

Exploitatieplan 2023

West-Brabant



Ontwikkelteam Brabant
16 mei 2023

www.bravo.info

Bravo
Brabant vervoert ons

samen met  **arriva**
a company

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
1.1	Exploitatieplan 2023	4
1.2	Huidige dienstregeling 2022 – 2023 West-Brabant.....	5
1.3	De actualiteit voor concessie West-Brabant.....	5
1.4	Disclaimer Exploitatieplan 2023	6
2	Ontwikkeling vervoervraag vanaf 2015.....	7
2.1	Groei concessie West-Brabant totaal.....	7
2.2	Herstel per OV-product.....	8
2.3	Functioneren dienstregeling 2022	10
3	Herstellen van covid-maatregelen.....	11
3.1	Kader voor herstel maatregelen.....	11
3.2	Uitbreidingen van de dienstregeling 2023.....	12
3.3	Maatregelen die niet hersteld worden.....	19
4	Investeren in Bravo-direct.....	20