijn 802 Breda – Efteling

Lijn 802 rijdt sinds 8 april 2018 een directe verbinding tussen de Efteling en Breda tijdens de weekeinden en in de vakanties. Deze lijn biedt aansluiting op de internationale trein uit Brussel – Antwerpen en biedt ook vanuit de Randstad een snelle verbinding met het pretpark.

Voor het dienstregelingjaar 2019 is met de partners Efteling en gemeente Breda afgesproken om de dienstregeling te beperken tot alleen de vakantieperiodes voor Nederland en België; en dus de overige weekeinden niet meer te rijden.

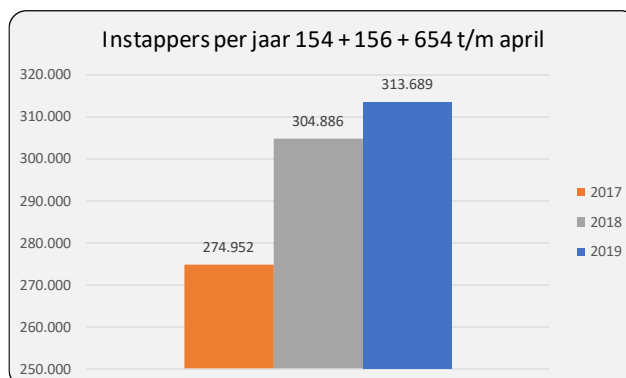


Het gebruik van lijn 802 in 2018 voldoet niet aan de verwachtingen en de voortekenen van het voorjaar van 2019 geven hetzelfde beeld. De gemiddelde bezetting per rit is zeer laag (ca. 3) en in 2018 is 19 % van de prognose gehaald. Tevens blijkt uit de analyse van de vervoerdata dat een groot deel van de gebruikers van lijn 802 migreren van lijn 801 (Tilburg – Efteling) naar 802 (Breda – Efteling); geen nieuwe reizigers dus.

Betrokken partijen hebben op 6 juni 2019 het besluit genomen om lijn 802 te stoppen na de grote vakantie 2019 en tijdens de herfstvakantie niet meer te rijden.

2.1.3 Start HOV Den Bosch – Eindhoven (lijn 654)

In de huidige dienstregeling rijdt lijn 654 voor het eerst. Vanuit St. Michielsgestel en Schijndel wordt er een snelle verbinding geboden naar Eindhoven in de spitsuren op werkdagen. In de grafiek de ontwikkeling van het aantal instappers voor 2017 - 2018 - 2019 voor de periode tot en met april. Voor 2017 zijn dat de lijnen 156 en 154 (deze reed toen voor het eerst!). Voor 2019 komt daar lijn 654 bij. Jaarlijks een mooie groei en lijn 654 is een waardevolle toevoeging aan het netwerk.



In het Exploitatieplan 2019 is gesteld om per 2020 lijn 154 ook te verstrakken tussen Den Bosch en St. Oedenrode en niet meer via de kern van St. Michielsgestel te rijden. Dit gaat misschien toch iets te snel en Arriva stelt voor om in 2020 alleen de dienstregeling van 654 uit te breiden. Dit zijn nu 2 ritten in de ochtend en 2 in de middag. Daarmee wordt een meer natuurlijke migratie bereikt voor de busgebruikers vanuit St. Michielsgestel om de haltes langs de provinciale weg te gaan gebruiken van en naar Eindhoven en Den Bosch. Volgend jaar wordt het nieuwe 'evenwicht' tussen het gebruik van de lijnen geanalyseerd.

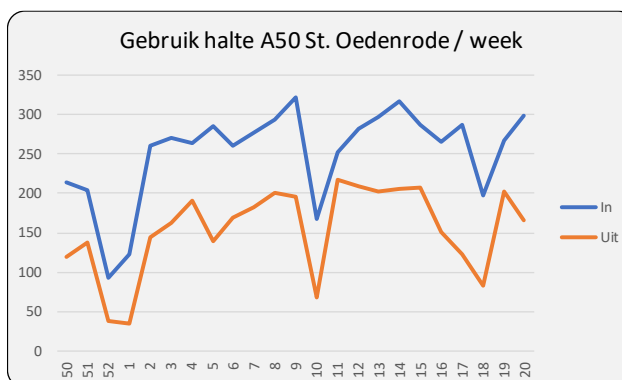
Het voorstel is de dienstregeling van lijn 654 te verdubbelen naar 4 ritten in de ochtend en 4 in de middag, zowel in de richting van Eindhoven, als Den Bosch.

Het voorstel om lijn 154 ook langs St. Michielsgestel te leiden wordt in 2020 niet doorgevoerd.

2.1.4 Halte A50 St. Oedenrode

Sinds december 2018 is de halte St. Oedenrode langs de A50 in gebruik genomen. In de grafiek is het aantal in- en uitstappers per week aangegeven. Het merendeel gebruikt de halte op werkdagen (> 95 %). Per dag stappen er gemiddeld 40 – 45 mensen in de bus. Dat is zeker niet slecht.

Het gebruik van deze halte is ook van belang in de context van het doorontwikkeling van lijn 654. Ook vanuit St. Oedenrode is er behoefte aan een snelle verbinding met Eindhoven en Den Bosch.

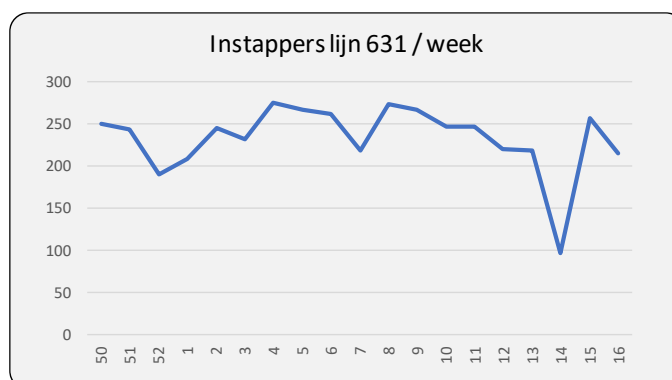


Meer hierover in het volgende exploitatieplan 2021.

2.1.5 Spaghettiknoop / Visgraat Dongen – NS Rijen

Het aantal gebruikers van de nieuwe lijn 631, die Dongen een rechtstreekse en snelle aansluiting geeft op de treinen in Rijen blijft beperkt. Gemiddeld een goede 200 instappers per week, betekent ongeveer 20 – 25 mensen die er dagelijks gebruik van maken (v.v.). Omdat het beeld in de grafiek vlak is, is dit waarschijnlijk een vaste groep gebruikers.

De pilot loopt door tot in 2020. In 2019 wordt er meer marketing ingezet onder de inwoners van Dongen en een onderzoek gedaan onder de reizigers om te bepalen wie de huidige gebruikers zijn en waar zij naartoe reizen.



Onderdeel van de spaghettiknoop is ook de herziening van het netwerk van buurtbussen in het gebied tussen Waalwijk, Kaatsheuvel, Dongen en Oosterhout. Vier maanden is te kort om aan deze aanpassing conclusies te verbinden, maar alle buurtbussen (230, 231 en 239) hebben in ieder geval meer dan voldoende instappers per maand.

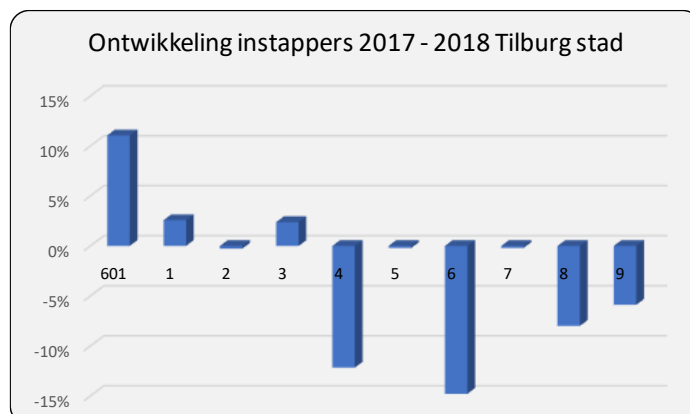
Lijn 631 moet nog geënthousiasmeerd worden. Extra marketing en een reizigersonderzoek in 2019.

2.2 Gebruik stadsdienst Tilburg tijdens tijdelijk busstation in 2018

In maart 2019 is het nieuwe busstation in Tilburg in gebruik genomen. Veel positieve reacties van OV-gebruikers en chauffeurs. Pas als de Spoorlaan ook gereconstrueerd is, komt het eindbeeld in zicht.

In 2018 is er naar het tijdelijke busstation aan de noordzijde van het spoor gereden. Dit heeft op zich nauwelijks tot geen problemen opgeleverd voor reizigers en chauffeurs.

Het aantal instappers op de stadslijnen van Tilburg is wel gedaald in 2018. Voor alle lijnen samen is de daling 1 %. Dat zijn ongeveer 50.000 instappers minder in 2018. Deze daling zit met name op de lijnen 4, 6, 8 en 9. Voor lijn 4 is een lager gebruik van de haltes op de Cobbenhagenlaan zichtbaar. Dit duidt op minder studentenvervoer, terwijl het vervoer op Stappegoor (lijn 601) wel toegenomen is. Voor de lijnen 6, 8 en 9 is de daling minder goed te duiden. Mogelijk heeft dit een relatie met een minder goede bereikbaarheid van het Stadscentrum van Tilburg ten tijde van de omleiding naar het tijdelijke busstation aan de noordzijde van het spoor. Arriva volgt deze ontwikkeling de komende jaren en gaat op zoek naar herstel van het gebruik.



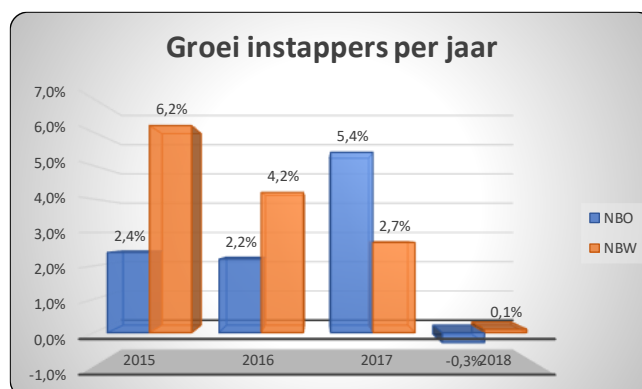
Komende jaren monitoren van ontwikkeling gebruik stadsdienst Tilburg.

2.3 Vervoerontwikkeling totaal 2015-2018

De ontwikkeling van het vervoer per jaar in de beide concessies is in de grafiek weergegeven. In totaal kent de concessie West een groei van 13,2 % en de concessie Oost 9,7 % in de eerste 4 jaar van de exploitatie.

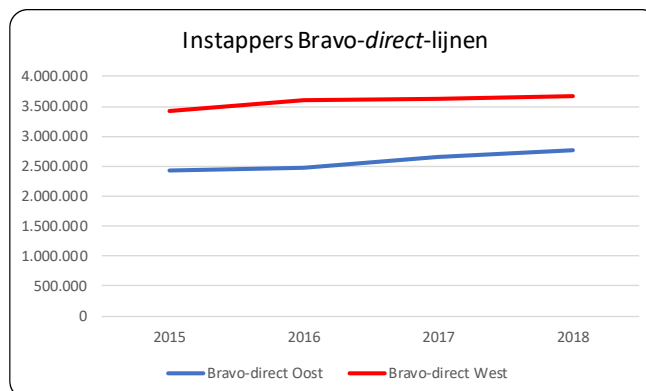
Dat zijn mooie cijfers en resultaten, maar 2018 steekt wel schril af bij de voorgaande jaren. De belangrijkste oorzaken hiervan zijn:

- In totaal is er 9 dagen gestaakt door de chauffeurs in Brabant in 2018. Met name de staking in juni (een volle week, met als aankondiging voor onbepaalde tijd) heeft veel onzekerheid bij de reizigers gegeven en dat laat zich zien in het busgebruik. Het effect op het aantal instappers is dat er 1,8 % van de reizigers gemist wordt in 2018 ten opzichte van 2017;
- De zeer hete zomer. Bekend is de uitwisseling tussen busgebruik en fietsen. Bij mooi weer heeft fietsen (als de afstand het toelaat) de voorkeur, regent het dan zijn er meer mensen in de bus. Maar: de zomer van 2018 was zo heet, dat er niet gereisd werd, als de noodzaak daartoe ontbrak;
- Per december 2017 is Arriva Brabant cashloos gegaan; geen contant geld meer op de bus. Dit heeft geleid tot -een niet voorzien- lager gebruik van de bus in 2018.



2.4 Vervoerontwikkeling per product 2015-2018

De *Bravodirect* lijnen zijn de topproducten van de beide concessies Oost- en West-Brabant. Het aantal instappers per jaar bedraagt meerdere miljoenen, waarbij het vervoervolume in West groter is dan in Oost. In West-Brabant zijn dit de sterke assen van en naar Breda vanuit Oosterhout en Etten-Leur en de verbinding tussen Bergen op Zoom en Rotterdam. In Oost-Brabant zijn dit de netwerken tussen Tilburg en Den Bosch en vanuit Uden / Veghel naar Eindhoven en Den Bosch.



Opvallend is wel dat het volume in Oost-Brabant verder groeit, terwijl dat in West-Brabant iets afvlakt. Oorzaak hiervan is een sterker ontwikkeld netwerk van schoolliners in West-Brabant, dat in de piekuren enige lucht biedt aan de Bravo-direct lijnen. Zo rijdt er tussen Oosterhout en Breda in de ochtendspits (en vanaf 2020 ook in de middagspits) om de 5 minuten een bus. Zonder 100 % eigen infrastructuur is deze frequentie niet te verhogen en dus worden er lijnen in het netwerk toegevoegd om de piekbelasting op de bundel te ontlasten.

Het aantal instappers op de *Bravodirect* lijnen tussen Tilburg – Den Bosch in Midden Brabant en Uden / Veghel – Eindhoven / Den Bosch verschilt niet veel. Maandelijks stappen er 150.000 mensen in.

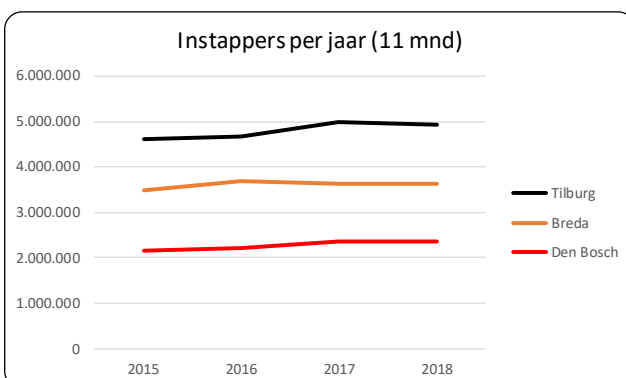
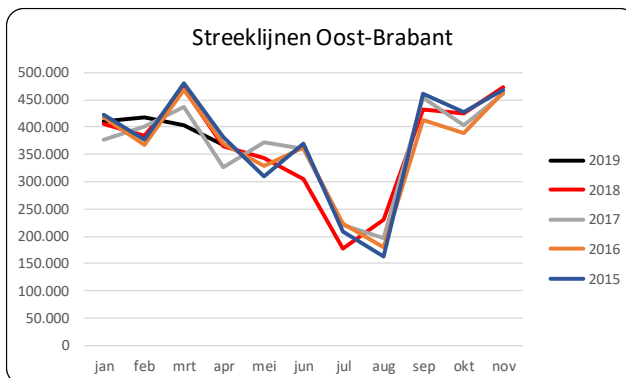
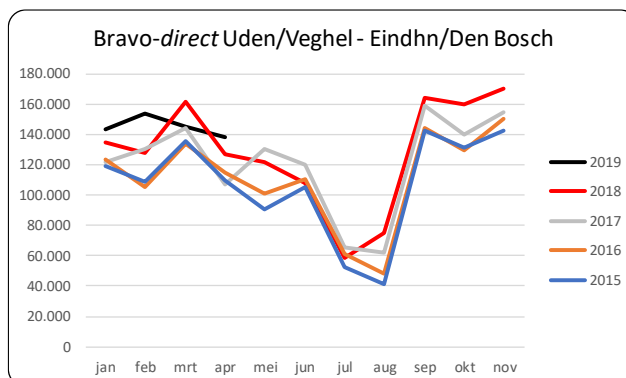
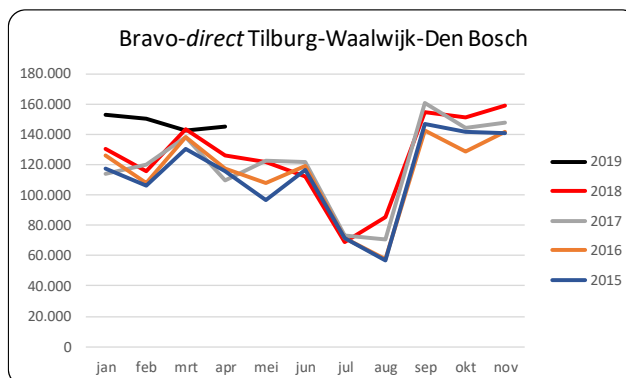
Het enthousiaste begin van 2019 door de lijnen 300 en 301 tussen Tilburg en Den Bosch wordt veroorzaakt door routewijzigingen in Tilburg (Rooi Pannen) en Den Bosch (Onderwijsboulevard), waardoor er reizigers verschuiven van stads- of streeklijnen naar de *Bravodirect* lijnen.

Tweede overeenkomst is ook dat het gebruik jaarlijks groeit. En dan tonen de afbeeldingen ook niet eens de echte groei, want inmiddels is er ook een netwerk van schoolliners rondom de *Bravodirect* lijnen ontstaan in Oost-Brabant. Hierdoor wordt extra capaciteit geboden op alle verbindingen in de spitsuren.

De tegenhanger van een groeiend gebruik van de *Bravodirect* lijnen is een stabiel of zelfs dalend gebruik van de streeklijnen. Qua volume kunnen de streeklijnen nog zeker wedijveren met de *Bravodirect* lijnen, maar de groei is er zo goed als uit. Draggers onder de streeklijnen zijn de lijnen 135 (Den Bosch – Kromme Nol), 136 (Waalwijk – Den Bosch via Drunen en Vlijmen), 154 / 156 / 158 (Eindhoven – Den Bosch en Veghel – Den Bosch) en 99 (Uden - Nijmegen).

Van de stadsdiensten in Brabant kent Tilburg het grootste aantal instappers. Breda is tweede en Den Bosch heeft ongeveer de helft van het aantal instappers van Tilburg.

Belangrijkste oorzaken zijn het aantal inwoners van de stad, het volume en de situering van de onderwijsinstellingen in de steden en de aanwezigheid van meerdere treinstations. De stadsdienst Den Bosch groeit, terwijl de ontwikkeling in Breda en Tilburg wat afvlakt, maar dat wordt voor 2018 een belangrijk deel veroorzaakt door de gevolgen van de stakingen.



2.5 Stadsdienst Den Bosch

Per december 2017 is het lijnennet van de stadsdienst Den Bosch redelijk ingrijpend gewijzigd. De uitgangspunten voor het opstellen van deze businesscase waren:

Er ligt geen concrete taak—of doelstelling ten grondslag aan dit onderzoek. In algemene termen gaat het over:

- *Analyse van het huidige functioneren van de stadsdienst;*
- *Vraag en aanbod goed op elkaar afstemmen;*
- *Duiden van toekomstige groeimarkten, waarin het waard is te investeren;*
- *Een toekomstvast lijnennet met bijbehorende dienstregeling, dat de komende 3 – 5 jaar geëxploiteerd wordt;*
- *Benoemen van gewenste en noodzakelijke aanpassingen aan de infrastructuur. Dit laatste betreft het aanleggen en/of verplaatsen van bushaltes.*

Het benoemen van de effecten van de gewijzigde stadsdienst op de tweede en derde bullits is in het kader van een evaluatie relevant. In het netwerk 2018 zijn de volgende keuzes verwerkt:

- Als groeimarkt is de nieuwbouwwijk de Groote Wielen in Rosmalen benoemd. De frequentie is verhoogd van 2 naar 4 keer per uur op werkdagen en zaterdag;
- Om binnen het beschikbare budget van dienstregelingen te blijven is de keuze gemaakt om de lijn naar Empel (lijn 6) via de Herven te laten rijden. Gevolg is langere reistijd tussen Empel en het centrum van Den Bosch;
- Idem dito is de bediening van Pettelaarpark en Aa-wijk qua frequentie gehalveerd op werkdagen: van 4 naar 2 keer uur;
- Het loskoppelen van de oude lijnen 2 en 12 bij de Rompertpassage heeft geleid tot een andere en langere reistijd van de Reit / de Donk / de Haren naar de binnenstad en het Station van Den Bosch;
- De verbinding Reit / Donk / Haren met de Rompert is verbroken. Idem Hambaken – Rompert;
- Lijn 7 is een extra blokje gaan rijden in de Hambaken;
- Een buurtbus 250 tussen Engelen en Den Bosch is gaan rijden om het ‘gat’ in lijn 5 in te vullen.

Het plan 2018 is gebaseerd op een analyse van het busgebruik in 2016. Nu wordt het vergelijk gemaakt tussen de cijfers van 2016 en 2018. De nieuwe dienstregeling heeft dan dus 1 jaar gereden.

Voor alle cijfers geldt dat 2018 een aantal afwijkingen kent in de vervoerdata. Belangrijkste zijn de staking in de eerste helft van het jaar. Er is toen 9 dagen niet gereden. Dit betekent dat er zonder meer 1,8 % minder verplaatsingen zijn geweest. Bij alle cijfers moet dit in het achterhoofd worden gehouden.

Zo is dit ook voor 2016 gedaan en in onderstaande tabel staan de verschillen per wijk.

Wijk	2016	2018	Δ	Δ in %
Centrum / station	1.245.143	1.266.161	21.018	1,7%
Kruiskamp	221.327	234.205	12.878	5,8%
Paleiskwartier	160.761	179.502	18.741	11,7%
Engelen	8.299	17.392	9.093	109,6%
Rietvelden/Vutter	12.541	12.018	-523	-4,2%
Zuiderpark	72.908	53.734	-19.174	-26,3%
Pettelaarpark	23.645	18.424	-5.221	-22,1%
Aa-wijk	70.125	73.572	3.447	4,9%
Herven	22.014	25.300	3.286	14,9%
Maasoever	240.748	243.909	3.161	1,3%
Middengebied	258.390	253.245	-5.145	-2,0%
Muntel	106.683	136.889	30.206	28,3%
Vught	132.693	135.056	2.363	1,8%
Rosmalen	92.217	128.655	36.438	39,5%
Empel	32.813	33.886	1.073	3,3%
Hintham	32.717	32.844	127	0,4%
Totaal	2.733.024	2.844.792	111.768	4,1%

De conclusies zijn:

- Het totaal aantal instappers is met 4,1 % toegenomen (zonder verrekening van de stakingen in 2018);
- Groote Wielen (valt onder Rosmalen) kent een groei van bijna 40 %. De keuze om hier een groeimarkt te veronderstellen is dus juist geweest;
- Empel laat geen daling zien, maar een toename van 3,3 % ondanks de langere reistijd naar de binnenstad van Den Bosch;
- Kruiskamp gaat nu met lijn 4 naar het centrum Noord; voorheen met lijn 1 naar Centrum Zuid. Laat een groei zien van 5,8 %;
- Aa-wijk laat na een halvering van de frequentie van 4 naar 2 keer per uur, toch een groei zien van 4,9 %;
- Zuiderpark en Pettelaarpark laten een duidelijke min zien van dik 20 %. In Zuiderpark zijn het met name de haltes Sweelinckplein (St. Jan College), Zuiderparkweg en Erasmuslaan die een aanzienlijke daling van instappers kennen. De halte Provinciehuis heeft meer instappers dan in 2016, omdat er gebruik gemaakt wordt van de streeklijnen die hier ook halteren; stadslijn 1/11 laat een daling zien;
- Opvallend is de groei in de Muntel. In de tabel is de ontwikkeling van de instappers in de afgelopen 3 jaar naast elkaar gezet voor de betreffende bushaltes. Alle haltes kennen een groei, waarbij die van het Koopmansplein, Aartshertogenlaan en Station Oost aanzienlijk zijn.
NB: dit betreft alle lijnen; ook streeklijnen 90 en 158 op Station Oost en Aartshertogenlaan;
- In de tabel zijn de instappers van de haltes in de Reit en de Donk vermeld. Deze wijken werden voorheen bediend met lijn 2 en 12, nu alleen door lijn 6. Dit heeft geleid tot een daling van 4 % t.o.v. 2016. Duidelijk is ook de verschuiving van de halte Reitse Dreef naar halte De Reit, waar vanaf 2018 lijn 4 rijdt met een hogere frequentie;

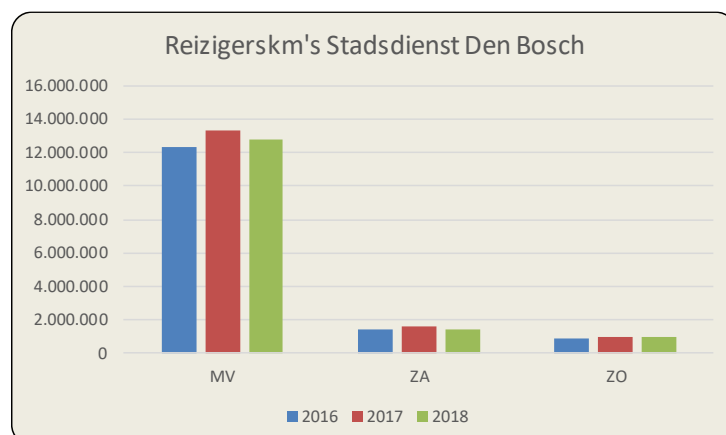
Muntel	2016	2017	2018
Koopmansplein	42.686	48.375	52.632
Diepenstraat	22.338	23.504	24.215
Aartshertogenlaan	31.906	36.016	41.118
Station Oost	21.808	23.716	32.879
TOTAAL	118.738	131.611	150.844

De Reit / De Donk	2016	2017	2018
De Reit	7.101	8.977	14.845
Reitse Dreef	6.659	8.041	4.334
Vierde Reit	5.745	6.388	4.546
Ploossche Hof	9.930	11.621	7.633
Harendonkweg	24.123	22.437	20.004
TOTAAL	55.574	59.481	53.380

- In Hambaken totaal zijn er de nodige verschuivingen door de loskoppeling van de lijnen 2/12 en het introduceren van lijn 7 als snelle verbinding naar het Station. Per saldo is er een plus ten opzichte van 2016, maar een min ten opzichte van 2017. De stakingsdagen zijn mede van invloed voor het verschil tussen 2018 en 2017. Het lusje van lijn 7 via de Klokkendiep en Hambakendreef trekt meer reizigers.
- Lijn 7 heeft een iets langere route gekregen in 2018: via de Hambaken wordt een extra lus gereden. Dit heeft geen gevolgen gehad voor het gebruik vanuit de Maasoever. In 2016 bedroeg het aantal instappers (t/m halte Larenweg) 66.853 en in 2018 66.779.
- Buurtbus 250 doet het prima en ook het gebruik van lijn 5 is mede hierdoor gestegen van 8.000 naar 11.000 instappers vanuit Engelen;
- Het aantal gebruikers van buurtbus 250 zit wel aan het maximum van hetgeen vervoerd kan worden met 1 busje;
- In de tabel het totaal aantal instappers op het busstation per jaar. In 2017 is dit gestegen, terwijl 2018 een daling laat zien. NB: dit betreft alle lijnen; ook streeklijnen.
- Dit is wel een typische ontwikkeling omdat per december 2017 de trein tussen Eindhoven en Amsterdam van 4 naar 6 keer per uur is gaan rijden;
- De andere lijnkoppelingen in het netwerk 2018 kunnen tot een veranderend aantal instappers leiden, terwijl er wel meer gereisd wordt (minder of juist meer overstappers). In de grafiek is het aantal reizigerskilometers weergegeven voor de jaren 2016 – 2018. Hetzelfde beeld ontstaat als bij het aantal instappers op het busstation. In 2017 een toename ten opzichte van 2016 en daarna een afname op werkdagen en zaterdag. De 9 stakingsdagen zijn hier mede debet aan. De zondag kent wel een hele kleine groei van 2017 naar 2018.

Hambaken	2016	2017	2018
Klokkenlaan	1.744	2.207	1.903
De Clockenweerde	4.371	4.975	3.955
1-ste Morgendreef	5.149	5.912	5.078
De Bokkelaren	4.439	5.979	3.884
De Baken	16.755	15.598	3.146
Klokkendiep	5.265	9.136	23.963
Hambakendreef	12.419	17.089	20.067
St. Teunislaan	0	0	1.370
Saxafoon	0	0	5.297
Orthensehoven	3.879	3.919	3.211
Hambakenwetering	7.701	9.323	0
TOTAAL	61.722	74.138	71.874

	2016	2017	2018
Busstation	2.466.231	2.650.046	2.585.940
Δ		183.815	-64.106
Δ in %		7,5%	-2,4%



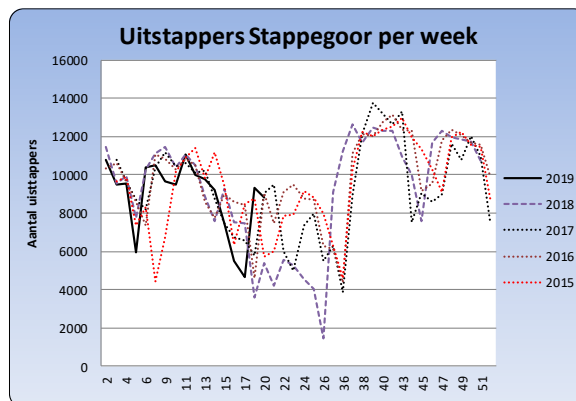
De conclusie is dat het nieuwe lijnennet per 2018 heeft gebracht wat verwacht werd. De verschuivingen binnen het netwerk geven een passend beeld, zowel qua groei als daling van het aantal reizigers. Per saldo een groei tegen gelijke kosten ten opzichte van het basisjaar 2016.

Daarnaast biedt de groeimarkt Groote Wielen per december 2019 nog meer kans op groei, als de route en het aantal haltes wordt uitgebreid (zie paragraaf 4.4).

2.6 Vervoer studenten en scholieren

Jaarlijks worden de haltes in het onderwijsgebied Stappegoor in Tilburg gebruikt om de ontwikkeling van het scholieren- en studentenvervoer te monitoren.

Nevenstaand het aantal uitstappers per week voor de afgelopen 4 ½ jaar. Op een enkele uitschieter na hebben de lijnen eenzelfde verloop. Dat wil zeggen dat wijzigingen in studiefinanciering en introductie van BOL 18- geen grote effecten hebben op het busvervoer van en naar Stappegoor (HBO en MBO). In 2017 was de september-piek het hoogst van alle jaren.



De lagere aantallen voor de zomer van 2018 zijn veroorzaakt door een ingrijpende reconstructie van de wegen in Stappegoor, waardoor de halte niet altijd bereikbaar was en er verstoring in de data is ontstaan.

2.7 Verduurzaming

In april 2018 zijn er in Den Bosch op de stadsdienst 9 elektrische bussen ingestroomd. Momenteel worden de voorbereidingen getroffen en afspraken gemaakt om ook alle transferium bussen op de lijnen 60, 70 en 80 in 2019 met soortelijke bussen te gaan rijden. Daarmee komt het totaal aantal elektrische bussen op de stadsdienst Den Bosch op 19. Bijna 60 % van de stadsvloot rijdt dan met Zero Emissie-bussen. De verwachting is dat deze ZE-bussen medio 2020 instromen.

In Breda is het initiatief om een pilot met 10 Waterstofbussen te gaan rijden gestrand na de zomer in 2018. De verwachting is dat -gegeven de resterende looptijd van de Brabantse concessies van Arriva- er geen verdere verduurzaming van het huidige wagenpark tot ontwikkeling komt voor 2024 (moment van aanbesteding Concessie Oost-Brabant).



3 Functioneren lijnennet

In bijlage 1 is van alle lijnen in Oost-Brabant de zogenaamde benuttingsgraad aangegeven per tijdsblok. Dit is de verhouding tussen het aantal reizigerskilometers ($\sum i\text{-n reizigers} \times \text{reisafstand}$) en het aantal dienstregelingkilometers in beide richtingen. Scores tussen de 15 en 20 zijn goed; hoger dan 20 zeer goed. In bijlage 1 zijn kleuren aangebracht om de tabel leesbaar te maken. Het is geen harde normering.

Voor wat betreft de streeklijnen is duidelijk dat deze op werkdagen overdag bijna allemaal goed functioneren. In de avonduren is dit anders. Ook in het weekeinde scoren de streeklijnen redelijke waarden. Matig presteren de streeklijnen 92 (Grave – Cuijk) en 96 (Zeeland – Oss) en ronduit slecht presteert de streeklijn 161 (Nuland – Oss); alle tijdsvakken kleuren rood. Lijn 130 (Gilze – Breda) is op werkdagen verbeterd ten opzichte van vorig jaar door de andere lijnvoering, maar in het weekeinde wordt er zeer weinig gebruik van gemaakt.

In dit Exploitatieplan 2020 wordt een alternatieve opzet voorgesteld voor de lijn 161, in combinatie met lijn 96 (zie paragraaf 4.2).

De *Bravodirect* lijnen doen het prima qua benutting; ook in het weekeinde. De late avonden in de weekenden zijn matig bezet in verhouding tot de inzet van buscapaciteit.

Schoolliners zouden in principe de hoogste benuttingsgraad moeten hebben omdat deze lijnen alleen in drukste richting rijden op de drukste momenten. Dit beeld klopt ook voor de meeste lijnen. Lijn 662 (Maren Kessel – Oss) geeft een ander beeld, omdat hier wel in twee richtingen wordt gereden. Lijn 631 (visgraat Dongen – Rijen) kleurt ook rood (zie 2.1.5).

Op de stadslijnen worden geen hoge benuttingsgraden gehaald. Dat heeft onder andere te maken met de ritlengte binnen de stad en de hoge frequenties. De avonden scoren de laagste waarden op alle dagen van de week.

3.1 Buurtbussen

De Brabantse Buurtbussen worden getoetst op het minimaal vervoeren van 600 passagiers per busje per maand.

In de tabel staan de instappers van april 2019. De roze balkjes geven de buurtbussen aan die de norm van 600 per maand per busje niet halen. De werkelijke waarden liggen hoger dan vermeld door het gratis meereizen van kinderen en de verkoop van kaartjes op de bus. Grosso modo geldt hiervoor een opslag van 10 %.

Concreet worden in dit Exploitatieplan 2020 voorstellen gedaan voor buurtbus 293 (Hilvarenbeek – Diessen) / 295 (Hilvarenbeek – Goirle; zie hoofdstuk 4.3). Optionele verbeteringen in lijn 296 (Oss – Megen) zijn meegenomen in de businesscase Oss, maar hebben niet tot concrete voorstellen geleid, waar de buurtbusvereniging zich in kon vinden. Buurtbussen 251 (Rosmalen – Uden) en 255 (Boxmeer – Venray) hebben wel een behoorlijk aantal passagiers, maar worden met 2 busjes gereden. Derhalve voldoen deze lijnen niet aan de norm van 600 instappers per busje.

bubus	instappers P4 2019
203	3684
204	1745
207	1976
230	1237
231	1889
238	1947
239	2204
242	34
251	1108
253	809
254	686
255	1128
262	1349
289	704
292	1800
293	136
294	1051
295	275
296	375
299	1209

4 Businesscases 2020

4.1 Vernieuwing en innovatie

In het Exploitatieplan 2019 is aangegeven dat Arriva actief aan de gang gaat met innovatie en vernieuwing in het Openbaar Vervoer in de Brabantse Concessies.

Inmiddels is vraagafhankelijk vervoer ingevoerd in de West Brabantse gemeenten Moerdijk en Roosendaal. Per december 2018 verzorgt in Moerdijk de RegioTaxi onder de naam Bravo-flex het vervoer binnen de gemeente in de avonden en de weekenden. Op momenten dat de grote bus niet rijdt hebben de inwoners en bezoekers van Moerdijk de gelegenheid om met een regiotaxi naar een OV-knooppunt (of een andere OV-halte) vervoerd te worden. Interessant van deze businesscase is de combinatie van OV- en WMO-vervoer onder één noemer (Bravo-flex) en binnen de bestaande contracten.

In Roosendaal rijdt de klassieke Vlinder vanaf december 2018. Na de laatste rit van de grote bus (21:15 uur) wordt er vervoer aangeboden met een vast vertrekmoment vanaf het NS-station naar elke willekeurige bushalte in Roosendaal. Dit concept rijdt al meerdere jaren in onder andere Zutphen onder de naam Vlinder. Het vervoer kan besteld worden via app, telefoon en bij de chauffeur (op NS-station).

In Bergen op Zoom is de uitwerking om de stadsdienst te vervangen door meerdere mobiliteitsdiensten onderdeel van het Exploitatieplan 2020 voor West-Brabant. In concreto behelst dit plan het herzien van het streeklijnnennetwerk binnen Bergen op Zoom, het aanbieden van Bravo-flex op werk- en zaterdag overdag en het aanbieden van een deelfiets en -auto.

4.2 Streeklijnen Oss

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 Den Bosch. 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 businesscase. 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 dit in het Exploitatieplan 2020 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 (zie ook 2.1.1).

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 is matig bezet;
- Lijn 90 rijdt deels parallel aan de trein Oss – 's-Hertogenbosch;
- De wens om vanuit Grave beter aan te takken op de trein.

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 mede 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 verbinding tussen Nuland/Geffen en Oss gaat via lijn 90, die vanaf Heesch wordt doorgetrokken naar Oss. Lijn 161 kan dan vervallen. Lijn 90 rijdt twee keer per uur, tegenover lijn 161 één keer per uur, dus het aantal reismogelijkheden verdubbelt. Ook is de bedieningsperiode van lijn 90 langer. Het doortrekken van lijn 90 naar Oss heeft ook voor Heesch voordelen. De westelijke woonbebouwing en het bedrijventerrein Heesch-West krijgt een directe verbinding met Oss. En het aantal bussen tussen Heesch en Oss gaat omhoog.

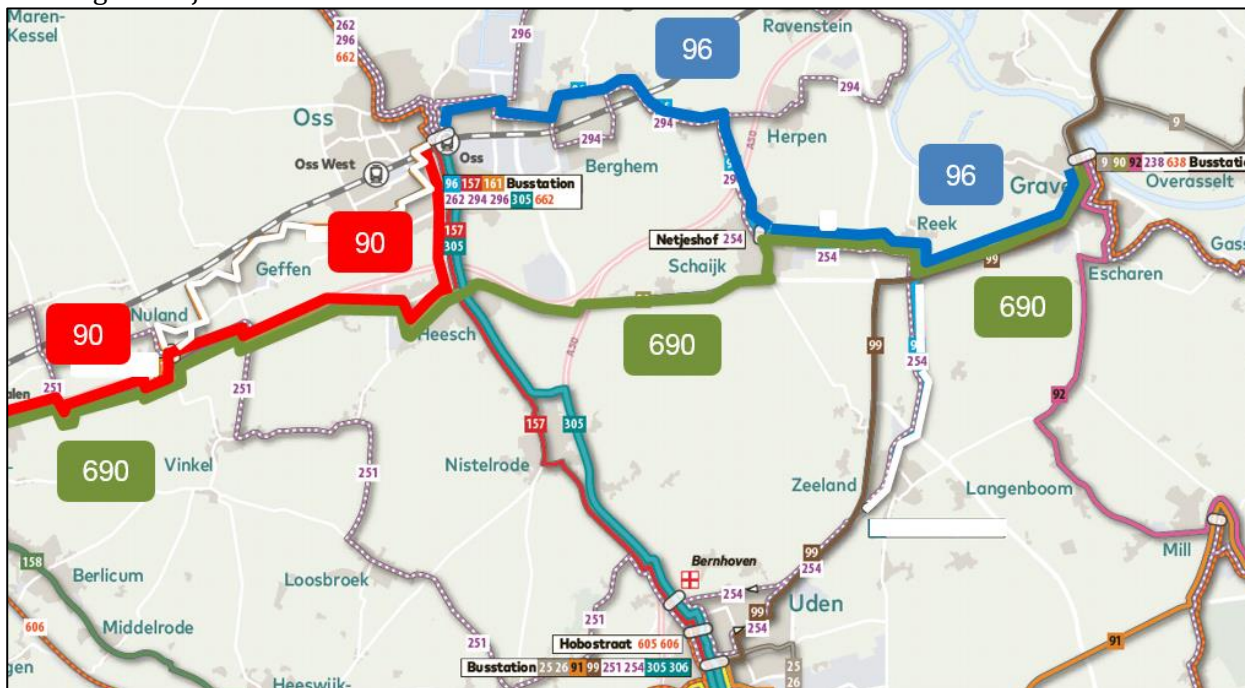
Voor Nuland wordt de verbinding met Oss frequenter, maar de afstand naar de halte aan de Rijksweg ligt wel aan de rand van het dorp. Vrijwel heel het dorp ligt wel binnen 500 meter afstand van de halte. Voor Geffen is de situatie anders. De halte aan de Rijksweg ligt op 700 meter van de rand van het dorp. Lijn 90 zal voor de meeste reizigers een alternatief zijn, maar voor enkelen niet. Voor die inwoners komt een elektrische dorps(deel)auto beschikbaar. In samenwerking met de dorpsraad wordt de dorpsauto verder uitgewerkt. Daarnaast kunnen inwoners van Geffen tegen gereduceerd tarief gebruik maken van de Regiotaxi.



Lijn 90 rijdt dus niet meer tussen Heesch en Grave. Het vervallen van lijn 90 wordt opgevangen door de gewijzigde lijn 96. Alleen de verbinding tussen Heesch en Schaijk/Reek/Grave vervalt. Om dit op te vangen gaat de spitslijn 690 rijden. Deze lijn rijdt het hele traject Grave – 's-Hertogenbosch van de huidige lijn 90. In de spits blijven de huidige busverbindingen dus ook in stand, naast de verbeterde lijn 96. Daarmee behoudt ruim 95% van de reizigers van lijn 90 zijn huidige reismogelijkheden. Het invoeren van lijn 690 heeft ook als voordeel dat tussen Heesch en 's-Hertogenbosch een hogere frequentie en meer capaciteit wordt geboden. In de ochtendspits gaat op het traject Heesch – Geffen – Nuland – Rosmalen – 's-Hertogenbosch een kwartierdienst rijden.

De buurtbuslijnen 294 en 296 blijven ongewijzigd. Verbetering van deze lijnen kost een extra buurtbus. De verwachte reizigersgroei rechtvaardigt niet de inzet van een extra buurtbus.

Het volgende lijnennet ontstaat:



Per saldo neemt het aantal reizigers naar verwachting toe van 1759 naar 1834 per dag, een toename van 75 reizigers per dag. Op jaarbasis zijn dat er 20.000. De halfuurfrequentie op lijn 96 tussen Grave en Oss in de spits moet zich bewijzen. Per uur in de drukste richting worden hier meer dan 40 reizigers verwacht. Dit moet na 2 jaar bereikt zijn, anders wordt de frequentie afgeschaald naar 1 keer per uur.

Voort meer detailinformatie over deze businesscase wordt verwezen naar een losse bijlage bij dit Exploitatieplan.

Aanvulling naar aanleiding van advisering gemeenten / ROB:

Buurtbus 294 gaat ook op zaterdag rijden, op het traject Oss-Schaijk vv.

Buurtbus 254 wordt opgenomen in de reguliere dienstregeling.

4.3 Hilvarenbeek e.o.

Hilvarenbeek heeft twee buurtbussen (293 [Diessen] en 295 [Goirle]) die al meerdere jaren onvoldoende passagiers trekken. Het gesprek hierover met de buurtbusverenigingen loopt ook al meerdere jaren, maar heeft tot nu toe niet het gewenste resultaat opgeleverd.

De Seniorenraad Hilvarenbeek heeft een ambitieus plan opgesteld om het openbaar vervoer van grotere betekenis te laten zijn voor de inwoners en bezoekers van Hilvarenbeek. Het zogenaamde zes-kernen-plan voorziet in vraag gestuurd vervoer binnen en tussen de afzonderlijke kernen.

Onderdeel van het plan is een call-centrum voor de organisatie van het vervoer en het bieden van klantenservice.

In principe kunnen de drie buurtbusjes uit Hilvarenbeek ingezet worden om een deel van dit vervoer uit te voeren. Na meerdere overleggen is besloten om de buurtbussen overdag een vaste route te laten rijden met vaste vertrektijden. In de dienstregeling is onvoldoende ruimte om, zoals oorspronkelijk het plan was, enige mate van flexibilisering in de route toe te passen.

In de avonden en weekenden kunnen de buurtbusjes gebruikt worden om vervoer op maat aan te bieden. Reservering van ritten kan bij / via het call-centrum op het Vrijthof. Betaling per passagier via een vaste ritprijs (geen OV-chipkaart). Zo mogelijk aansluiten bij bestaande kaartsoorten, zoals het Dalurendagkaartje (€ 6,22) of het Ritkaartje (€ 3,98). Kaartje te koop bij chauffeur (via pinbetaling in de bus) of via voorverkoop bij call-centrum Vrijthof. Uitvoering van de rit door een buurtbus met vrijwillige chauffeur.

Met dit project wordt onderzocht hoe zo iets functioneert qua gebruik, klantwaardering en organisatie van de logistieke planning. Het project wordt gemonitord en gevolgd. Er zijn geen of nauwelijks extra kosten voor het vervoer. Alleen de bijdrage per buurtbus wordt hoger, als deze ook in het weekeinde worden gebruikt.

Naast deze flexibilisering wordt voor buurtbus 293 voorgesteld om per juli 2019 de route aan te passen en te gaan rijden tussen Hilvarenbeek-Diessen-Westelbeers en Bladel naar het Pius X College en het centrum van Bladel. Dit is een wens van de school en naar verwachting gaan de leerlingen zorgen voor een hoger gebruik van buurtbus 293.

Ook wordt er een onderzoek gestart naar de mogelijkheden naar alternatieve routes van de bussen 142 en 143 in of langs de kernen Hilvarenbeek, Esbeek, Hooge en Lage Mierde. Dit mede als onderdeel van het opstellen van een Centrumplan dit jaar door de gemeente Hilvarenbeek. Hierover meer in een volgend Exploitatieplan 2021.

4.4 Den Bosch Groote Wielen

In het Exploitatieplan 2018 is reeds de afspraak gemaakt om de route van stadslijn 4 in de Groote Wielen uit te breiden volgens nevenstaande afbeelding. Een lus door het nieuwbouw gedeelte en het maken van 3 extra bushaltes, zodat ook het bestaande gedeelte van de Groote Wielen eenvoudiger gebruik kan maken van de bus. Deze routeverlenging wordt per december 2019 geëffectueerd.

Deze langere route kost extra dienstregelinguren: 2181 per jaar. Deze worden gevonden binnen de stadsdienst Den Bosch door lijn 4 in de vakantieperiode een halfuurdienst te rijden in plaats van een kwartierdienst. Dit gebeurt al jaren op andere lijnen van de stadsdienst. Deze maatregel levert 2.321 dru/jaar op. In het verlengde daarvan is het dan ook logisch om, net als in Tilburg, op de zaterdag in de zomer dezelfde frequentie te bieden als op werkdagen. Dat geldt dan voor lijn 4 en lijn 8/9.



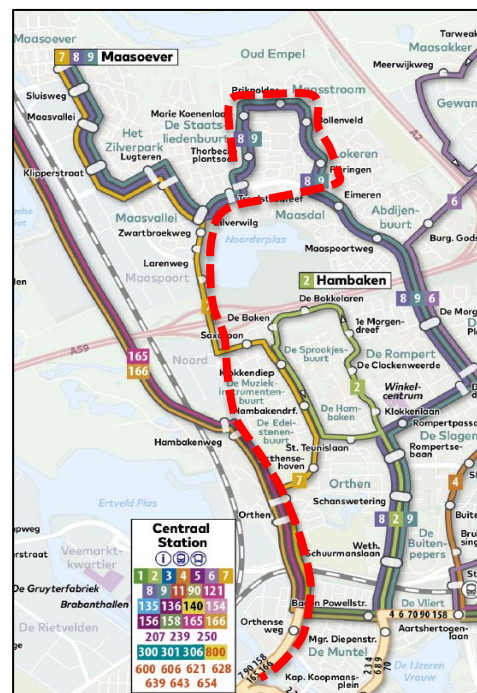
4.5 Den Bosch: extra sneldienst Maasoever – NS-station

De A2 wordt tussen Den Bosch en Deil uitgebreid qua wegcapaciteit. De komende jaren wordt onderzocht op welke wijze dit het beste kan gebeuren. Onderdeel van de aanpak is ook te onderzoeken of de hoeveelheid autoverkeer op deze A2 tijdens de uitvoering van de werkzaamheden en mogelijk ook structureel verlaagd kan worden. Onderdeel van diverse initiatieven is een snellere verbinding tussen Den Bosch Noord en het NS-station.

Al meerdere jaren rijdt er vanuit de noord-west hoek van Maasoever lijn 7, die een snelle en directe verbinding biedt op werkdagen met het NS-station. Het verder intensiveren van deze lijn voegt niet zoveel toe. Meer effect mag verwacht worden als ook de noord-oost hoek van Maasoever een snelle en directe verbinding krijgt van en naar het NS-station. Deze lijn start met het beiden van extra ritten in alleen de ochtend- en avondspits.

De huidige lijn 8/9 tussen Maasoever en het centrum van Den Bosch (en verder naar NS, JBZ en Vught) blijft gehandhaafd.

Deze lijn wordt geëffectueerd onder de voorwaarde dat financiering voor de komende 5 jaar (tot einde concessie in december 2024) wordt gevonden binnen het project A2 Den Bosch – Deil. De stuurgroep A2 is gevraagd hier een uitspraak over te doen medio 2019. Jaarlijks wordt de ontwikkeling van deze lijn gemonitord en wordt bepaald of er daadwerkelijk minder auto's op de A2 rijden tussen Den Bosch en Deil door de inzet van deze lijn. Hiervoor wordt ook kwalitatief onderzoek gedaan, naast analyse van de reizigersaantallen.



Aanvulling naar aanleiding van advisering gemeenten / ROB:

Financiering vanuit het project A2 is toegezegd voor een periode van in principe 5 jaar. Bij de monitoring wordt ook het effect van de nieuwe lijn op het gebruik van de bestaande stadslijnen 7, 8 en 9 meegenomen.

4.6 Kwaliteitsimpuls Bravodirect 305 Eindhoven - Oss

De Bravodirect lijnen worden goed gebruikt in Brabant, en het gebruik groeit ieder jaar. Dat geldt ook voor lijn 305, vooral op het traject Uden-Veghel-Eindhoven. De reizigersgroei bedraagt gemiddeld 5% per jaar. December 2019 is de snelweghalte Sint Oedenrode geopend, die ook extra reizigers op lijn 305 geeft. Om de groeiende reizigersaantallen goed te kunnen vervoeren is het aantal spitsritten de afgelopen jaren toegenomen. Daarnaast zet Arriva op werkdagen in de ochtend 6 versterkingsritten in en in de middag 3 versterkingsritten.

De drukte op de A50 tussen Oss en Eindhoven geeft aan dat er voldoende vervoerpotentie is voor verdere groei. Een extra impuls in kwaliteit en voorzieningenniveau is noodzakelijk om automobilisten te verleiden van de bus gebruik te maken.

Dat kan met de volgende middelen worden bereikt:

1. Hogere frequentie in de spitsuren
2. Knelpunten in doorstroming wegnemen (A50, Veghel Corridor)
3. Busstations van Uden en Veghel doorontwikkelen als HOV-hub
4. Voldoende fietsenstallingen bij de halten
5. Betere reizigersinformatie, met name bij verstoringen

1. Hogere frequentie in de spitsuren

In 2018 is de frequentie op het traject Uden-Eindhoven tussen 8:00 en 9:00 uur verhoogd van een kwartierdienst naar een 7,5 minutendienst. Daarnaast zet Arriva in de ochtend nog 6 versterkingsbussen in en in de middag 3 versterkingsbussen. De nieuwe snelweghalte bij Sint Oedenrode en de verwachte verdere groei van het aantal reizigers met 5% per jaar gaan spoedig tot verdere capaciteitsproblemen leiden. Een analyse van het huidige gebruik plus een groei van 10% laat zien dat in de ochtendspits naar Eindhoven en in de middag vanaf Eindhoven capaciteitsproblemen ontstaan. De spits wordt ook steeds breder. Wij stellen de volgende maatregelen voor om voldoende capaciteit te blijven beiden:

- In de ochtend wordt de periode met de 7,5-minutendienst uitgebreid tot 9:45 uur
- In de middag start de 15-minutendienst uit Eindhoven om 12:30 (is nu 14:00)
- In de middag wordt tussen Eindhoven en Veghel/Uden een 7,5 minutendienst geboden tussen 15:00 en 17:30 uur

De kwantiteiten (3256 dru/jaar) worden gefinancierd uit de zogenaamde stakingsgelden.

2. Knelpunten in de doorstroming wegnemen

Lijn 305 heeft veel hinder van vertragingen op de A50 en op de Corridor in Veghel. Dat leidt tot langere reistijden en minder goede betrouwbaarheid. Beide zijn belangrijke factoren voor reizigers. Langere rijtijden leiden ook tot meer dru's, zonder dat daar een verbetering van de dienstregeling tegenover staat. Verbetering van de doorstroming is daarom dringend gewenst.

Voor de A50 loopt al een project om vluchtstrookgebruik voor de bus mogelijk te maken. Voor de Corridor in Veghel moeten nog verbeterplannen worden opgesteld.

3. Busstations van Uden en Veghel doorontwikkelen als HOV-hub

De Busstations van Veghel en Uden zijn belangrijke knooppunten waar veel busreizigers samen komen. De busstations kennen nu al de nodige voorzieningen, zoals overdekte wachtgelegenheid, panelen met actuele vertrektijden, fietsenstallingen, OV-fietsen en horeca (Uden). Extra voorzieningen geven de reizigers meer gemak en comfort. Te denken valt aan pakketsservice, oplaadpunten elektrische fietsen, P&R voorzieningen. Planuitwerking wordt opgepakt door de Provincie.

4. Voldoende fietsenstallingen bij halten

De Provincie heeft een onderzoek uit laten voeren naar capaciteit en kwaliteit van de fietsenstallingen bij Bravodirect halten. Daaruit blijkt dat de capaciteit bij een aantal halten tekort schiet. Vanwege het grote belang van goede fietsvoorzieningen bij de Bravodirect halten is actie dringend gewenst. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de fietsenstallingen.

5. Betere reizigersinformatie, met name bij verstoringen

Reizigersinformatie bij verstoringen scoort minder goed in de klantenbarometer. Hoewel hier de laatste tijd via apps al flinke verbeteringen zijn geboekt, is het zo dat de reiziger nog altijd zelf actief

op zoek moet naar mogelijke verstoringen. Om dit te verbeteren heeft Arriva de Arriva-alert ontwikkeld. Deze geeft een push melding als er verstoringen zijn in de dienstregeling, zoals grotere vertragingen en uitval van ritten. De Arriva-alert wordt binnenkort actief voor de Bravodirect lijnen. Reizigers kunnen zich aanmelden voor een bepaalde lijn en krijgen dan push berichten bij verstoringen.

4.7 Bravofiets

Arriva is voornemens om in het eerste kwartaal van 2020 een deelfietsconcept te introduceren in de steden Tilburg, Den Bosch en Bergen op Zoom. De gemeente Tilburg heeft als organisatie/werkgever al een deelfietsovereenkomst met Hopperpoint. Zowel voor het stadskantoor 6 als voor het stadskantoor 2 en Piushaven staan inmiddels al Hopper-fietsen. Mede hierdoor en ook omdat Hermes voor Hopperpoint heeft gekozen, gaan we in Brabant de drie nieuwe pilots uitrollen met Hopperpoint. Het fietsdeelsysteem in Den Bosch, Tilburg en Bergen op Zoom is operationeel per 1 april 2020. Een soft launch van de systemen is mogelijk eerder realiseerbaar. De productietijd is 4 maanden na vaststelling van de BuCa in het TOT. De wereldwijd sterk groeiende markt van deelfietsen biedt Arriva de kans zich te profileren als voorloper van ketenmobiliteit. Een dergelijke stap vergt echter wel een investering. Een investering die tijd nodig heeft om zich terug te verdienen. Het uitgangspunt van de samenwerking tussen Arriva en Hopperpoint moet echter wel zijn om op termijn investeringen terug te gaan verdienen. De ambitie van Arriva is om na een proefperiode van 2 jaar een zelf bedruipend systeem operationeel te hebben in de steden Den Bosch, Tilburg en Bergen op Zoom.



Door Bravofiets (deelfiets) toe te voegen aan het OV-netwerk in Den Bosch, Tilburg en Bergen op Zoom bieden we reizigers een volledige en optimale mobiliteitsoplossing. Bravofiets kan gebruikt worden voor de last mile vanaf een bushalte naar de bestemming. Dat kan een bedrijventerreinen zijn, toeristische attracties of sociaal recreatieve bestemmingen. Het deelfietssysteem leent zich daarnaast ook perfect voor allerlei kris-kras-relaties binnen een stad, waar het openbaar vervoer met zijn gerichtheid op het stadscentrum en het centraal station, vaak een minder goed alternatief is.

Arriva wil elke geselecteerde stad voorzien van 10 fysieke stations en 100 fietsen. De locaties van de fysieke en mogelijke virtuele stations (geofencing) zijn voor de business cases vastgesteld. Fysieke stations en virtuele haltes zijn met elkaar te verbinden tot één groot netwerk. Met geofencing is een specifiek gebied te markeren zoals bijvoorbeeld een bedrijventerrein /campus /gebied.

Bij het vaststellen van de deelfietslocaties hebben we vooral gekeken of deze locaties goed met de bus te bereiken zijn en welke last mile bestemmingen met de deelfiets ook logisch lijken. De uiteindelijke selectie is door Arriva in samenspraak met verantwoordelijke medewerkers van de gemeenten, de provincie en Hopperpoint gemaakt. Doorontwikkeling is natuurlijk altijd mogelijk.

Gebruiksgemak staat voorop. Het huren van een fiets moet eenvoudig en laagdrempelig zijn. Aandachtspunten zijn dan een goede app waarin de beschikbaarheid van de deelfietsen wordt getoond, eenvoudige betaalmogelijkheden en een slim slot.

www.bravo.info

Naast ons voornemen om zelf fysieke stations en deelfietsen af te nemen, willen we samen met Hopperpoint ook zakelijke partners benaderen die bij interesse een eigen faciliteit afnemen. Hopperpoint heeft daarnaast ook contact met de Efteling die naar eenzelfde oplossing zoeken voor hun medewerkers en verblijfslocaties in de omgeving van het park.

De marketingcampagne start vanaf voorjaar 2020. Pilotperiode vanaf april 2020 t/m 31 december 2021. Het is onze ambitie om het deelfietsstelsel gedurende de gehele concessieperiode duurzaam te laten groeien.

Aanvulling naar aanleiding van advisering gemeenten / ROB:

Tijdens de pilot zal ook het effect op het gebruik van de bus worden onderzocht.

De pilot periode duurt twee hele jaren vanaf start van de pilot.

4.8 Infrastructuur

Kwalitatief goede infrastructuur die de doorstroming en snelheid van de bussen waarborgt is van groot belang. En des te hoogwaardiger het product, des te belangrijker dit aspect.

In 2017 zijn een aantal onderzoeken uitgevoerd naar het via de vluchtstroken laten rijden van de bussen op de A-wegen in Brabant. In de Arriva-concessies zijn onderzocht de A58 tussen Etten-Leur en Breda en de A50 tussen Oss en Eindhoven.

Voor het traject via de A50 kwamen nut en noodzaak van het via de vluchtstrook laten rijden van de bus duidelijk naar voren. In ieder geval tussen Uden en Veghel in zuidelijk richting en tussen Eindhoven en Veghel in noordelijke richting. Vanuit het project A2 Den Bosch – Deil ontstaan ook projecten voor het gebruik van de vluchtstrook op de A50. Beide initiatieven steunen elkaar en dit project moet dit jaar verder uitgewerkt worden. Het voortouw ligt bij de provincie Noord-Brabant in samenwerking met RWS.

Arriva ondersteunt deze ontwikkeling van harte. Op het betreffende traject wordt in de huidige dienstregeling in de spitsuren 8 minuten extra rijtijd toegevoegd. Ook voor 2020 komt er weer tijd bij. Dat kost een extra bus en extra dienstregelingen, terwijl de kwaliteit van het OV-product juist afneemt. Het is zonde om hier extra rij-uren in te steken; geen enkele reiziger heeft hier baat bij.

Ook op binnenstedelijke infrastructuur moet er focus blijven op een goede doorstroming van het openbaar vervoer. Natuurlijk moet veiligheid en leefbaarheid geborgd worden, maar op trajecten waar (veel) bussen rijden is het behoud van een zekere doorstroming van groot belang. Actueel zijn discussies met de gemeente Den Bosch over trajecten van de Binnenstadsring, met de gemeente Tilburg over de Schouwburgring en met de gemeente Bernheze over de traverse door Heeswijk-Dinther.

5.0 Kleine aanpassingen dienstregeling

Er zijn enkele kleine aanpassingen in de nieuwe dienstregeling 2020. Hieronder worden ze kort puntsgewijs beschreven en gemotiveerd.

1. Lijn 644 routewijziging Veghel Zuid.

Scholierenlijn 644 rijdt nog als enige buslijn via Veghel Zuid. Deze lijn rijdt 1 ochtendrit en 1 middagrit. De gemeente wil de busroute deels reconstrueren en moet daarvoor ook de halte opnieuw aanleggen. Gezien de kosten daarvan voor slechts 2 ritten met gemiddeld 1 instapper per dag is dat zonde van het geld. Een routewijziging van lijn 644 naar de hoofdas Corridorweg is logischer. Alle andere buslijnen volgen deze route al. De routewijziging levert 31 dru/jaar op.

2. Schoolliner Tilburg – Oirschot.

Lijn 142 heeft in de ochtend één overbezette rit tussen Tilburg, ETZ Elisabeth en het Kempenhorst College in Oirschot. De school trekt blijkbaar veel leerlingen uit Tilburg, Hilvarenbeek, Diessen, Middelbeers en Oostelbeers. Diessen ligt op 10 kilometer van de school, Hilvarenbeek (14 kilometer) en Tilburg (circa 20 kilometer) nog verder. Op deze afstanden is de fiets niet meer voor alle leerlingen een alternatief en gebruikt men de bus, waardoor de ochtendrit van lijn 142 overvol is. Het Kempenhorst College kent bovendien twee verschillende aanvangstijden voor onder- en bovenbouw. Om het capaciteitsprobleem op lijn 142 op te lossen en om beter aan te kunnen sluiten op beide lestijden gaat de nieuwe schoolliner 642 rijden. Deze rijdt voorlopig 1 ochtendrit vanaf Tilburg, ETZ Elisabeth naar het Kempenhorst College. De rit kost 141 dru/jaar.

6.0 Marketing

6.1 Doelstelling en klanten

Arriva maakt zich in Brabant klaar voor de volgende stap in mobiliteit. Met snelle en frequent rijdende bussen (Bravodirect en Brabantliners), de doorontwikkeling van het netwerk, maatwerk voor de kleine vervoerstromen, doelgroepenvervoer én de invulling van vraagafhankelijk OV, integreert Arriva verschillende modaliteiten: MaaS (Mobility as a Service). Met een aantal pilots (binnen de randvoorwaarden en flexibiliteit van de OV-concessie) testen we hoe we het beste de transitie naar innovatieve mobiliteit kunnen inzetten, waarbij verschillende modaliteiten uiteindelijk naadloos op elkaar aansluiten.

De combinatie van grote collectieve meer aanbodgerichte OV-systemen (basis voor het netwerk) en vraaggerichte, kleinschalige systemen zorgt er uiteindelijk voor dat de bereikbaarheid van de regio en de mobiliteit van de inwoners wordt vergroot en het OV betaalbaar blijft. Doordat we inmiddels een deel van ons materieel hebben verduurzaamt (elektrische bussen in Den Bosch), komt dat ten goede aan de verbetering van de leefomgeving van de inwoners van de regio.

Om duurzaamheid en circulariteit te bevorderen zijn we er trots op om in 2020 Arriva Green Line te introduceren: Met Arriva Green Line worden vanuit een holistische benadering reeds beschikbare technologieën en methoden op het gebied van duurzaamheid en circulariteit¹ samen gebracht. Zo ontstaan inspirerende showcases van de meest veelbelovende en tegelijkertijd toegankelijke innovaties. De pilot heeft betrekking op een specifieke buslijn(en) in Den Bosch (lijn 8 en 9) waarmee de Arriva Green Line of Arriva Green Corridor ontstaat. Arriva richt zich daarbij al op het verduurzamen van haar busvervoer (ZE) op deze buslijnen. Daarnaast wordt er ook toegewerkt naar groene bushaltes onderweg. En, wordt ook de 'last mile' van de bushaltes naar bedrijventerreinen, woonwijken, winkelcentra, onderwijsinstellingen en dergelijke meegenomen in deze pilot. Omwonenden, aanliggende bedrijven, provincie en gemeenten worden gezien als belangrijke stakeholders. Door de verbinding te zoeken met haar directe omgeving streeft Arriva naar duurzame verandering die breder gaat dan haar eigen operatie. Er valt te denken aan samenwerkingen met betrekking tot technische, financiële of sociale aspecten van de Green Line en/of het Green Ticket.

Door in juli 2019 een pilot met een autonome shuttle in Drimmelen te introduceren en begin 2020 met drie pilots met deelfietsen in Den Bosch, Tilburg en Bergen op Zoom, maken we een volgende stap naar een nieuw en integraal mobiliteitsaanbod en bieden we een onmisbare schakel in het openbaar vervoer. Pilots met deelauto volgen snel. Bergen op Zoom wordt een 'proeftuin' met allerlei nieuwe mobiliteitsoplossingen zodat we maximaal kunnen experimenteren en leren.

Reizigers willen naast gemakkelijker reizen ook makkelijker betalen in het OV. In de Coöperatie Openbaar Vervoerbedrijven werken daarom alle OV-bedrijven samen, om die wens te realiseren. Hiervoor hebben we gezamenlijk een route uitgestippeld; een landelijk innovatieprogramma waarmee we de OV-betaalwereld transformeren van alleen Ov-chipkaart naar meerdere vormen van betalen in het openbaar vervoer. Denk aan betalen met je bankpas, mobiel of met een barcode. In de toekomst kiest de reiziger hoe hij betaalt voor zijn reis. Daarmee verlagen we de drempel tot

¹ De circulaire economie is een economisch systeem dat bedoeld is om herbruikbaarheid van producten en grondstoffen te maximaliseren en waardevernietiging te minimaliseren (Bron: MVO Nederland).

het openbaar vervoer en verhogen we het reis-en betaalgemak. De gefaseerde introductie aan reizigers krijgt in 2020 gestalte.

In dit exploitatieplan benoemen wij in hoofdlijnen de marketingactiviteiten welke een directe koppeling hebben met de benoemde activiteiten in het exploitatieplan 2020 voor de regio Brabant Oost.

Doelstellingen Marketing

De basis voor de werkwijze van marketing ligt verankerd in de Marketingvisie 2018 -2021. Dit is het document, dat conform bestek driejaarlijks opgesteld wordt door de vervoerder. Binnen de Marketingvisie geven wij invulling aan het behalen van de 3 volgende doelstellingen:

1. Meer Reizigers, hogere bezettingsgraad
SMART: Groei van 2% per jaar
2. Beter imago, hogere klantwaardering
SMART: OV-klantenbarometer: Oost- (2018: 7,6) en West- Brabant (2018: 7,9)
3. Inbedding in de Brabantse samenleving
Goede bereikbaarheid Brabants stedelijk netwerk en economisch netwerk (bestaande belangrijke locaties en nieuwe locaties)

De klantreis

De klantreis is met onderzoek al in 2017 verder in kaart gebracht, maar is aan continue verandering onderhevig. Immers gedrag en verwachtingen van gebruikers verandert. Marketing en communicatie dient de reiziger dan ook goed te ondersteunen bij een reiservaring die anno 2020 flexibel, gemakkelijk en snel is. Onze marketing- en communicatie activiteiten leggen de verbinding door reizigers te informeren, werven en te verrassen.

De klantreis in 2020

- Voorbereiding van de reis (zoeken, boeken, plannen en betalen)
De reisinformatie is altijd up-to-date en altijd binnen handbereik (smartphone en apps) van de reiziger. Ook in 2020 zet Arriva in op het verbeteren van de real-time reisinformatie. Met name in het geval van storingen en omleidingen e.d. Maar ook op het gebied van planning, reservering en betaling. Op de Bravodirect-lijnen en de Brabantliners hebben we daarom vanaf mei 2019 de Arriva Alert service geïntroduceerd, waarbij reizigers op een gekozen traject een push bericht ontvangen op hun smartphone wanneer een rit een vertraging heeft van meer dan 5 minuten of is vervallen.
Met de slecht-weer-campagne verleiden we reizigers om de bus te pakken op het moment dat er regen of slecht weer op komst is.
- Wachten op de bus: bushalte
Via digitale borden (DRIS) is te zien hoe laat de bus komt. In de stille avonden met de bus naar huis? Met behulp van een app geeft de reiziger aan bij welke halte hij of zij staat en waar hij of zij naartoe wil. Realtime is te volgen waar de bus rijdt tot aan het moment dat de bus voor de neus van de reiziger staat.
- Instappen in de bus: contact met de buschauffeur en inchecken en/of betalen
De chauffeur is beleefd en geeft bij vragen graag informatie over de reis. Betalen op de bus gebeurt niet meer met contant geld, maar cashloos met de pinpas. Inchecken gebeurt in de iets verdere toekomst niet meer met de OV-chipkaart maar met nieuwe productdragers zoals de bankpas EMV-chip (Europay, Mastercard, Visa). We zullen nieuwe betaaloplossingen vanuit het werkprogramma OV-betalen implementeren in de regio. Denk daarbij ook aan ABT (account based ticketing), dat achteraf betalen voor consumenten

www.bravo.info

mogelijk maakt. Arriva introduceert in 2019 Arriva Flow waarbij dit mogelijk wordt gemaakt voor reizen met de trein, bus, tram en metro.

- In de bus
De bus gaat vlot van A naar B. Er zijn minder stops waardoor de bus zelfs tijdswinst oplevert. Er zijn voldoende zitplekken beschikbaar. Door de oplaadpunten kan de reiziger zijn of haar laptop/smartphone opladen in de bus. Steeds vaker zit de reiziger in een zero-emissie bus.
- Uitstappen: de weg naar de bestemming
Mooi weer en het zonnetje schijnt? De reiziger kan straks bij een aantal bus/fietsstations in Tilburg, Den Bosch en Bergen op Zoom kiezen om met de deelfiets de route naar werk, school of recreatieve bestemming te vervolgen. In samenwerking met Hopperpoint en diverse regionale zakelijke partners binnen deze gemeenten gaan wij een langdurige samenwerking aan om de fietsstations verder uit te breiden.

6.2 Reizigersgroei

De ontwikkeling van het aantal instappers is in de eerste drie jaar van de beide concessies Oost- en West-Brabant positief geweest. Cumulatief is de groei in West 13,1 % en in Oost 10,0 % (zie ook paragraaf 2.3). Interessant is ook dat de stijging niet alleen op werkdagen is, maar ook in de weekenden. Zorgelijk is de groei in de ochtendspits op werkdagen. Alle beschikbare buscapaciteit wordt dan namelijk al ingezet.

Om de beoogde groei doelstellingen te kunnen waarmaken moeten we het dus voornamelijk hebben van groei in daluren. Doelgroepen benadering, spitspreiding met tarief als instrument of actieve sturing naar veranderende vraagbehoefte van de doelgroep kan daarbij worden ingezet. De provincie onderzoekt in 2019 in samenwerking met Hypercube en vervoerders de werking van het Brabants tarievenhuis. De resultaten van deze studie worden begin juni 2019 bekend gemaakt en kunnen mogelijk aanleiding zijn voor concrete pilots waarbij ook geëxperimenteerd kan worden met de werking van tariefdifferentiatie.

Reizigersgroei door promotie van bestaande modaliteiten

Arriva kent in de beide concessies in Brabant vier verschillende modaliteiten:

- 1 Stadsdiensten
- 2 Streeklijnen
- 3 Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)
- 4 Buurtbussen

Het promoten van de vier modaliteiten doen we onder bestaande reizigers, laag incidentele reizigers en net-niet reizigers. Afhankelijk van de doelgroep van specifieke campagnes wordt ook beslist op welke groep reizigers wij ons het beste kunnen richten.

Promotie stadsdiensten

In 2020 zullen wij vervolg geven aan de promotionele activiteiten ten bate van de groei van de stadsdiensten van Den Bosch, Tilburg en Breda. Ook de doelgroepen blijven hetzelfde:

- Winkelend publiek
- Bezoekers stadsmarkt
- Uitgaans- en evenementenpubliek
- Bezoekers culturele activiteiten

Het stadskaartje (in het weekeinde voor € 3,- / dag onbeperkt reizen in de 3 grote steden) kennen we nu ongeveer een half jaar. Evaluatie moet aangeven of dit gecontinueerd wordt.

Promotie streeklijnen

Het streeklijnnet is redelijk stabiel en robuust. Van slecht functionerende streeklijnen hebben we in de eerste jaren van deze concessie reeds afscheid genomen (lijn 130, 159 en in dit Exploitatieplan lijn 161 en deels 96). Het is zaak dit netwerk op orde te houden, zodat deze lijnen ook in de eerstvolgende concessie een bestaansrecht hebben. De belangrijkste gebruikersgroepen van de streeklijnen zijn:

- Treinreizigers die van en naar NS-stations reizen;
- Scholieren, die van en naar school reizen;
- Dagjesmensen en toeristen, die Brabant bezoeken.

Promotie Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)

De HOV-lijnen groeien in zowel Oost als West Brabant en vormen de ruggengraat binnen de netwerken. In 2018 is de naamsverandering *Bravodirect* ingevoerd. Deze naam laat een duidelijk onderscheid zien ten opzichte van de reguliere lijnen; namelijk snelle en directe lijnen. In 2019 zullen we met *Bravodirect* verder inzetten op een verbetering van het imago van de bus, met name ten opzichte van het gebruik van de auto (frequent, comfortabel en snel).

Dit jaar zetten we ook weer een stap(je) om de nieuwe HOV-verbinding tussen Den Bosch en Eindhoven door te ontwikkelen.

Promotie Buurtbussen

Buurtbussen horen bij Brabant. Extra promotie kan een zekere reizigersgroei wellicht nog wat versterken, waarbij ook matiging wenselijk is, omdat de busjes maar een beperkte capaciteit hebben voor 8 personen. De buurtbussen zijn en blijven belangrijk voor Brabant en die boodschap gaan we in 2020 uitdragen.

Reizigersgroei door groei buiten de spitsuren

De groei tot nu toe is stevig en manifesteert zich in hoofdzaak in de spitsuren. Voor de komende jaren streeft Arriva naar een groei van gemiddeld 2% per jaar (instappers). Hierbij ligt de focus op groei buiten de spitsuren. Daarom vooral aandacht voor de reismotieven buiten de spitsuren en in de weekenden. De focus ligt niet alleen op potentiële nieuwe reizigers, maar ook bestaande klanten, die incidenteel reizen, zijn een interessante doelgroep. Hierdoor mikken we op meerdere soorten reizigers en reismotieven; afhankelijk van tijd en plaats.

Ook worden de mogelijkheden onderzocht om de spitsen meer af te vlakken en zo capaciteit vrij te maken voor andere / nieuwe reizigers in de spitsuren. Hiervoor gaan wij intensiever samenwerking met de sector onderwijs. Opties zijn om de aanvangstijden van de lessen meer te spreiden en/of om studenten de mogelijkheid te bieden om ook gebruik te maken van een deelfiets in plaats van de bus.

Reizigersgroei door het aantrekken van reizigers in het sociale domein

Uit onderzoek van MuConsult blijkt dat gemiddeld 20 – 30% van de reizigers in het doelgroepen vervoer in staat is met het OV te reizen. Onze ervaring binnen het leerlingenvervoer zijn zelfs dat het aandeel OV-reizigers stijgt van 10% naar 40% bij actief beleid en ondersteuning. Zo hebben we de Voor Elkaar Pas en de Meedoen Pas ontwikkeld om hieraan invulling te geven. De mogelijkheden van de Meedoen Pas zijn echter sterk afhankelijk van het vigerende beleid van de gemeenten.

www.bravo.info

Tariefdifferentiatie

Ons doel is om reizigers een overzichtelijk tariefaanbod te bieden dat aansluit bij de behoefte van de reizigers en dat leidt tot een betaalbaar OV-systeem. Eenvoudig, begrijpelijk en flexibel. Gekoppeld aan de vier genoemde modaliteiten (product-marktcombinaties) met specifieke productbenefits streven wij ernaar om in 2020 de eerste stappen te zetten om te komen tot een differentiatie van het kilometertarief in 2020 en een versimpeling van het wagenverkoopassortiment (bijvoorbeeld afschaffen staffels van het ritkaartje en dalurendagkaartje). Zo vindt er medio 2019 een onderzoek plaats om de mogelijkheden te verkennen van differentiëren van tarieven en de impact hiervan op zowel de omzet als het mogelijke verlies van reizigers. Het moet leiden tot eerlijker en rechtvaardiger betalen voor de geboden dienst en beter OV.

Introductie vraagafhankelijk vervoer

Consumenten hechten steeds minder aan bezit en aan de auto als statussymbool en steeds meer aan vrijheid, keuze, beschikbaarheid en duurzaamheid. Zij zoeken en boeken diensten digitaal en zijn (steeds meer) gewend te delen. Consumenten zijn misschien wel meer dan ooit ontvankelijk voor nieuwe oplossingen. Hoe snel mobiliteit verandert is moeilijk te voorspellen. Vast staat dat mobiliteit uiteindelijk verandert in een dienst dat alle modaliteiten naadloos combineert. Zo dragen onze activiteiten bij aan de concessiedoelen om bestaande reizigers te behouden en nieuwe reizigers te trekken.

- **Pilots in Den Bosch, Tilburg en Bergen op Zoom met Bravo-deelfiets**

In onze visie op mobiliteit vormt de fiets een belangrijke schakel in de OV-keten. Enerzijds vormt het de perfecte range extender van het OV als voor- en natransport middel (last mile). Anderzijds zien wij voor het overgrote deel van de reizigers de fiets als het meest geschikte vervoermiddel voor verplaatsingen over afstanden minder dan 5 kilometer. Bijvoorbeeld om van de ene locatie in de stad naar de andere te komen of als last mile oplossing van halte naar eindbestemming op bijvoorbeeld een industriegebied of campus. Het stedelijk gebied, en het landelijk gebied met sterke HOV-assen naar stedelijk gebied, vragen om flexibiliteit, deeloplossingen en een andere invulling van first- & last mile.

- **Vraagafhankelijke vervoerpilots (Bravo-flex in Moerdijk en Roosendaal)**

De mobiliteitsmarkt verandert snel en de behoefte van reizigers naar vervoer op maat groeit. Wij spelen hierop in met ons vraagafhankelijk (openbaar) vervoersystemen zoals Bravo-flex. Het is een *flexibele oplossing* voor kleinschalig vraagafhankelijk vervoer dat we als tweejarige pilot eind 2018 zijn gestart. Naar wens kan halte-halte, deur-halte en deur-deur vervoer worden ingericht en op integrale wijze worden aangeboden aan de reiziger. Elke situatie wordt op maat ingericht. De pilots worden in 2019 tot medio 2020 gehouden om te bepalen wat de effecten van dit vervoertype zijn.

- **Introductie deelauto's in Brabant.**

Komende dienstregeling starten we op meerdere plaatsen met deelauto's. Particulieren kunnen hier gebruik van maken en zichzelf vervoeren of kunnen vervoerd worden door vrijwilligers vanuit het dorp. Actieve dorpsraden bieden deze service aan de inwoners. De intentie is om dit in Sprundel en Geffen te introduceren per december 2019.

6.3 Oog voor vergrijzing en toenemende mobiliteit van ouderen

De vergrijzing en de toenemende mobiliteit van ouderen maakt dat deze groep meer en meer gebruik maakt van het openbaar vervoer. Samen met Regio West Brabant heeft Arriva oog voor ouderen die niet gewend zijn om met het openbaar vervoer te reizen. Zo zijn er mobiele reisloketten en OV-opstapdagen welke ook in 2020 voortgang krijgen. Bij de mobiele reisloketten

www.bravo.info

wordt informatie gegeven over het openbaar vervoer en de OV-chipkaart. Mensen kunnen een kijkje nemen in een Arriva-bus en direct een OV-chipkaart aanvragen. Bij de OV-opstapdagen gaan deelnemers ook daadwerkelijk op pad met de bus naar het dichtstbijzijnde NS-station om zo ervaring op te doen met het openbaar vervoer. Ook hier is een Arriva-bus aanwezig waar mensen in kunnen kijken.

6.4 Sociale veiligheid

Er komt voor beide concessies een sociaal veiligheidsplan 2020. Daar waar Marketing en Sociale veiligheid elkaar raken zal marketing de plannen vanuit sociale veiligheid ondersteunen.

6.5 Monitoring

In 2020 staat monitoring hoog in het vaandel. Zo onderzoeken we de effecten van de pilots met nieuwe mobiliteitsvormen en de effecten van bijvoorbeeld prijsdifferentiatie op onze reizigers en de bezettingsgraad van onze bussen. Ook de effecten van onze marketinginspanningen zullen worden onderzocht van elke activiteit. Dat gebeurt middels eigen data of aanvullend onderzoek.

7.0 Dienstregelingen

Alle plannen die in dit Exploitatieplan staan beschreven leiden tot de volgende DRU-mutaties.

Mutatie DRU's dienstregeling 2020 Oost Brabant

Voorstel	OV Budget	Ontwikkel Budget	Financiering door derden
BuCa's			
Streeklijnen regio Oss	-3005	2950	deelauto Geffen
Hilvarenbeek e.o.	0		
Den Bosch Groote Wielen	2181		
Den Bosch vakantiedienstregeling lijn 4	-2321		
Den Bosch zaterdagzomer drgl lijn 4/8/9	-417		
Den Bosch sneldienst Maasoevers-CS			3600
Uitbreiding pilot lijn 654		1780	
Uitbreiding Bravodirect lijn 305			3256
Bravo-fiets		PM	
Totaal BuCa's	-3562	4730	
LKA			
1. Routewijziging lijn 644 Veghel	-31		
2. Schoolliner 642	141		
Totaal LKA	110	0	
Overige			
Buurtbuslijn 254	1196		
Totaal overige	1196	0	
Rijttijdaanpassingen			
Streek	1350		
stadsdienst Tilburg	750		
stadsdienst Den Bosch	380		
Totaal rijttijdaanpassingen	2480	0	
Totaal mutatie DRU's	224	4730	

Ten laste van ontwikkelbudget 2020 vanuit EP 2019

Lijn 631 Dongen - Rijen	1711
Lijn 654 St.Michielsgestel - Eindhoven	760
Totaal	2471

8.0 Exploitatieplan 2021

In het exploitatieplan 2021 worden de eerste ervaringen van de innovatieprojecten met deelfietsen, deelauto's en vraagafhankelijk vervoer meegenomen. Aanpassing en uitbreiding van soortgelijke dienstverlening is mogelijk aan de orde.

Daarnaast komt er extra aandacht voor de infrastructuur waar de bussen gebruik van maken. Het wordt drukker op de weg en dat heeft gevolgen voor de rijtijden van de bussen.

De in 2018 ingevoerde wijzigingen op het traject Den Bosch – Eindhoven worden geëvalueerd. Het betreft de lijnen 154, 156 en 654. De lijnvoering en dienstregeling op deze bundel wordt op basis van de resultaten aangepast.

www.bravo.info

9.0 Samenvatting wijzigingen per gemeente

In onderstaand overzicht is per gemeente aangegeven welke onderwerpen voor die gemeente relevant zijn, inclusief verwijzing naar paragraaf / pagina van dit Exploitatieplan.

Gemeente (inliggend)	Onderwerp	Paragraaf / paginanummer
Alphen /Baarle / Gilze	Visgraat Dongen - Rijen	2.1.5 / 6
Bernheze	BuCa streeklijnen Oss	4.2 / 14
Boxmeer	-	-
Cuijk / Mill / Grave	-	-
Den Bosch	Monitoring stadsdienst	2.5 / 9
	HOV Den Bosch – Eindhoven 654	2.1.3 / 5
	BuCa streeklijnen Oss	4.2 / 14
	Groote Wielen	4.4 / 18
	Sneldienst Maasoever - NS	4.5 / 18
	Bravo-fiets	4.7 / 20
	Infrastructuur	4.8 / 21
Dongen	Visgraat Dongen – Rijen	2.1.5 / 6
Goirle	-	-
Haaren	-	-
Heusden	-	-
Hilvarenbeek	BuCa Hilvarenbeek e.o.	4.3 / 16
	Nieuwe Schoolliner 642	5.0 / 22
Landerd	BuCa streeklijnen Oss	4.2 / 14
	Buurtbus 254 / 99	2.1.1 / 4
Loon op Zand	Lijn 802 Breda - Efteling	2.1.2 / 4
Meerijstad	HOV Den Bosch – Eindhoven 654	2.1.3 / 5
	Halte A50 St. Oedenrode	2.1.4 / 5
	Route lijn 644	5.0 / 22
	Kwaliteitsimpuls Bravodirect 305	4.6 / 18
Oisterwijk	-	-
Oss	BuCa streeklijnen Oss	4.2 / 14
St. Anthonis	-	-
St. Michielsgestel	HOV Den Bosch – Eindhoven 654	2.1.3 / 5
Tilburg	Tijdelijk busstation in 2018	2.2 / 6
	Vervoer studenten en scholieren	2.6 / 12
	Bravo-fiets	4.7 / 20
	Infrastructuur	4.8 / 21
	Nieuwe Schoolliner 642	5.0 / 22
Uden	Buurtbus 254 / 99	2.1.1 / 4
	Kwaliteitsimpuls Bravodirect 305	4.6 / 19
Vught	-	-
Waalwijk	-	-
Gemeente (aangrenzend)	Onderwerp	Paragraaf / paginanummer
Altena	-	-
Bladel	BuCa Hilvarenbeek e.o.	4.3 / 16
Eindhoven	Kwaliteitsimpuls Bravodirect 305	4.6 / 19
	HOV Den Bosch - Eindhoven	2.1.3 / 5
Gemert	-	-
Oirschot	BuCa Hilvarenbeek e.o.	4.3 / 16
	Nieuwe Schoolliner 642	5.0 / 22
Reusel de Mierden	BuCa Hilvarenbeek e.o.	4.3 / 16
Son en Breugel	-	-

Bijlage 1: Benuttingsgraad lijnen

Weergegeven waarden zijn reizigerskm's / dienstregelingkm's voor week 11 2019.

Oost-Brabant

	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
Streeklijnen																
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	09:00 - 15:00	15:00 - 18:30	18:30 - 21:30	21:30 - 00:00
82	7,7	4,0	5,6	2,7		90	2,9	6,1	3,9	1,9		90	3,3	2,6	3,1	
84	8,9	3,0	5,3	2,3												
90	16,7	7,7	10,3	1,9												
91	11,1	4,9	6,5	1,0												
92	9,6	3,3	5,2	2,3												
96	9,1	2,1	4,8	1,8												
99	10,6	6,4	7,0	5,2	5,3	99	1,3	3,5	3,5	3,6	3,3	99	4,5	5,5	7,6	4,7
130	14,7	8,2	11,3	3,4		130	3,9	2,6	3,3	0,9		130	0,0	0,6	1,0	
131	9,2	6,6	9,8	2,0	1,3											
134	8,3	4,1	5,0													
135	9,3	6,3	6,2	2,9	1,9	135	5,4	6,3	6,1	3,7	3,5	135	2,5	3,3	2,0	1,0
136	16,8	11,0	10,2	5,2	3,4	136	5,2	6,6	7,1	6,5	3,6	136	5,7	6,4	5,5	2,2
140	18,3	11,1	11,6	3,8	3,1	140	2,5	5,7	6,7	5,3	7,5	140	4,6	5,5	3,5	4,1
141	12,9	7,8	9,1	2,7	2,3	141	1,2	5,5	7,9	3,3	3,8	141	3,9	4,5	3,0	2,2
142	18,6	13,2	12,3	3,3												
143	15,6	9,8	9,1	3,5	5,5	143	3,1	5,5	5,4	4,3	4,6	143	7,7	8,9	7,4	5,2
154	14,3	8,9	15,9	3,7												
155	5,8	2,6	4,1	1,3												
156	17,9	12,0	15,2	6,3	5,3	156	6,9	8,6	10,2	7,8	6,0	156	8,4	9,3	6,3	3,1
157	13,0	7,0	7,0	3,9	3,5	157	3,9	4,7	6,1	4,2	5,6	157	5,2	6,1	4,4	3,8
158	16,8	11,1	11,1	3,6	3,6	158	3,0	4,9	5,5	7,3	6,0	158	6,6	7,7	6,0	3,5
161	3,5	1,7	2,1													
Bravo-direct lijnen																
300	18,0	15,5	14,6	5,0		301	8,9	9,9	12,2	7,9	6,7	301	9,9	10,1	10,1	4,3
301	21,8	14,0	16,5	7,2	4,5	305	4,3	6,5	7,1	4,4	3,5	305	5,5	5,7	5,5	3,2
305	24,5	16,0	20,3	6,3	4,9	306	5,1	5,3	7,7	5,3	3,7	306	4,9	6,4	5,9	3,0
306	21,8	16,8	15,3	5,8	3,9											
Schoollijnen																
600	23,6															
602	13,8															
605	14,7		7,8													
606	24,0		14,5													
630	14,8															
631	2,6		1,4													
636	15,6															
638	1,4															
639	19,2		5,7													
643	6,7		5,2													
644	17,3		14,5													
654	10,7		5,0													
662	7,5		3,6													
692	11,8		0,2													
Stadsdienst Den Bosch																
1	16,8	10,1	11,7	2,4	1,1	1	2,1	5,6	5,5	2,6	3,7	1	2,8	2,8	2,2	1,0
2	9,1	6,6	9,8	4,1		2	2,8	5,5	4,9	2,4		2	3,3	3,9	3,0	
3	12,0	8,0	8,8	3,9	2,7	3	3,4	6,5	5,2	4,7	4,1	3	4,9	5,9	2,3	2,2
4	18,1	9,0	11,7	5,5	3,5	4	3,1	5,6	6,1	5,7	4,6	4	5,0	6,2	3,9	2,2
5	13,0		8,5													
6	18,1	8,6	13,2	3,1	2,2	6	4,4	4,2	5,2	3,4		6	3,7	4,2	1,9	
7	16,4	8,1	15,8	5,6												
8	16,4	10,3	11,8	5,3	4,3	8	6,4	7,6	7,0	7,8	4,5	8	6,8	9,1	6,0	2,5
9	13,7	9,8	12,7	7,0	4,8	9	4,2	6,7	8,0	6,7	6,5	9	8,8	8,9	5,4	3,3
11	19,4	8,2	14,3													
Stadsdienst Tilburg																
601	41,2	19,2	13,3			1	5,3	8,5	8,4	7,0	4,4	1	7,1	9,7	4,4	3,8
1	20,2	14,3	16,6	8,6	5,5	2	4,7	8,3	8,4	8,3	6,4	2	8,6	10,5	7,3	4,5
2	16,9	11,8	14,1	10,0	6,7	3	2,7	5,1	5,1	3,6		3	4,9	6,3	4,3	
3	11,4	7,0	9,8	6,3		4	2,7	3,5	3,9	3,3	4,8	4	4,1	5,2	3,5	2,1
4	15,0	8,1	10,5	5,0	3,4	5	2,5	10,2	8,3	6,6	4,9	5	7,8	11,7	5,1	2,5
5	15,2	12,4	14,3	8,7	5,1	6	2,7	5,1	7,0	3,2	1,7	6	4,2	6,1	4,2	2,1
6	12,7	9,1	10,0	5,2	2,8	7	1,6	6,8	7,6	5,3	3,3	7	5,0	6,8	4,7	2,6
7	10,9	7,8	10,6	5,5	3,3	8	4,3	7,0	7,5	3,9	3,9	8	4,3	5,6	5,8	3,4
8	14,0	7,7	12,2	7,3	3,1	9	4,1	6,4	5,6	4,6	4,9	9	3,7	3,6	3,6	2,8
9	16,5	9,8	12,9	5,0	3,2											

Legenda:

Werkdagen: groen = > 15 en rood = < 5

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

www.bravo.info

Bravo
Brabant vervoert ons

samen met **ARRIVA**
a company

Bijlage 2: Instappers Stadsdienst Den Bosch

2016												
Wijk	1	2	3	5	6	7	8	9	11	12	13	Totaal
Centrum / station	164.752	85.386	100.136	27.291	87.937	74.073	192.874	232.886	114.259	61.216	104.333	1.245.143
Kruiskamp	116.395			4.788					100.144			221.327
Paleiskwartier	8.859			1.765			76.294	67.322	6.521			160.761
Engelen				8.299								8.299
Rietvelden/Vutter				12.541								12.541
Zuiderpark	46.302								26.606			72.908
Pettelaarpark									23.645			23.645
Aa-wijk	26.079		31.845						12.201			70.125
Herven		22.014										22.014
Maasoever					9.455	66.853	82.450	81.990				240.748
Middengebied		21.127			42.050	17.593	43.987	61.162		64.598	7.873	258.390
Muntel		22.699			12.136	5.155	15.511	14.694		5.204	31.284	106.683
Vught							53.287	79.406				132.693
Rosmalen			29.921								62.296	92.217
Empel					32.813							32.813
Hintham			32.717									32.717
Totaal	362.387	151.226	194.619	54.684	184.391	163.674	464.403	537.460	283.376	131.018	205.786	2.733.024

2018												
Wijk	1/11	2	3	4	5	250	6	7	8	9		Totaal
Centrum / station	81.061	64.884	111.564	341.326	28.110	7.929	93.257	89.631	238.647	209.752		1.266.161
Kruiskamp				221.183	6.771	6.251						234.205
Paleiskwartier				15.696	1.287				86.675	75.844		179.502
Engelen					11.733	5.659						17.392
Rietvelden/Vutter					11.314	704						12.018
Zuiderpark	53.734											53.734
Pettelaarpark	18.424											18.424
Aa-wijk	28.177		45.395									73.572
Herven							25.300					25.300
Maasoever							3.130	66.779	90.090	83.910		243.909
Middengebied		51.996		26.032			22.154	35.704	58.039	59.320		253.245
Muntel		8.811		61.168			28.421	5.613	16.484	16.392		136.889
Vught									60.289	74.767		135.056
Rosmalen			38.073	90.582								128.655
Empel							33.886					33.886
Hintham			32.844									32.844
Totaal	181.396	125.691	227.876	755.987	59.215	20.543	206.148	197.727	550.224	519.985		2.844.792

Wijk	2016	2018	Δ	Δ in %
Centrum / station	1.245.143	1.266.161	21.018	1,7%
Kruiskamp	221.327	234.205	12.878	5,8%
Paleiskwartier	160.761	179.502	18.741	11,7%
Engelen	8.299	17.392	9.093	109,6%
Rietvelden/Vutter	12.541	12.018	-523	-4,2%
Zuiderpark	72.908	53.734	-19.174	-26,3%
Pettelaarpark	23.645	18.424	-5.221	-22,1%
Aa-wijk	70.125	73.572	3.447	4,9%
Herven	22.014	25.300	3.286	14,9%
Maasoever	240.748	243.909	3.161	1,3%
Middengebied	258.390	253.245	-5.145	-2,0%
Muntel	106.683	136.889	30.206	28,3%
Vught	132.693	135.056	2.363	1,8%
Rosmalen	92.217	128.655	36.438	39,5%
Empel	32.813	33.886	1.073	3,3%
Hintham	32.717	32.844	127	0,4%
Totaal	2.733.024	2.844.792	111.768	4,1%

Streeklijnen Regio Oss

BuCa Exploitatieplan 2020

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.

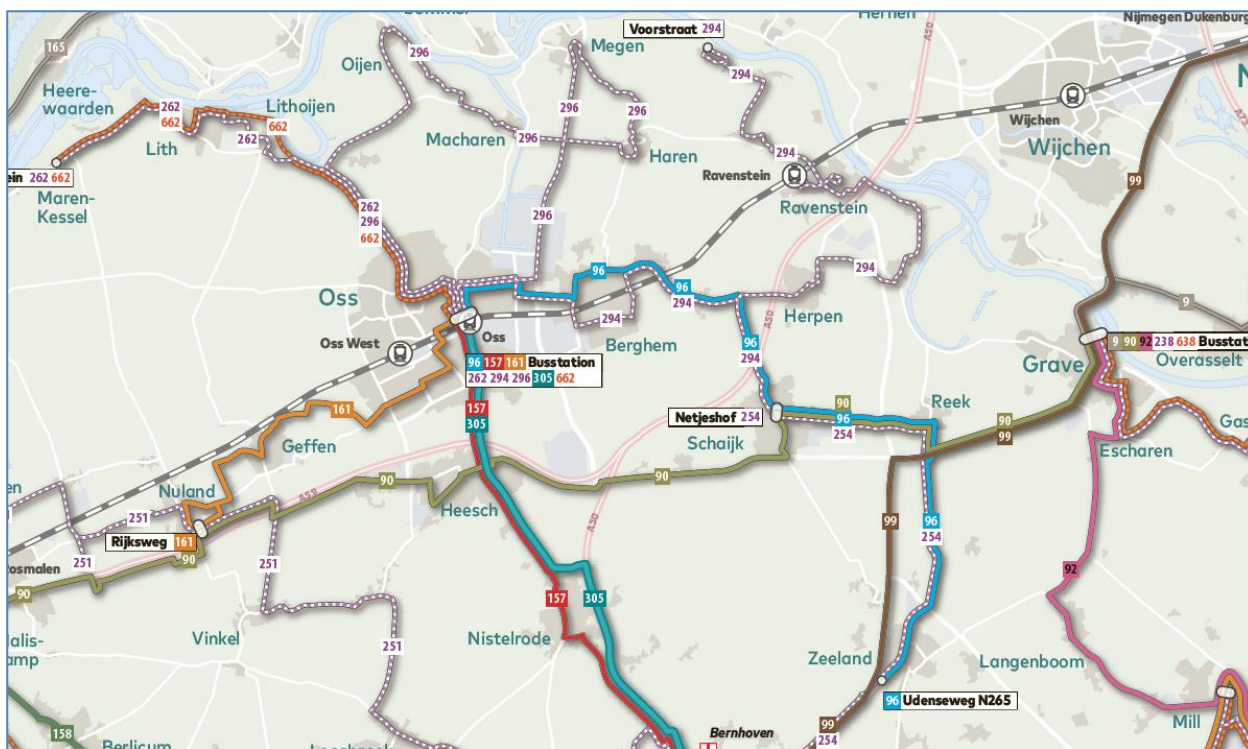
December 2019 is de route van lijn 99 in Zeeland gewijzigd. Lijn 99 rijdt niet langer door de kern van Zeeland, maar langs het dorp via de Provinciale weg, met twee nieuwe halten aan de rand van het dorp. Om de kern toch goed te bedienen is besloten om de proef met de buurtbus 254 met een jaar te verlengen 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
<i>instappers OV chipkaart + 10% overige kaartsoorten</i>			

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.

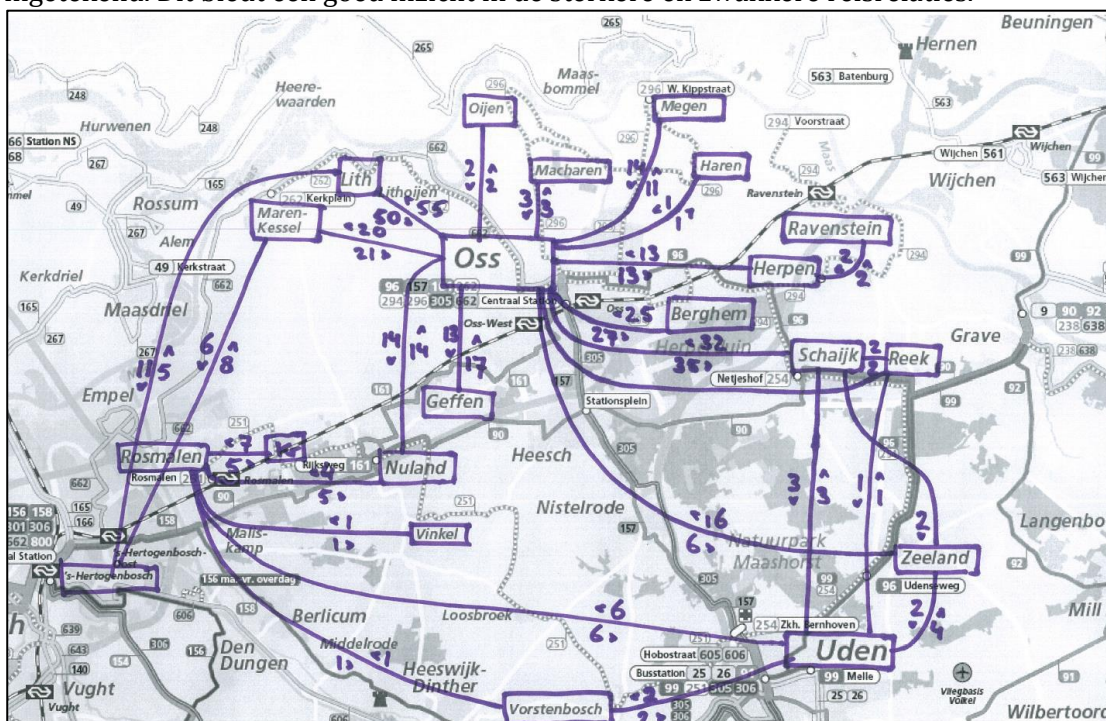
Leeftijd reizigers lijn 161								
	7:00-10:00		10:00-16:00		16:00-19:00		hele dag	
	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%
0 - 17	6	16%	4	12%	0	0%	10	12%
18 - 24	21	57%	20	59%	10	71%	51	60%
25 - 44	2	5%	3	9%	4	29%	9	11%
45 - 64	8	22%	4	12%	0	0%	12	14%
65+	0	0%	3	9%	0	0%	3	4%
Totaal	37	100%	34	100%	14	100%	85	100%

Reismotief reizigers lijn 161		
	aantal	%
werk	15	18%
winkelen	2	2%
onderwijs	44	52%
overig/onbekend	24	28%
Totaal	85	100%

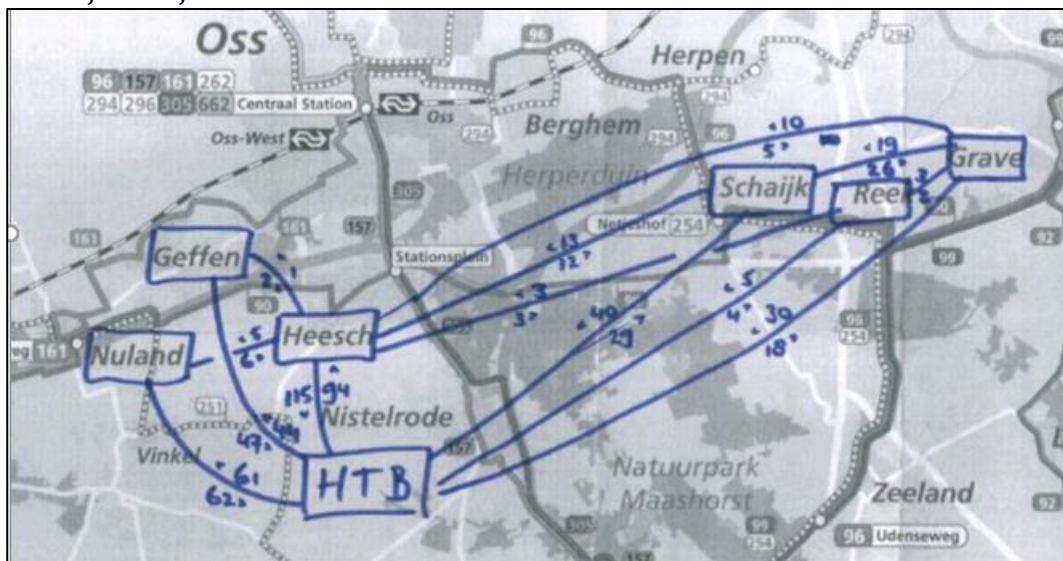
Zoals uit de chipkaart gegevens blijkt is een groot deel van de reizigers op lijn 161 scholier/student. Slechts 3 reizigers zijn ouder dan 65.

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:

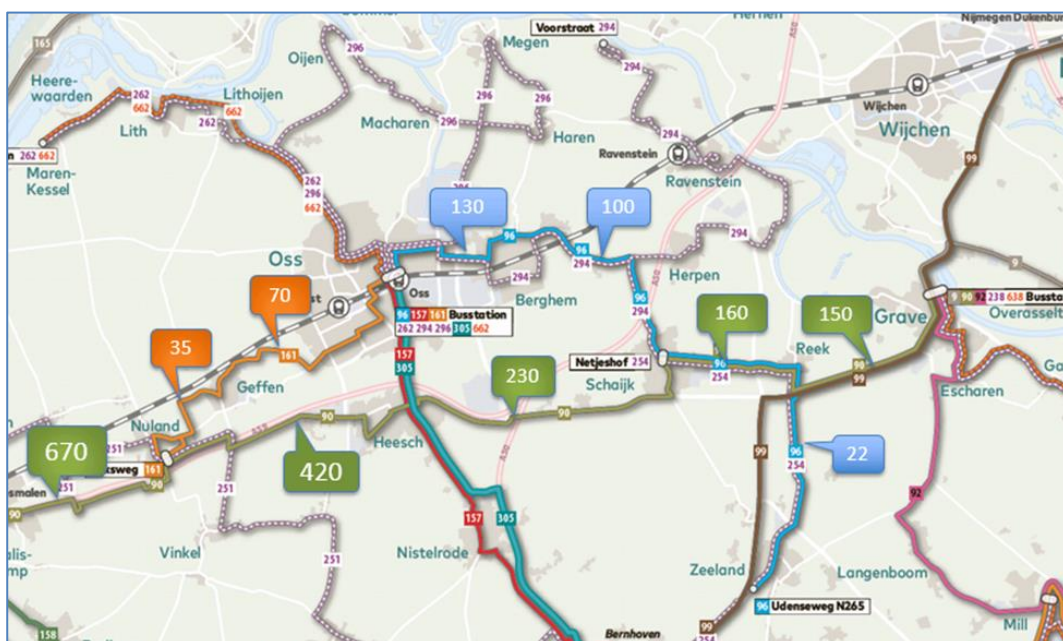


Sterke reisrelaties met meer dan 20 reizigers per richting zijn:

- | | |
|--------------------------------------|---------------------------------------|
| '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 doorsneden.



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 vervalt. 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.

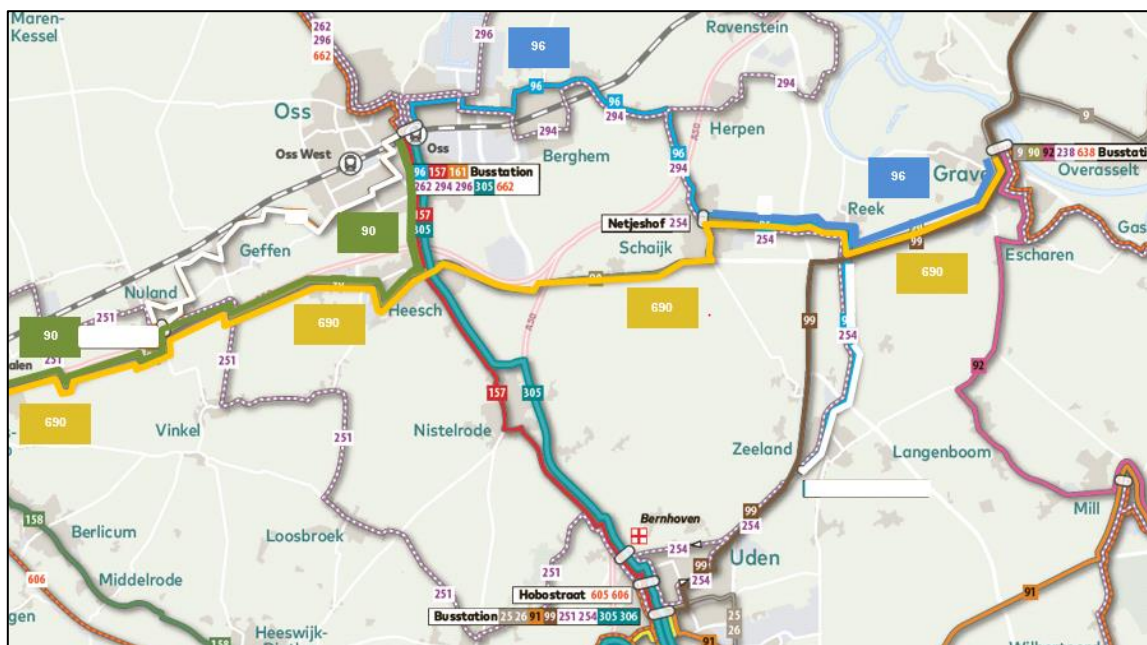
Aan de noordoostkant van Oss rijdt de buurtbus 296 een lange lusvormige route in één richting via Oijen, Macharen, Megen en Haren. Voor Megen is de heen- en terugreis naar Oss ongeveer even lang, maar vanuit de andere dorpen moet naar Oss of vanuit Oss met een flinke omweg worden gereisd. Betere reismogelijkheden, 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:



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, parallelliteit 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 aangeboord 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
			= + 75 reizigers/dag
			= + 20.000 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 (en instemming van GS met het Exploitatieplan 2020) wordt de dienstregeling verder in detail uitgewerkt tot een definitieve dienstregeling.

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

REISTIJD	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					

Bijlage
Exploitatieplan
2020
Oost Brabant

Verwerking advisering gemeenten en ROB

Auteur: Bart Assendelft
Datum: 26 augustus 2019



www.bravo.info

Bravo
Brabant vervoert ons

samen met  **ARRIVA**
a DB company

1. Inleiding

De gemeenten in Oost Brabant en het ROB is op 17 juni gevraagd advies uit te brengen op het Exploitatieplan Oost-Brabant 2020 (dd 7 juni 2019). De gemeenten konden tot 6 augustus hun reacties geven.

In deze rapportage zijn deze reacties weergegeven en per business case wordt aangegeven of de inspraakreactie heeft geleid tot aanpassing van de business case. Alle reacties zijn als bijlage bij deze rapportage gevoegd (brieven en mails).

In het definitieve Exploitatieplan Oost-Brabant 2020 (versie 26 augustus 2019) zijn alle aanpassingen verwerkt, zodat dit plan een complete weergave is van de wijzigingen in de dienstregeling 2020 ten opzichte van die van 2019. In het exploitatieplan is tevens per business case aangegeven hoe en waar de advisering geleid heeft tot aanpassing.

Dit definitieve Exploitatieplan is het resultaat van behandeling en bespreking in het TOT van 20 augustus 2019 en als zodanig ter instemming aan Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant aangeboden.

Hieronder een overzicht van de gemeenten die, naast het ROB, hebben gereageerd per brief of mail:

- ROB
- Gemeente Best
- Gemeente Boxmeer
- Gemeente Den Bosch
- Gemeente Dongen
- Gemeente Gemert-Bakel
- Gemeente Gilze en Rijen
- Gemeente Grave
- Gemeente Hilvarenbeek
- Gemeente Landerd
- Gemeente Meierijstad
- Gemeente Oss
- Gemeente Son en Breugel
- Gemeente Tilburg
- Gemeente Vught
- Gemeente Waalwijk

Deze adviezen worden in deze rapportage inhoudelijk behandeld.

De communicatie over de voorstellen naar de buitenwereld is elk jaar weer een kwestie van balanceren. Het is logisch dat als een gemeentebestuur een besluit neemt, dat zij daar ook informatie over naar buiten brengt. Dit is de normale gang van zaken, met name als strikte geheimhouding niet vereist is. En dat is niet aan de orde met zaken aangaande het Exploitatieplan.

Gevolg is dat als Gedeputeerde Staten formeel instemmen in september, het meest interessante nieuws al bekend is en dat het GS-moment beperkte nieuwswaarde heeft.

Arriva is uiterst terughoudend met het geven van informatie tijdens de periode van advisering door de gemeenten, terwijl er met regelmaat reactie wordt gevraagd op berichtgeving vanuit gemeenten.

Zes weken voor aanvang van de nieuwe dienstregeling start de communicatie over de aanpassingen en wijzigingen.

www.bravo.info

2. Monitoring en functioneren lijnennet

ROB en Gemeenten Den Bosch, Dongen en Tilburg hebben gereageerd op de monitoring en functioneren lijnennet.

Monitoring pilots

ROB is blij dat lijn 254 groei laat zien en nu definitief in de dienstregeling wordt opgenomen. Het tegenvallende gebruik van lijn 802 leidt tot het besluit om deze lijn na de zomervakantie te stoppen, hier stemt het ROB mee in. Het nog tegenvallende gebruik van lijn 631 behoeft meer marketing inspanningen, ROB blijft graag op de hoogte van de acties.

Gemeente Dongen is blij dat de pilot visgraat Dongen – NS Rijen doorloopt tot 2020 en draagt graag bij aan de marketing onder inwoners van Dongen.

Functioneren lijnennet

ROB vindt het zorgwekkend dat in de toekomst nauwelijks nog groeimogelijkheden zijn binnen de concessie terwijl het aantal reizigers groeit op diverse lijnen. Lijnen die slechter lopen maar niet per definitie slecht zijn, zullen dan moeten inschikken.

Gemeente Den Bosch is positief over de stijging van het aantal instappers in de gemeente, met name de stijging in Groote Wielen is een prachtig resultaat.

Gemeente Tilburg is blij dat de ingebruikname van het nieuwe busstation goed is verlopen en dat reizigers en chauffeurs positief zijn. Op een aantal stadslijnen is sprake van een daling van het gebruik, Arriva gaat op zoek naar herstel van het gebruik en gaat dit monitoren. Gemeente blijft daar graag bij betrokken.

Reactie op adviezen

De tendens dat er meer uren naar lijnen met reizigersgroei gaan is er inderdaad. De uren worden meestal gevonden bij lijnen die slecht bezet zijn. In principe is daarvoor het flexsysteem. Dit moet echter nog worden uitgekristalliseerd. Arriva zal binnenkort de discussie starten over hoe we naar het einde van de concessie toe gaan met huidig aantal uren en bussen. Uitkomst kan ook zijn dat meer uren nodig zijn, vraag is dan hoe die gefinancierd worden.

Arriva zal de komende tijd extra marketinginspanningen doen om het gebruik van lijn 631 te bevorderen.

Laatste aanpassingen Exploitatieplan

n.v.t.

3. Business case vernieuwing en innovatie

Over deze business case is advies uitgebracht door de gemeente Oss.

Advisering gemeente

De gemeente Oss constateert dat het traditionele openbaar vervoer in dunbevolkte gebieden onder druk staat en dat er nieuwe initiatieven ontstaan die daar op inspelen. Gemeente Oss gaat aan de slag om de opties voor haar gemeente te bekijken en vraagt Arriva om actief mee te denken.

Reactie op adviezen

n.v.t.

Laatste aanpassingen Exploitatieplan

n.v.t.

www.bravo.info

4. Business case Streeklijnen Regio Oss

Over deze business case is advies uitgebracht door het ROB en de gemeenten Den Bosch, Grave, Landerd en Oss.

Advisering ROB/gemeenten

ROB is positief over de plannen, met name de betere verbinding naar Oss en invulling van het visgraatmodel. Men vraagt duidelijkheid over de optie om lijn 294 op zaterdag te laten rijden. Tot slot wil men graag op de hoogte worden gehouden van het gebruik van de dorps(deel)auto in Geffen.

Gemeente Den Bosch is blij dat er een aanvaardbaar compromis is gevonden voor Nuland.

Gemeente Grave is blij met de nieuwe opzet van lijn 90, 96 en 690, waarmee een directe verbinding met het Intercitystation Oss is gerealiseerd en de verbinding met station Den Bosch in de spits in stand blijft. Men vraagt aandacht voor communicatie met het COA in Grave omdat daar veel bus gebruikers zitten. Gemeente Oss vindt het voor de bereikbaarheid van Geffen teleurstellend dat lijn 161 verdwijnt. Lijn 90 is een alternatief dat voor bepaalde groepen inwoners niet bruikbaar is.

Gemeente werkt daarom graag mee aan de aanvullende dorps(deel)auto, maar gaat er van uit dat Arriva het voortouw neemt en de financiële consequenties draagt, en de dorpsraad Geffen erbij betreft. Men wil graag de termijn van de pilot in overleg vaststellen zodat de pilot voldoende kans krijgt om succesvol te zijn. Gemeente wil dat de nieuwe haltevoorzieningen aan de halte Geffen, Papendijk door de Provincie worden betaald, omdat deze voortvloeien uit keuzes waar de gemeente geen invloed op heeft gehad. Tot slot vindt men een goede communicatie naar de reizigers en inwoners belangrijk en gemeente wil daar samen met Arriva aan werken.

Gemeente Landerd heeft een aantal zienswijzen:

- o Lijn 690 vaker rijden: in de ochtend 5 ritten (aankomst Den Bosch 8:07 ieder half uur tm 10:07) en in de middag 4 ritten (vertrek Den Bosch 14:40 ieder uur tm 17:40)
- o Lijnen 99 en 254 richting Reek goed aansluiten op lijn 96 en 690 bij halte Mgr. Borretstraat
- o Lijn 96 eerste rit aansluiten op eerste Intercity Oss – Den Bosch.
- o Tarief van een reis via bus-trein is duurder dan alleen bus voor niet-SOV kaart houders. Kan korting worden verstrekt in daluren op lijn 96?
- o Route Reek (lijn 96): door Provincie is toegezegd dat busroute weer via Heijtmorgen gaat lopen als in-/uitvoegen op de N324 verbeterd is. Nu staat daar verkeerslicht, dus gemeente wil dat lijn 96 via Heijtmorgen gaat rijden.
- o De halte Mgr. Borretstraat wordt een potentieel overstappunt. Voorzieningen sluiten daar nu niet bij aan: digitale informatieborden, bushokjes en een goede fietsenstalling zijn gewenst
- o Gemeente gaat er van uit dat lijn 254 wordt gehandhaafd
- o Vertrektijden van lijn 254 vallen nu samen met haal- en brengmomenten basisschool in Schaijk. Om onveilige situaties te voorkomen is het gewenst om tijden buurtbus met een kwartier te schuiven.

Reactie op adviezen

Na overleg met de buurtbusvereniging zal lijn 294 op zaterdag tussen Schaijk en Oss gaan rijden.

Arriva zal de wijzigingen uitgebreid communiceren naar reizigers en bewoners van het gebied. Arriva zal daarbij ook de gemeenten betrekken. Arriva zal speciale aandacht besteden aan de communicatie van de nieuwe dienstregeling naar het COA in Grave.

Arriva neemt het initiatief voor de realisering van de dorps(deel)auto in Geffen. Arriva zal de verdere uitwerking in nauw overleg met de gemeente Oss en de dorpsraad Geffen doen. De pilot periode zal minimaal twee jaar zijn en worden gefinancierd uit het ontwikkelbudget.

De haltevoorzieningen zijn altijd ten laste van de wegbeheerder. Zij kunnen daarvoor een beroep doen op de bestaande subsidiemogelijkheden van de Provincie.

Op basis van de huidige reizigersaantallen is het aantal ritten op lijn 690 bepaald. Met de 3 ochtendritten en 3 middagritten wordt het grootste deel van de reizigers vervoerd. Andere perioden van de dag hebben reizigers een prima alternatief via lijn 96 en de trein.

Arriva zal in de uitwerking van de dienstregeling streven naar goede onderlinge aansluitingen bij Reek, Mgr. Borretstraat. Daarbij wel de restrictie dat andere aansluitingen belangrijker kunnen zijn (door meer reizigers zullen worden gebruikt), zoals de aansluiting van lijn 99 op lijn 305 in Uden en die van lijn 96 op de trein in Oss. Tevens is het zo dat de knooppunt alleen gerealiseerd kan worden als de lijnen via de N324 blijven rijden en niet via Heijtmorgen zoals de gemeente ook vraagt.

www.bravo.info

De eerste rit van lijn 96 Schaijk-Oss komt om 6:50 uur aan in Oss. De Intercity vertrekt om 6:55 uur en komt in Den Bosch aan om 7:07 uur. De tweede rit van lijn 96 Grave-Oss komt om 7:20 uur aan in Oss en men is met de trein dan om 7:37 uur in Den Bosch. Nu komt de eerste bus van lijn 90 vanuit Grave/Reek/Schaijk om 7:37 uur aan in Den Bosch. Vanuit Schaijk is er dus een vroegere reismogelijkheid dan nu, vanuit Reek is de eerste reismogelijkheid gelijk aan nu. De reisduur is via lijn 96 en de trein 10 minuten korter dan nu.

Binnen het tarievenhuis Brabant is geen kortingsmogelijkheid op een lijn op een bepaald tijdstip. Dat is ook binnen het huidige chipkaartsysteem niet uitvoerbaar.

De route via de N324 is sneller en comfortabeler, bovendien komen alle buslijnen dan op het knooppunt Mgr. Borretstraat. Met de huidige lijnvoering wordt de gehele woonkern Reek goed bediend. Alleen de verspreid liggende bebouwing (circa 30 woningen) langs de Heijtmorgen heeft voordeel van een routewijziging. Dat vinden wij onvoldoende als dat wordt afgezet tegen de voordelen.

Lijn 254 is omgezet van proef naar opname in de normale dienstregeling. Hij moet dan voldoen aan de norm van 600 instappers per maand. Daar voldoet de lijn nu ruimschoots aan. We zullen kijken naar de vertrektijden van lijn 254, maar zullen daarbij zeker ook aansluitingen in het oog houden.

Laatste aanpassingen Exploitatieplan

In het Exploitatieplan wordt opgenomen dat lijn 294 op zaterdag gaat rijden tussen Schaijk en Oss. Ook wordt opgenomen dat buurtbus 254 is opgenomen in de normale dienstregeling.

5. Businesscase Hilvarenbeek e.o.

Over deze business case is advies uitgebracht door het ROB en de gemeente Hilvarenbeek

Advisering ROB/gemeenten

ROB adviseert om de flexibele avond-/weekendritten die met de buurtbus worden uitgevoerd onder de naam *Bravo/flex* te rijden, zodat er onderscheid is met de vaste buurtbusritten. Goede communicatie is belangrijk. Over het tarief voor de flexritten ziet men graag een aparte adviesaanvraag.

Gemeente Hilvarenbeek wil graag een kleine tekstuele aanpassing en wil verder samen met Arriva de route opties voor de lijnen 142 en 143 uitwerken.

Reactie op adviezen

De initiatiefnemers van het flexibele vervoer hebben de naam zeskernenvervoer geopperd. Arriva zal nader overleg voeren over de naam. Het tarief zal in een adviesaanvraag aan ROB en Provincie worden voorgelegd.

De gevraagde tekstuele aanpassing wordt in het exploitatieplan aangepast.

Laatste aanpassingen Exploitatieplan

Tekstuele aanpassing op verzoek van de gemeente Hilvarenbeek.

6. Business Den Bosch Groote Wielen

Over deze business case is advies uitgebracht door de het ROB gemeente Den Bosch.

Advisering ROB/gemeente

ROB adviseert positief over de route uitbreiding in Groote Wielen.

Gemeente is blij dat de dienstregeling naar Groote Wielen verder verbeterd wordt.

Reactie op adviezen

n.v.t.

Laatste aanpassingen Exploitatieplan

n.v.t.

www.bravo.info

7. Business case Den Bosch: extra sneldienst Maasoever – NS-station

Over deze businesscase is advies uitgebracht door het ROB.

Advisering ROB

ROB stemt in met de extra sneldienst onder voorwaarde van externe financiering de komende 5 jaar. ROB heeft wel bedenkingen bij de nieuwe lijn en wil het effect daarvan op de lijnen 7, 8 en 9 goed monitoren.

Reactie op adviezen

De financiering vanuit het project MIRT A2 is inmiddels toegezegd voor de periode tot het einde van de huidige concessie Oost-Brabant.

Het gebruik van de sneldienst zal sowieso worden gemonitord, zoals al in het Exploitatieplan is opgenomen. Daarbij zal ook het effect op het gebruik van lijn 7, 8 en 9 worden meegenomen.

Laatste aanpassingen Exploitatieplan

De toezegging van financiering zal worden opgenomen in het EP 2020. Ook wordt opgenomen dat het effect op de lijnen 7, 8 en 9 wordt betrokken in de monitoring.

8. Business case Kwaliteitsimpuls Bravodirect 305 Eindhoven - Oss

Over deze business case is advies uitgebracht door het ROB

Advisering ROB

ROB is positief over de capaciteitsuitbreiding van lijn 305 maar vraagt wel aandacht voor het effect op de capaciteitsproblemen op Neckerspoel. Men vraagt de verschillende partijen om met oplossingen te komen voor de capaciteitsproblemen.

Reactie op adviezen

Arriva verwacht door de extra ritten geen grotere problemen op Neckerspoel. De aan Arriva toegekende vertrekhalten bieden voldoende capaciteit. Wij onderkennen overigens wel dat busstation Neckerspoel aan de capaciteitsgrens zit en maatregelen nodig zijn.

Laatste aanpassingen Exploitatieplan

n.v.t.

9. Business Case Bravofiets

Over deze business case is advies uitgebracht door het ROB en de gemeenten Den Bosch, Grave en Tilburg.

Advisering ROB/gemeenten

ROB moedigt invoering van het deelfietssysteem in Den Bosch en Tilburg aan en adviseert de Fietzersbond te betrekken. Daarnaast is zij benieuwd naar de effecten op het gebruik van de bussen. Gemeente Den Bosch wil graag deelfietsen in Maaspoort situeren tbv de nieuwe sneldienst Maaspoort. Gemeente gaat er van uit dat de verantwoordelijkheid voor aanschaf, plaatsing en exploitatie van de deelfietsen bij Arriva ligt.

Gemeente Grave wil graag deelnemen aan de pilot Bravofiets en vraagt of er mogelijkheden zijn op busstation Grave.

Gemeente Tilburg wil graag samen met Arriva en de leverancier van de deelfietsen in gesprek over locaties, kwaliteit van fietsen, gebruiksgemak en ruimtelijke inpasbaarheid. De proef zou twee jaar duren, maar dat komt niet geheel overeen met het periodevoorstel van 1 april 2020 t/m 31 december 2021.

www.bravo.info

Reactie op adviezen

Het effect van deelfietsen op het gebruik van de bussen is zeker interessant om te onderzoeken en wordt meegenomen in de pilot.

Met gemeenten Den Bosch en Tilburg is nog overleg gaande over de exacte locaties. Een locatie in Maaspoort wordt in overleg met de gemeente nader onderzocht.

Eerst worden de ervaringen met de pilots afgewacht voordat op andere locaties (bv Busstation Grave) wordt gestart met deelfietsen.

De pilot periode zal twee hele jaren zijn, vanaf de start van de pilot. Als de pilot start in april 2020 loopt die dus tot april 2022.

Laatste aanpassingen Exploitatieplan

In het Exploitatieplan wordt opgenomen dat in de pilot ook het effect op gebruik van de bus wordt onderzocht. Ook wordt de pilot periode aangepast en vastgesteld op twee hele jaren.

10. Business Case Infrastructuur

Over deze business case is advies uitgebracht door de gemeenten Den Bosch, Son en Breugel, Tilburg en Waalwijk.

Advisering gemeenten

Gemeente Den Bosch geeft aan dat in 2020 aanpassingen van de Binnenstadsring in uitvoering komen. Voor ontwerp en omleidingen zal de gemeente overleggen met Arriva. Gemeente wil graag inzicht in het aantal extra bussen op de Koningsweg.

Gemeente Tilburg geeft aan dat momenteel proeven plaatsvinden om de bereikbaarheid en verkeersveiligheid op de Cityring te bevorderen. Gemeente neemt een goede bereikbaarheid van het openbaar busvervoer mee in de integrale en multimodale afweging over de inrichting.

Gemeente Son en Breugel geeft aan achter het plan te staan om de doorstroming voor de bus te verbeteren, mede om ongewenst sluipverkeer door bussen tegen te gaan. Men wil graag actief betrokken worden bij de uitwerking van de plannen. Men vraagt zich af wanneer de problematiek opgelost is, welke ruimtelijke implicaties de aanpassingen hebben en of die überhaupt onderzocht zijn.

Gemeente Waalwijk wijst op de Gebiedsontwikkeling oostelijke Langstraat (GOL), dat de komende jaren wellicht kansen biedt om het openbaar vervoer verder te verbeteren.

Reactie op adviezen

Alleen de uitbreiding van lijn 654 heeft gevolgen voor het aantal bussen op de Koningsweg. Dat betekent 2 ritten in de ochtend en 2 ritten in de middag.

Twee jaar geleden is onderzoek gedaan naar de vertragingen op de A50 en de plaatsen waar vluchtstrookgebruik gewenst is. Daarbij is ook gekeken naar de benodigde aanpassingen aan vluchtstrook en bijbehorende kunstwerken en overige voorzieningen (lichtmasten). Dit onderzoek zal geactualiseerd worden waarna de definitieve plannen worden uitgewerkt. De betrokken gemeenten zullen zeker actief worden betrokken bij de uitwerking.

Laatste aanpassingen Exploitatieplan

n.v.t.

11. Marketing

Over het onderdeel marketing in het Exploitatieplan 2019 is advies uitgebracht door het ROB en de gemeente Waalwijk.

Advisering ROB/gemeenten

ROB stemt in met de stappen die worden genomen op het gebied van marketing.

Gemeente Waalwijk geeft aan dat zij vanuit het coalitieakkoord "Samen duurzaam vooruit" inzet op Smart Mobility en technologische innovaties zoals e-bikes/cars, gedragsprojecten en zelfrijdend

(service) vervoer. Gemeente heeft budget beschikbaar voor marketing- en promotieactiviteiten, mobiliteitshubs en andere vormen van innovatief vervoer op de “last mile”. Gemeente ziet graag in het marketingplan van het Exploitatieplan concrete activiteiten voor de gemeente Waalwijk.

Reactie op adviezen

Arriva zal contact opnemen met de gemeente Waalwijk om te kijken of ze gezamenlijk concrete plannen kunnen ontwikkelen in Waalwijk. Het marketingplan in het Exploitatieplan betreft de hoofdlijnen voor 2020 en zal nog verder worden geconcretiseerd. Er is voldoende flexibiliteit in het marketingplan om de plannen op te nemen die samen met de gemeente Waalwijk worden ontwikkeld.

Laatste aanpassingen Exploitatieplan

n.v.t.

12. Exploitatieplan 2021

Over de punten die in het exploitatieplan 2021 aan de orde komen zijn geen reacties binnen gekomen.

13. Overig

Overige punten, die genoemd zijn maar niet aansluiten bij de hierboven vermelde businesscases zijn:

- ROB
 - Geeft positief advies over de kleine aanpassingen: lijn 644 routewijziging Veghel en schoolliner Tilburg-Oirschot
- Gemeente Best
 - Melding dat men twee halten op de Oirschotseweg wil samenbrengen tot 1 halte ter hoogte van de Aarleseweg (lijn 141 en 142)
 - Melding dat men een nieuwe bushalte wil realiseren bij De Vleut (lijn 204)
- Gemeente Gilze en Rijen:
 - Nieuwe sportcomplex Den Butter graag bedienen met buurtbuslijn 231.
- Gemeente Grave:
 - Graag duidelijkheid over de route van lijn 92 in Grave.

Reactie op adviezen

Arriva is het eens met het samenvoegen van de halten op de Oirschotseweg. Daarover zal nog wel advies aan het ROB worden gevraagd. De nieuwe bushalte bij De Vleut is akkoord. De bediening van Den Butter is afgelopen jaar al bekeken. Het betekent een keuze tussen bediening van het centrum/gemeentehuis van Rijen of het sportcomplex. Arriva en de buurtbusvereniging vinden bediening van centrum/gemeentehuis van groter belang en verwachten daar meer reizigers. De redenen voor aanpassing van de route van lijn 92 gelden nog steeds, en het is ook niet te verwachten dat dit de komende jaren anders wordt. De route van lijn 92 blijft dus ongewijzigd.

Laatste aanpassingen Exploitatieplan

n.v.t.

14. Conclusies Exploitatieplan Oost-Brabant 2020

De advisering van gemeenten en ROB heeft geleid tot een beperkt aantal kleinere aanpassingen van het Exploitatieplan.

Na bespreking van deze notitie in het TOT van 20 augustus 2019 en verwerking van de aanpassingen wordt het definitieve Exploitatieplan 2020 ter instemming aan de Provincie Noord-Brabant voorgelegd.

www.bravo.info

Bijlagen:

Reactie en adviezen ROB en Gemeenten

Adviezen van:

- ROB
- Gemeente Best
- Gemeente Boxmeer
- Gemeente Den Bosch
- Gemeente Dongen
- Gemeente Gemert-Bakel
- Gemeente Gilze en Rijen
- Gemeente Grave
- Gemeente Hilvarenbeek
- Gemeente Landerd
- Gemeente Meierijstad
- Gemeente Oss
- Gemeente Son en Breugel
- Gemeente Tilburg
- Gemeente Vught
- Gemeente Waalwijk

www.bravo.info

Advies:

Exploitatieplan Oost-, West- en Zuidoost-Brabant 2020

Adviesdatum: 29 juli 2019
Referentie: Advies 19.16 Exploitatieplan Oost-, West- en Zuidoost-Brabant 2020
Aanvraagdatum: Juni 2019
Aanvrager: Jan Pieter Been (Arriva) en Leo Jacobs (Hermes)
Behandeld door: Anne-Marie Bos (Procesmanager Oost-Brabant), Nienke Schuurmans (Procesmanager West-Brabant) en Wendy Waddilove (Procesmanager Zuidoost Brabant)

Geachte Arriva en Hermes,

Bij deze ontvangt u de visie van Reizigersoverleg Brabant op uw plannen voor de exploitatie in 2020 in Oost-, West- en Zuidoost-Brabant. Dit naar aanleiding van uw adviesaanvraag in juni 2019. Reizigersoverleg Brabant is bij de gehele ontwikkeling van het exploitatieplan betrokken geweest. Ze heeft haar visie tijdens dit proces gedeeld binnen het Tactisch Ontwikkel Team. Dit mede op basis van de overleggen met de Werkgroep Dienstregeling, waar regelmatig de vervoerkundigen van Arriva en Hermes bij aanschoven. Een aantal voorstellen van Reizigersoverleg Brabant is overgenomen en verwerkt in het exploitatieplan. Andere voorstellen zijn al eerder door vervoerder beargumenteerd afgewezen. Het advies dat voor u ligt betreft daarom uitsluitend nieuwe aanvullingen of aspecten waar Reizigersoverleg Brabant, ondanks eerdere afweging, belang aan blijft hechten. De adviespunten zijn opgedeeld in drie hoofdstukken; Oost-Brabant, West-Brabant en Zuidoost Brabant.

Oost-Brabant

Algemeen

- Reizigersoverleg Brabant complimenteert Arriva met de beschrijving van het exploitatieplan. Het is goed en duidelijk beschreven met een evaluatie van de wijzigingen die vorig jaar december zijn doorgevoerd.
- Reizigersoverleg Brabant vindt het zorgwekkend dat er in de toekomst nauwelijks nog groeimogelijkheden zijn in de concessie Oost Brabant terwijl het aantal reizigers groeit op diverse lijnen. Dit betekent dat andere lijnen die slechter lopen maar niet per definitie slecht zijn, toch zullen moeten inschikken omdat het plafond aan dienstregelingsuren bereikt is.

Monitoring

Buurtbus 254

De pilot buurtbus 254 houdt einde dit jaar op. Deze buurtbus rijdt nu met het minimaal vereiste aantal instappers en deze pilot wordt daarom definitief opgenomen in de dienstregeling. Reizigersoverleg Brabant geeft een positief advies op deze wijziging en is blij dat deze lijn doorgezet kan worden.

Lijn 802 Breda- Efteling

Het gebruik van lijn 802 voldoet niet aan de verwachtingen. Reizigersoverleg Brabant stemt in met het genomen besluit om na de zomervakantie te stoppen met deze lijn.

Spaghettiknoop / visgraat Dongen

Het aantal gebruikers op deze lijn is op dit moment te laag en men verwacht dat door meer aandacht via marketing en een reizigersonderzoek meer reizigers aangetrokken kunnen worden.

Reizigersoverleg Brabant steunt deze acties en wil graag op de hoogte gehouden worden gedurende het jaar.

Stadsdienst Den Bosch

Arriva geeft aan dat het nieuwe lijnennet per 2018 gebracht heeft wat verwacht werd. De verschuivingen binnen het netwerk geven een passend beeld van het aantal reizigers. Wel vindt Reizigersoverleg Brabant dat de buurtbus lijn 250 in de gaten gehouden moet worden. Deze lijn zit aan het maximum aantal reizigers dat vervoerd kan worden met één busje. Reizigersoverleg Brabant vindt het van belang dat er vroegtijdig bekeken wordt wat de mogelijkheden zijn bij een verdere groei. Is er financiële ruimte voor groei?

Businesscases 2020

Streeklijn omgeving Oss

Reizigersoverleg Brabant steunt de wijzigingen voor het jaar 2020. Reizigersoverleg Brabant is positief over de plannen, met name over de betere verbinding naar Oss en de invulling van het visgraatmodel. Wel zijn we benieuwd naar de mogelijkheden om buurtbus 294 op zaterdag te kunnen laten rijden. Deze optie is eerder besproken, maar deze rit is niet meer terug te vinden in het exploitatieplan. Op dit moment is het onduidelijk wat de status daar van is. Reizigersoverleg Brabant vraagt dan ook duidelijkheid over deze lijn op zaterdag. Daarnaast is zij benieuwd naar het gebruik van de deelauto in Geffen en wil zij daar graag over op de hoogte gehouden worden. Zeker ook omdat dit in de toekomst een kans kan zijn voor andere locaties.

Hilvarenbeek e.o.

De buurtbussen 293 en 295 uit Hilvarenbeek blijven overdag een vaste route rijden. Dit omdat er onvoldoende ruimte is om flexibilisering toe te passen. In de avonden en weekenden kunnen deze buurtbussen wel flexibeler gaan rijden. Hiervoor moet de reiziger wel reserveren. Om de reiziger

duidelijk te maken dat er verschil is tussen week- en avond-/weekendreizen adviseert Reizigersoverleg Brabant de flexibele ritten onder de naam *Bravoflex* te laten rijden en hier duidelijk naar de reiziger over te communiceren. Daarnaast wil Arriva dat de reiziger een vaste ritprijs voor de 'flexritten' betaalt. Reizigersoverleg Brabant gaat ervan uit dat zij nog geïnformeerd wordt over de definitieve tarieven door middel van een aparte adviesaanvraag. In dit exploitatieplan worden de tarieven van 2018 nog gebruikt.

Den Bosch: de Groote Wielen

Reizigersoverleg Brabant geeft een positief advies om de route in Groote wielen aan te passen. De kosten voor deze uitbreiding worden binnen de stadsdienst van Den Bosch gehaald door de stadslijn 4 in de zomer een halfuurdienst te laten rijden.

Den Bosch: extra sneldienst Maasover-NS station

Reizigersoverleg Brabant stemt in met de extra sneldienst Maasover-NS station onder voorwaarde dat deze lijn voor de aankomende 5 jaar gefinancierd wordt vanuit het project A2 Den Bosch-Deil. Reizigersoverleg Brabant heeft haar bedenkingen bij deze extra sneldienst en vraagt daarom de lijnen 8,9 en 7 het aankomende jaar goed te monitoren.

Kwaliteitsimpuls Bravodirect 305 Eindhoven-Oss

Reizigersoverleg Brabant geeft een positief advies betreffende de capaciteitsuitbreiding van lijn 305. Dit biedt de reizigers een comfortabele reis, meer reismogelijkheden en vaker een zitplaats. Wel vraagt Reizigersoverleg Brabant aandacht voor het busstation Neckerspoel. De inzet van extra bussen leidt tot nog meer capaciteitsproblemen, zowel in de toevoer en afvoer als op de perrons en bufferplek. Reizigersoverleg Brabant vraagt daarom de verschillende partijen snel met een (tijdelijke) oplossing te komen om dit probleem op te lossen.

Bravofiets

Arriva is een samenwerking aangegaan met Hopperpoint, een deelfietssysteem. De fiets is een goede aanvulling op het openbaar vervoer, met name als natransport. Arriva heeft een businesscase deelfietssystemen ontwikkelt voor Den Bosch en Tilburg en wil dit aankomend jaar uitvoeren. Reizigersoverleg Brabant moedigt dit aan. Wel adviseert zij om de Fietzersbond te betrekken bij deze businesscase/pilot. Daarnaast is zij benieuwd naar de effecten van een aanvullend systeem op het gebruik van de bussen.

Lijst Kleine Aanpassingen (LKA)

Reizigersoverleg Brabant geeft een positief advies op de kleine aanpassingen voor Oost. Het gaat hierbij om de aanpassingen:

- Lijn 644 routewijziging Veghel-Zuid.
- Schoolliner Tilburg-Oirschot.

Marketing

Reizigersoverleg Brabant stemt in met de stappen die genomen worden op het gebied van marketing.

Gemeente Best

Van: Sandra Brouwers <s.brouwers@gembest.nl>

Verzonden: dinsdag 16 juli 2019 10:41

Aan: Secretariaat Brabant <secretariaat.brabant@arriva.nl>

CC: Sebastiaan Spetter <S.Spetter@gembest.nl>

Onderwerp: RE: Adviesaanvraag "Exploitatieplan 2020 Oost-Brabant"

Beste heer, mevrouw,

Op 17 juni vraagt u aan de gemeenten om een reactie te geven op het Exploitatieplan 2020 Oost-Brabant. In het Concept exploitatieplan zitten geen wijzigingen die consequenties hebben voor reizigers van en naar de station Best. Er wordt wel met Arriva gesproken over het verplaatsen c.q. opheffen van bushaltes. Zijn deze wijzigingen te klein voor opname in het exploitatieplan?

Het gaat over:

- Het samenbrengen van twee bushaltes aan de Oirschotseweg (ter hoogte van de Buffel en de Heuveleindseweg) naar 1 toegankelijk gemaakte bushalte ter hoogte van de Aarleseweg. Dit betreft de buslijn 141 en 142;
- Het realiseren van een nieuwe bushalte ter hoogte van de parkeerplaats De Vleut (buurtbus 204).

Met vriendelijke groet,

Sandra Brouwers

Verkeerskundige

Woensdag afwezig



Gemeente Best | Dorpsplein 2 | Postbus 50 | 5680 AB Best | Tel. 14 0499 | www.gemeentebest.nl

Gemeente Boxmeer

Van: Beekman, Jan <J.Beekman@boxmeer.nl>

Verzonden: maandag 5 augustus 2019 17:43

Aan: Secretariaat Brabant <secretariaat.brabant@arriva.nl>

CC: Bennink, Jos <J.Bennink@boxmeer.nl>

Onderwerp: FW: Adviesaanvraag "Exploitatieplan 2020 Oost-Brabant"

E-mail heeft in onze organisatie geen (juridische) status.

Zie [Verordening elektronisch bestuurlijk verkeer Boxmeer 2018](#).

Geachte heer Been,

In uw brief van 17 juni 2019 verzoekt u de gemeenten in Oost-Brabant om advies uit te brengen over de geplande wijzigingen in de dienstregeling voor volgend jaar (ingaaande 15 december 2019), zoals beschreven in het Exploitatieplan 2020 Oost-Brabant.

In hoofdstuk 9 (Samenvatting wijzigingen per gemeente) van dit plan staat aangegeven dat er voor Boxmeer geen relevante onderwerpen zijn.

Wij hebben dan ook verder geen opmerkingen op het Exploitatieplan 2020.

Met vriendelijke groet,

Jan Beekman

Openbare Werken (R-OW)

Werktijden: ma t/m do 8.00-17.00 uur

Postadres:

Postbus 450
5830 AL Boxmeer
Tel.: (0485) 58 59 11
Fax: (0485) 57 24 32
Website: www.boxmeer.nl

Kantooradres:

Raadhuysplein 1
Boxmeer



beugen • boxmeer • groeningen • holthees • maashees • oeffelt • overloot • rijkevoort • sambeek • vierlingsbeek • vortum-mulle

www.bravo.info

Arriva
t.a.v. De heer J.P. Been
secretariaatbrabant@arriva.nl

Uw brief van : 18 juni 2019
Uw kenmerk : -
Afdeling : SO/Leefomgeving
Zaaknummer : 9091753
Datum : 4 juli 2019
Onderwerp : Adviesaanvraag Exploitatieplan 2020 Oost-Brabant

Ref. : M. Berends
Tel. : (073) 615 56 14
E-mail : m.berends@s-hertogenbosch.nl

Geachte heer Been,

Naar aanleiding van uw bovengenoemde verzoek om advies met betrekking tot uw concept-Exploitatieplan 2020 Oost-Brabant kan ik u melden dat het advies van het college positief is.

Het stemt ons positief dat er meer bus instappers zijn in onze gemeente, en vinden de stijging in de Grootte Wielen een prachtig resultaat. We zijn blij dat de dienstregeling naar deze nieuwe wijk weer verder verbeterd wordt. Voor Nuland is er een aanvaardbaar compromis gevonden, dat de bereikbaarheid van de kern Nuland handhaaft.

Wij vragen uw aandacht voor de binnenstadring, die in 2020 in uitvoering zal komen voor zowel de Zuid-Willemsvaart (Kanaalboulevard) als de Koningsweg (Oranjeboulevard). We hechten eraan om goede afspraken met u over busomleidingen te maken, zoals we dat altijd doen bij wegwerkzaamheden. Voor het ontwerp van de Koningsweg zoeken we de afstemming met u. Wij vragen juist ook aandacht voor de binnenstadring (met name Koningsweg) als het gaat om de toename van het aantal voorgestelde bussen in het exploitatieplan. Wij vragen u in beeld te brengen wat de consequenties zijn van de extra bussen in dit exploitatieplan, en wat het betekent voor de binnenstadring (met name voor de Oranjeboulevard/Koningsweg). Wij gaan graag met u in overleg over een goede afwikkeling van deze extra bussen.

We werken graag met u samen aan duurzame mobiliteit, zoals het verder invoeren van zero-emissie bussen. Ook over de deelfietsen zijn wij positief. Hierbij vragen wij graag uw aandacht voor de combinatie van deelfietsen en de sneldienst Maaspoort. Wij zouden graag deelfietsen in de Maaspoort situeren, dat past ook in onze stedelijke bereikbaarheidsstrategie rondom het "hub" denken. Tot slot vragen we aandacht voor de verdere uitwerking van het project deelfietsen. Wij gaan er van uit dat de aanschaf, plaatsing en exploitatie van de fietsen uw verantwoordelijkheid is, ten aanzien van de keuze voor de plaatsing van de fietsen in de openbare ruimte kijken wij graag mee.

Namens het college van burgemeester en wethouders,

Hoogachtend,
De wethouder van o.a. duurzame mobiliteit en bereikbaarheid,

U. Káhya

Gemeente Dongen

Van: Naaijens, Karin <karin.naijens@dongen.nl>
Verzonden: woensdag 10 juli 2019 11:29
Aan: Secretariaat Brabant <secretariaat.brabant@arriva.nl>
Onderwerp: Reactie Adviesaanvraag "Exploitatieplan 2020 Oost-Brabant"

Beste,

Voor de gemeente Dongen loopt de pilot spaghettiknoop / Visgraat Dongen - NS Rijen door tot in 2020. Het is fijn te vernemen dat dit doorloopt. Uiteraard dragen wij graag bij aan de marketing onder onze inwoners via onze lokale media. Succes met het verdere proces.

Met vriendelijke groet,

Karin Naaijens

Beleidsadviseur verkeer

Gemeente Dongen | www.dongen.nl/contact

T: 14 0162 | M: 0646427127

Bereikbaar op maandag en dinsdag t/m vrijdag in de ochtend.



Gemeente Gemert-Bakel

Van: Rooij, Michiel van <Michiel.Rooij@gemert-bakel.nl>
Verzonden: 24 juni 2019 10:08
Aan: Graaf - Verpoort, Linda de <linda.degraaf@arriva.nl>
Onderwerp: RE: Adviesaanvraag "Exploitatieplan 2020 Oost-Brabant"

Beste mevrouw de Graaf,

Hartelijk dank voor het toezenden van het exploitatieplan 2020. Aangezien er voor de gemeente Gemert-Bakel geen directe wijzigingen zijn, zullen we geen aanvullend advies geven en is het exploitatieplan wat ons betreft akkoord.

Groet,



Michiel van Rooij

Beleidsmedewerker Openbare Ruimte

0492-378688 | michiel.rooij@gemert-bakel.nl

www.gemert-bakel.nl | @gemGemertBakel

Gemeente Gilze en Rijen

Van: Gertjan Smit <GertjanSmit@abg.nl>
Verzonden: dinsdag 2 juli 2019 12:07
Aan: Secretariaat Brabant <secretariaat.brabant@arriva.nl>
Onderwerp: Exploitatieplan Oost Brabant 2020

Geachte heer, mevrouw,

We hebben het exploitatieplan 2020 ontvangen. Daarin staan geen nieuwe wijzigingen voor onze gemeente opgenomen.

Zoals u weet is het sporthal/zwembad Margriethal/Tropical in Rijen noordwest gesloten en hebben we inmiddels een nieuw "sportcomplex Den Butter" gerealiseerd aan de oostkant van Rijen bij de Hannie Schaftlaan. Graag zouden wij zien dat een van de buurtbuslijnen deze nieuwe locatie aandoet. Het ligt daarbij ons inziens voor de hand dat de buurtbus 231 afkomstig uit de richting Dongen met een nieuwe route via Rijen noord oost langs of in de buurt van dit sportcomplex kan gaan. De buurtbus 230 uit de richting Dorst kan dan de route door Rijen west blijven verzorgen.

Met vriendelijke groet,

Gertjan Smit

Beleidsmedewerker Verkeer en Vervoer

Werkt voor de gemeenten Alphen-Chaam, Baarle-Nassau en Gilze en Rijen

Het algemene nummer voor de ABG-gemeenten is: 088-3821000.

Mijn contactgegevens zijn:

T 088 - 3821228

M 06 - 51778010

E gertjansmit@abg.nl

www.bravo.info

Bravo
Brabant vervoert ons

samen met  **ARRIVA**
a company

Gemeente Grave

Van: Rianne Heuts <Rianne.Heuts@cgm.nl>
Verzonden: woensdag 24 juli 2019 13:10
Aan: Secretariaat Brabant <secretariaat.brabant@arriva.nl>
CC: Ben Peters <Ben.Peters@Grave.nl>; Martijn Jansen <Martijn.Jansen@cgm.nl>
Onderwerp: Adviesaanvraag Exploitatieplan 2020 Oost-Brabant

Geachte heer Been,

In uw brief van 17 juni 2019 doet u bij onze gemeenten een aanvraag om advies voor het Exploitatieplan 2020. Namens de gemeente Grave willen wij graag van deze gelegenheid gebruik te maken.

Businesscase Oss

Wij hebben onze wens bij u kenbaar gemaakt om aangesloten te worden op een treinstation. Via de businesscase regio Oss is hier gehoor aan gegeven. Door buslijn 90 weg te halen en buslijn 96 te verbinden met ons busstation is er een goede verbinding met het intercystation Oss mogelijk. Door de inzet van spitslijn 690 blijft de verbinding met station 's-Hertogenbosch in stand. Wij zijn blij dat met deze oplossing aan onze wens kan worden voldaan en dat er het overgrote deel van de reizigers geen hinder ondervindt van deze wijzigingen.

Wij willen wij u vragen om dit ook te communiceren met en op het COA in Grave. Veel van deze mensen maken namelijk gebruik van het busvervoer.

Buslijn 92

Afgelopen jaar werden wij verrast door een wijziging in buslijn 92. Dit betekent dat de bus nu niet meer door wijk Estersveld in Grave en het dorp Escharen rijdt. Deze wijziging heeft u zonder kennisgeving doorgevoerd. Dit met de reden dat er op deze manier een pauzemoment op het busstation in Grave mogelijk is.

Op de diverse lijnnetkaarten zoals in het Exploitatieplan 2020 opgenomen is, staat de route echter wel weer door Escharen heen. Voor ons is het nu onduidelijk welke route in 2020 wordt gereden.

In dit kader willen wij graag weten wat de route van buslijn 92 in 2020 is, zodat wij eventueel de bushalte Beerschemaasweg/Veldweg kunnen verwijderen.

Bravofiets

Zoals eerder al aangegeven heeft de gemeente Grave interesse om ook deel te nemen aan de pilot Bravofiets. Wij verwachten dat er een potentie bestaat rondom het busstation in Grave. Wij horen graag of hier nog mogelijkheden voor zijn.

Namens de gemeenten Cuijk en Mill en Sint Hubert zijn er geen opmerkingen. Mochten er nog vragen zijn, dan kunt u contact met mij opnemen.

Met vriendelijke groet,

Rianne Heuts

Medewerker Infrastructuur

☎ Cuijk 0485 396 600 | Grave 0486 477 277 | Mill en Sint Hubert 0485 460 300

De gemeenten Cuijk, Grave en Mill en Sint Hubert werken samen in de Gemeenschappelijke regeling werkorganisatie CGM

www.cuijk.nl | www.grave.nl | www.gemeente-mill.nl

Gemeente Hilvarenbeek

Van: Anja Schievink <A.Schievink@hilvarenbeek.nl>
Verzonden: donderdag 11 juli 2019 13:23
Aan: Secretariaat Brabant <secretariaat.brabant@arriva.nl>
CC: Doeser, Cees <cees.doeser@arriva.nl>; Assendelft, Bart <bart.assendelft@arriva.nl>
Onderwerp: Advies Hilvarenbeek over "Exploitatieplan 2020 Oost-Brabant"

Beste heer/mevrouw,

Graag reageren wij via deze weg op het Exploitatieplan 2020 Oost –Brabant van Arriva.

Aanpassing tekst paragraaf 4.3. Hilvarenbeek e.o.

In paragraaf 4.3 wordt beschreven dat we in gemeente Hilvarenbeek aan de slag gaan met het openbaar vervoer. In het exploitatieplan zijn de ideeën die spelen voldoende verwoord, met uitzondering van één aandachtspunt.

Er staat in de laatste alinea:

"Ook wordt er een onderzoek gestart naar de mogelijkheden om de route van de bussen 142 en 143 langs de kernen Hilvarenbeek, Esbeek, Hooge en Lage Mierde via de N269 te gaan rijden, in plaats van door de kernen. Dit als onderdeel van het opstellen van een Centrumplan dit jaar door de gemeente Hilvarenbeek. Hierover meer in een volgend Exploitatieplan 2021."

Dit zien we graag gewijzigd in

"Ook wordt er een onderzoek gestart naar de mogelijkheden naar alternatieve routes van de bussen 142 en 143 in of langs de kernen Hilvarenbeek, Esbeek, Hooge en Lage Mierde. Dit mede als onderdeel van het opstellen van een Centrumplan dit jaar door de gemeente Hilvarenbeek. Hierover meer in een volgend Exploitatieplan 2021."

Toelichting voor Cees / Bart:

We willen graag gezamenlijk de volgende routes met elkaar bespreken / uitwerken / vergelijken:

- De bestaande routes
- Routes via de provinciale wegen (lijn 143 = N269, lijn 142 = N269/N395)
- Een alternatieve route door de kern Hilvarenbeek (Doelenstraat, Schuttersweg, bedrijventerrein de Bukkum, Diessenseweg) en de exacte locatie van een halte voor Esbeek (nabij de N269 of prikt de bus nog in richting kern Esbeek?)

Met vriendelijke groet,

Anja Schievink

www.bravo.info

Bravo
Brabant vervoert ons

samen met **ARRIVA**
a company

Zeeland, 27 juli 2019
Verzonden:
Ons kenmerk: 4237-2019:507911
Uw brief van: 17 juni 2019
Uw kenmerk: Advies aanvraag Exploitatieplan 2020 Oost - Brabant
Onderwerp: Openbaar vervoer 2



Aan: Arriva / Provincie Noord Brabant

Geachte heer, mevrouw ,

Op 17 juni heeft u ons het Exploitatieplan 2020 toegezonden met daarin de plannen voor de dienstregeling van 2020. Dit Exploitatieplan heeft de gemeenteraad in de raadsvergadering van 4 juli middels de motie "vreemd aan de orde" besproken. Met deze brief zenden wij u onze zienswijzen op uw Exploitatieplan 2020.

Inhoud zienswijzen:

- **Lijn 90-690:**
 - o Lijn 690 rijdt ons inziens te weinig. Wij verwachten dat de navolgende frequentie in de ochtend en middag spits beter aansluit op de doelgroep:
 - 5x in de ochtend spitsuren vanaf aankomst 08:07 uur en daarna om het half uur tot en met 10:07 uur.
 - 4x in de middag/avond spitsuren vanaf vertrektijd 14:40 en daarna om het uur tot en met 17:40 uur
- **Lijn 96:**
 - o Wij vinden het van belang dat de lijnen 99 en 254 richting Reek goed aansluiten op lijn 96 en 690. Door een betere afstemming van de overstaptijden kan de bushalte aan de Rijksweg N324 bij Corridor en Mgr. Borretstraat een duidelijkere overstap functie krijgen.
 - o Het reizen naar Den Bosch (via de route lijn 96 naar Oss met de bus en de trein naar Den Bosch) is voor niet OV-kaarthouders duurder. Om te stimuleren dat de 40% reizigers zonder OV kaart de bus blijven gebruiken vragen wij Arriva te overwegen om een korting te verstrekken op lijn 96 tijdens daluren.
 - o Onduidelijk is wat de eerste vertrektijden zijn van lijn 96. Wij vinden het belangrijk dat een overstap op de eerste intercity trein Oss – Den Bosch mogelijk is. Een ander aandachtspunt is de eerste vertrektijd van de lijn 96 vanuit Grave. Om aan te sluiten op de trein vanuit Oss naar Den Bosch zal de eerste bus uit Grave eerder moeten vertrekken dan dat nu het geval is.

Bijlagen: Zienswijzen gemeenteraad
In afschrift aan: gemeenteraad
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

- **Lijn 96 (oude lijn 90):**

- o De aanleg van de toegankelijke bushaltes in de Heijtmorgen Reek en de toevoeging van de stoplichten bij de Vredesteinlaan (Velp) zijn destijds mogelijk gemaakt met financieringen vanuit de provincie en de gemeenten Grave en Landerd. Bij de reconstructie van de N324 zijn door de provincie toezeggingen gedaan dat de oude lijn 90 ook weer terug zou komen via de Heijtmorgen. De argumenten daarbij waren toen dat hierdoor de buslijn (toen lijn 90) veilig kon uit- en invoegen op de N324 en door de steeds voller wordende N324 voor minder snelheid zou opleveren. Wij lezen dat Arriva gaat bekijken of deze argumenten nog steeds relevant zijn.
 - *We realiseren ons dat de afwegingen die Arriva maakt anders kunnen zijn dan die van provincie en gemeenten, want Arriva heeft geen geld geïnvesteerd in deze aanpassingen.*
 - *Wij hechten er aan dat de eerdere toezeggingen nagekomen worden en horen graag van Arriva of zij bereid zijn tot aanpassing van de route.*

- **Knooppunt buslijnen 96, 99, 254 en 690:**

- o Daarmee is dit knooppunt een potentieel overstappunt. De huidige voorzieningen zijn hiervoor niet toereikend. De huidige bushaltes hebben geen digitale informatieborden, een bushokje of overkapping ontbreekt, en de fietsenstalling staat op de verkeerde plek.
- o De huidige fietsenstalling is geconcentreerd aan de Corridorweg. Handhaven van de fietsenstalling op de huidige plek veroorzaakt onveilige verkeerssituaties (schoolkinderen moeten in plaats van 1x de rotonde op de N324 oversteken nu 3x oversteken). Een neveneffect is ook dat er steeds meer fietsen terecht komen in de tuinhekken van de bewoners aan de N324.
 - *Wij willen reizigers stimuleren om op dit knooppunt bij de N324 Reek over te stappen.*
 - *De faciliteiten, zoals digitale informatieborden, bushokjes, en een goede fietsenstalling moeten daarop worden aangepast.*

- **Lijn 254:**

- o Onbekend is wat er in 2020 met lijn 254 (Uden- Zeeland-Reek-Schaijk) gaat gebeuren als deze onder de reguliere exploitatie komt te vallen. Door het wegtrekken van lijn 99 uit het dorp Zeeland is het aantal instappers per maand boven de 800 instappers/maand gestegen en voldoet daarmee ruimschoots aan de toetswaarde van 600 instappers/maand.
 - *Wij gaan er dan ook vanuit dat lijn 254 wordt gehandhaafd.*
- o De rijtijden zijn een aandachtspunt. Het vertrekpunt van de buurtbus in Schaijk is nagenoeg dezelfde tijd dat de basisschool op de kruising Runstraat – Netjeshof hun haal en brengmoment heeft. Als de vertrektijd van de buurtbus met een kwartier verzet wordt scheelt dit veel onveilige drukke situaties rondom de school.

Heeft u nog vragen?

Als u nog vragen heeft kunt u bellen met Patrick van Boekel van de afdeling Realisatie en Beheer op telefoonnummer 0486-458148. Ook kunt u een e-mail sturen naar Patrick.vanBoekel@landerd.nl.

Met vriendelijke groet,
namens burgemeester en wethouders van Landerd,



B.P.J. Brouwers
Hoofd van de afdeling Realisatie en Beheer

Gemeente Meierijstad

Van: Veronique de Wit | gemeente Meierijstad <VdeWit@meierijstad.nl>

Verzonden: woensdag 17 juli 2019 14:30

Aan: Secretariaat Brabant <secretariaat.brabant@arriva.nl>

Onderwerp: exploitatieplan 2020

Beste heer, mevrouw,

In uw brief van 17 juni vraagt u om een reactie op het Exploitatieplan 2020 Oost-Brabant.

Het exploitatieplan is met onze wethouder besproken. Wij geven een positief advies op het plan.

Succes met het vervolg.

Met vriendelijke groet

Veronique de Wit

Beleidsmedewerker verkeer

Gemeente Meierijstad - Stadhuisplein 1 - 5461KN Veghel - info@meierijstad.nl

E-mail: VdeWit@meierijstad.nl - www.meierijstad.nl

Tel: 14 0413 • Mobiel 041 338 1891



www.bravo.info

Bravo
Brabant vervoert ons

samen met  **ARRIVA**
a company

Arriva Personenvervoer Nederland BV
t.a.v. de heer J.P. Been
Postbus 626
8440 AP Heerenveen

Leefomgeving, Wonen en Economie

Raadhuislaan 2, Oss
Telefoon 14 0412
Fax [0412] 64 26 05
E-mail gemeente@oss.nl
www.oss.nl

Postbus 5
5340 BA Oss

Wilt u bij uw reactie de
datum van deze brief en
ons kenmerk vermelden?

Datum	Ons kenmerk	Behandeld door	Doorkiesnummer
1 augustus 2019	3841474	L. Dicou	14-0412
Onderwerp			
Reactie Exploitatieplan 2020 Oost-Brabant			

Geachte heer Been,

Op 17 juni 2019 ontvingen wij per mail uw Exploitatieplan 2020 Oost-Brabant. Wij maken graag van de gelegenheid gebruik ons advies uit te brengen over de geplande wijzigingen in de dienstregeling van volgend jaar.

Wijzigingen Geffen

In het voorstel voor 2020 heeft de wijziging in Geffen voor onze gemeente de grootste impact. U constateerde vorig jaar al dat de huidige streeklijn 161 zeer slecht bezet is. Toen is het niet gelukt een goed alternatief te vinden in de vorm van een buurtbus. Uiteraard zijn we teleurgesteld dat u nu toch voorstelt de directe busverbinding tussen Geffen en Oss op te heffen. Geffen (bijna 5.000 inwoners) wordt daarmee één van de grootste (zo niet de grootste) kernen in de provincie Noord-Brabant zonder directe busverbinding.

Als alternatief stelt u voor lijn 90 via Heesch naar Oss te laten rijden en de frequentie van deze lijn 90 te verhogen naar twee keer per uur. De halte Geffen van lijn 90 ligt ver buiten het dorp (op de Rijksweg ten westen van de rotonde met de Papendijk). Dit betekent dat voor bepaalde groepen inwoners, met name ouderen en inwoners die minder mobiel zijn, deze busverbinding geen bruikbare vervoersmogelijkheid is. Aanvullend aan lijn 90 stelt u daarom voor om in Geffen een dorps(deel)auto neer te zetten. Wij werken graag mee aan dit initiatief, maar gaan ervan uit dat Arriva het voortouw neemt in dit project en de financiële consequenties draagt. Daarnaast hechten wij veel waarde aan een nauwe samenwerking met

de Dorpsraad Geffen. Wij stellen voor om de termijn van deze pilot in samenspraak met de Dorpsraad en ons vast te stellen, zodat het project voldoende kans krijgt om succesvol te worden.

De halte Geffen, Papendijk van lijn 90 is op dit moment sober uitgevoerd. U stelt dat het gebruik van deze halte zal toenemen, zowel richting 's-Hertogenbosch als richting Oss. En dat daarom een kwaliteitsverbetering nodig is (overdekte wachtgelegenheid, betere fietsvoorzieningen etc.). De gemeente is als wegbeheerder verantwoordelijk voor aanleg, onderhoud en beheer van de halte. De gewenste aanpassing is een onvoorziene extra investering, voortvloeiend uit keuzes waar wij geen invloed op hebben gehad. Wij vinden het daarom reëel dat de Provincie Noord-Brabant de kosten voor de aanpassingen voor haar rekening neemt.

De toekomst van openbaar vervoer

In het Exploitatieplan 2020 lezen we dat Arriva bezig is met vraagafhankelijk vervoer en vernieuwing en innovatie in het openbaar vervoer (met name in West-Brabant). We constateren echter ook dat de focus in het nieuwe voorstel ligt op het behouden en verbeteren van de sterke (goed bezette) lijnen tussen de grotere plaatsen.

Voor de leefbaarheid in de kernen en in het buitengebied van Oss is een goede bereikbaarheid van voorzieningen voor onze inwoners belangrijk. Zeker voor ouderen en minder mobiele inwoners is goed openbaar vervoer hierbij cruciaal. In de dunbevolkte gebieden staat het traditionele openbaar vervoer onder druk. Op veel plaatsen in het land zien we nieuwe initiatieven ontstaan, die hierop inspelen (vervoer op maat, deelsystemen, flexconcepten, vrijwilligersdiensten etc.). De gemeente Oss gaat samen met betrokken partners aan de slag om te kijken welke opties er zijn om een goede bereikbaarheid voor al onze inwoners te garanderen, en hoe we het 'succes' van verschillende ideeën en concepten kunnen meten (aantal reizigers of een andere graadmeter?). Dit sluit aan op de nieuwe visie op openbaar vervoer van de provincie Noord-Brabant onder de titel 'gedeelde mobiliteit'.

We vragen Arriva om actief mee te denken om ook in de toekomst voor alle inwoners een goed openbaar vervoer te kunnen garanderen.

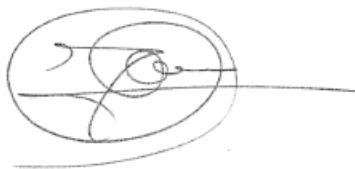
Goede en tijdige communicatie belangrijk

Wijzigingen in de dienstregeling hebben vaak grote impact voor reizigers, die van busvervoer afhankelijk zijn. Dit merken wij elk jaar weer aan de reacties van inwoners en politiek op

(soms kleine) aanpassingen. We vinden het daarom belangrijk dat u ons tijdig meeneemt in uw voornemens om de route of dienstregeling aan te passen. Zo kunnen wij samen op een zorgvuldige manier draagvlak creëren en onze inwoners informeren.

Wij zijn benieuwd naar uw reactie.

Hoogachtend,



Mr. J.H.T. Van Orsouw
Wethouder mobiliteit

Deze brief is u ook toegezonden via e-mailadres secretariaat.brabant@arriva.nl

Gemeente Son en Breugel

Van: Hugo Smits <h.smits@sonenbreugel.nl>

Verzonden: dinsdag 18 juni 2019 10:22

Aan: Secretariaat Brabant <secretariaat.brabant@arriva.nl>

Onderwerp: RE: Adviesaanvraag "Exploitatieplan 2020 Oost-Brabant"

Geachte heer/mevrouw,

Hartelijk dank voor het aanbieden van het Exploitatieplan 2020, Oost Brabant d.d. 7 juni 2019. Onze reactie is ditmaal ambtelijk, omdat de dienstregeling 2020 binnen Son en Breugel geen relevante wijzigingen bevat. Desondanks willen wij u het volgende meegeven.

In het Exploitatieplan is het haltepaar bij de op-/afrit A50 Sint Oedenrode opgenomen. Sinds december 2018 is daar een nieuw haltepaar in gebruik. De lijnen 157 en 305/605 halteren daar. Ook is in het Exploitatieplan verwoord dat de filevorming op de A50 problematisch is voor de (stiptheid van de) dienstregeling. Binnen Son en Breugel constateren we dat bij filevorming in de avondspits chauffeurs van lijn 305 de route via de A50 soms voortijdig verlaten. Bij afrit 8 Son en Breugel wordt dan de A50 verlaten om vervolgens via Son en Nijsel binnendoor naar de halte bij de oprit 9 Sint Oedenrode te rijden. Dergelijke routevorming zien we bij autoverkeer dan helaas ook optreden. An sich begrijpen we dat buschauffeurs trachten om conform dienstregeling te blijven rijden. Vanuit ons perspectief is het auto- en busverkeer dat zoals hiervoor beschreven routeert echter ongewenst doorgaand verkeer, oftewel sluipverkeer. Op doorgaand busverkeer dat in Son en Breugel niet halteert, zitten wij niet te wachten. De problematiek die in het Exploitatieplan is verwoord, zoals die is samengevat op pagina 20 'Verbetering van de doorstroming is dringend gewenst' kunnen wij vanuit Son en Breugel kortom volmondig bevestigen.

We zijn blij te lezen dat het probleem is erkend, dat er één organisatie (in dit geval provincie Noord-Brabant) het voortouw neemt en dat de oplossing al is gevonden in het gebruik van de vluchstrook door bussen bij filevorming. Wij worden graag door provincie en Arriva / TOT actief betrokken. Wij vragen ons onder meer af wanneer voorzien is dat de problematiek opgelost wordt, welke ruimtelijke implicaties de infrastructurele aanpassingen hebben en of die momenteel überhaupt al onderzocht zijn? Het zou fijn zijn als hierop bij de verwerking van de zienswijzen/adviezen een antwoord volgt. Alvast bedankt daarvoor!

Met vriendelijke groet,

Hugo Smits | Beleidsmedewerker verkeer en vervoer | Ruimte en Samenleving



**GEMEENTE
SON EN BREUGEL**

Raadhuisplein 1 | Postbus 8, 5690 AA Son en Breugel
(+31) 0499-491491
h.smits@sonenbreugel.nl | www.sonenbreugel.nl

www.bravo.info

Bravo
Brabant vervoert ons

samen met  **ARRIVA**
a company



GEMEENTE TILBURG

Arriva
T.a.v. de heer Been
secretariaat.brabant@arriva.nl

Onderwerp	Datum
Advies exploitatieplan 2020	18 juli 2018
Ons kenmerk	Uw kenmerk
SCHMA13 14815973	
Afdeling	Doorkiesnummer
Ruimte	013 542 96 54
E-mail	Fax
marjolein.scheepers@tilburg.nl	
Postadres	Bezoekadres
Postbus 90155	Spoorlaan 181
5000 LH Tilburg	

Beste heer Been,

Op 17 juni 2019 hebben wij van u het Exploitatieplan 2020 ontvangen voor concessiegebied Oost-Brabant. Hierin staan de plannen ten aanzien van de dienstregeling van het openbaar busvervoer voor komend exploitatiejaar. De plannen zijn tot stand gekomen in samenwerking met het Tactisch Ontwikkelteam waar wij als gemeente deel van uitmaken. Met deze brief ontvangt u onze reactie op uw exploitatieplan met daarin informatie over de vervoersontwikkeling in de afgelopen jaren en de geplande wijzigingen in de dienstregeling van komend jaar.

Tijdelijk busstation in 2018

Het tijdelijke busstation aan de noordzijde van het treinstation is in maart 2019 vervuld voor het nieuwe, definitieve busstation aan de zuidzijde van het treinstation. Zowel de ingebruikname van het tijdelijke als het definitieve busstation is goed verlopen - er hebben zich nauwelijks problemen voor reizigers of chauffeurs voorgedaan. De opening van het nieuwe busstation in maart 2019 leidde tot veel positieve reacties die u van zowel OV-gebruikers als chauffeurs heeft ontvangen. Wij zijn blij dit te horen.

Afname aantal instappers in 2018

U heeft geconstateerd dat er op enkele stadslijnen een daling van het aantal instappers is waargenomen. Hierbij geeft u aan dat u op zoek gaat naar een herstel van het gebruik. Bijbehorend actieplan voor komende periode is om het gebruik van de stadsdienst te monitoren. Wij blijven hierbij graag betrokken.

Bravo-fiets

In uw exploitatieplan schetst u het voornemen om de Bravo-fiets in Tilburg, Den Bosch en Bergen op Zoom te introduceren. Deze duurzame vorm van mobiliteit past in onze Mobiliteitsaanpak 2040. Wij juichen de introductie van deze deelfiets dan ook toe.

De keuze voor de naam Bravo-fiets doet vermoeden dat deze samenhangt met het openbaar busvervoer. Wij zijn dan ook benieuwd naar uw visie op de kwaliteitsverbetering die de Bravo-fiets zal gaan bieden in de keten fiets-OV. In de gesprekken die wij als gemeente met u en de leverancier van de deelfietsen voeren, verwachten wij dit te vernemen. Ook zijn wij bereid om in samenspraak uitgangspunten en randvoorwaarden te bepalen van het systeem. Besprekpunten zijn hierbij, naast fysieke locaties, de kwaliteit van de fietsen, het gebruiksgemak voor de reiziger en ruimtelijke inpasbaarheid.

COLLEGE

Vragen aan de gemeente? Kijk op www.tilburg.nl

www.bravo.info

Bravo
Brabant vervoert ons

samen met **ARRIVA**
a company



GEMEENTE TILBURG

Tenslotte twee kanttekeningen bij de tekst in het concept-exploitatieplan. In het voorliggende concept-exploitatieplan geeft u aan dat de deelfietslocaties reeds zijn vastgesteld. Dat is echter nog niet het geval – dat zal wel zo zijn wanneer het exploitatieplan aan het provinciaal bestuur wordt aangeboden. Daarnaast geeft u aan dat de proef 2 jaar duurt. Dat komt niet geheel overeen met het periodevoorstel de proef te laten lopen van 1 april 2020 t/m 31 december 2021.

Infrastructuur

Op de Cityring vinden momenteel proeven plaats om de bereikbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren. Door het doorgaand verkeer te weren, bouwen we aan een inclusieve, vitale en duurzame stad. Met de maatregelen streven we naar een afname van de verkeersdruk, waardoor er op de cityring ruimte ontstaat voor het verkeer dat er thuis hoort – waaronder het openbaar busvervoer. Als partij bent u betrokken bij de proeven. De bereikbaarheid van het openbaar busvervoer is uiteraard van belang en is dan ook een criterium in de integrale en multimodale afweging die ons bestuur uiteindelijk zal maken.

Hoogachtend,

namens het college,


Angela Barendregt
afdelingshoofd Ruimte

COLLEGE

Vragen aan de gemeente? Kijk op www.tilburg.nl

www.bravo.info

Bravo
Brabant vervoert ons

samen met  **ARRIVA**
a company

Gemeente Vught

Van: Cruijssen, Marco <m.cruijssen@vught.nl>

Verzonden: dinsdag 2 juli 2019 12:36

Aan: Secretariaat Brabant <secretariaat.brabant@arriva.nl>

Onderwerp: Advies inzake "Exploitatieplan 2020 Oost-Brabant"

Geachte heer/mevrouw,

Voor Vught kent het "Exploitatieplan 2020 Oost-Brabant" geen bijzonderheden. Het advies omtrent het plan is derhalve positief.

Met vriendelijke groet,

Marco Cruijssen

Senior beleidsmedewerker Verkeer
Gemeente Vught
T. 14073

Postadres: Postbus 10100, 5260 GA Vught
Bezoekadres: Secr. van Rooijstraat 1 Vught

www.bravo.info

Bravo
Brabant vervoert ons

samen met  **ARRIVA**
a company

Memo

Aan : Jan Pieter Been, Regiodirecteur Arriva Zuid
Van : Gemeente Waalwijk, John Swaans
Datum : 12 juli 2019
Betreft : Adviesaanvraag Exploitatieplan 2020 Oost en West Brabant

In het schrijven van 18 juni 2019 vraagt Arriva Zuid een advies aan de Gemeente Waalwijk over het Exploitatieplan 2020 waarin de plannen voor de dienstregeling 2020 voor het openbaar busvervoer in Oost en West Brabant zijn opgenomen.

Wijzigingen in lijnvoering

De wijzigingen voor het openbaar vervoer in de Gemeente Waalwijk zijn voor 2020 beperkt. In het exploitatieplan West zijn voor Waalwijk de volgende wijzigingen opgenomen:

- Buurtbuslijn 233 gaat via het ziekenhuis ETZ Waalwijk rijden waarmee een rechtstreekse reismogelijkheid naar het ziekenhuis ontstaat voor reizigers vanuit Oudheusden Heusden, Elshout en Drunen.
- Scholierenlijn 633 start bij de halte Oporijlaan vanwege het gering aantal opstappers bij de huidige starthalte Van Casterenstraat.

De Gemeente Waalwijk kan zich vinden in deze beperkte wijzigingen in de exploitatie van het openbaar vervoer voor 2020. Het lokale lijnennet is twee jaar geleden aanzienlijk gewijzigd en er is geen aanleiding om deze wijzigingen al weer te herzien. Aanpassing van het buslijnennet is ons inziens op dit moment niet aan de orde.

Inzetten van marketingactiviteiten

Vervolgens gaat het Exploitatieplan uitvoerig in op mogelijke marketingactiviteiten met als doel meer reizigers, een beter imago en een goed bereikbaar Brabants netwerk te behalen. In het exploitatieplan worden diverse activiteiten benoemd die aansluiten bij het Waalwijkse coalitieakkoord "Samen duurzaam vooruit" van mei 2018. Voor mobiliteit zijn de hoofddoelstellingen het versterken van het economisch functioneren, een aantrekkelijke woonlocatie zijn en slim inspelen op maatschappelijke trends zoals duurzaamheid, nieuwe technologische mogelijkheden en vergrijzing. Daarbij zet de gemeente in op Smart Mobility en wil technologische innovaties koppelen aan de duurzaamheidsagenda en economische bereikbaarheidsbelangen. De gemeente gaat vol voor e-bikes/cars, gedragsprojecten en zelfrijdend (service) vervoer.

De Gemeente Waalwijk adviseert daarom om een meer concreet marketingplan in het Exploitatieplan 2020 voor onze gemeente op te stellen welke aansluit bij de eigen ambities. De gemeente heeft hiervoor een structureel budget beschikbaar en dit kan gedeeltelijk worden ingezet voor de uitvoering van concrete marketing- en promotieactiviteiten, de inzet van een mobiliteitshub, of andere innovatieve vormen van het vervoer op de "last mile".

Gebiedsontwikkelingen Oostelijke Langstraat

Om de kwaliteit van de omgeving rond de A59 (tussen 's-Hertogenbosch en Waalwijk) te verbeteren, is het programma Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL) ontwikkeld. Dit zorgt voor meer veiligheid rondom gevaarlijke op- en afritten en meer doorstroming van het verkeer op de A59, zorgt voor behoud van natuur en meer mogelijkheden voor recreatie en economische activiteiten en zorgt voor een betere leefbaarheid in de kernen. Wellicht is het in het Exploitatieplan 2020 nog te vroeg om de gevolgen voor de lijnvoering van de busdiensten vanuit Waalwijk al in beeld te hebben. De Gemeente Waalwijk adviseert toch om tijdig aandacht te hebben voor de voorziene infrastructurele wijzigingen. Wij adviseren om de kwaliteit van het openbaar vervoer als gevolg van deze ontwikkelingen verder te verbeteren.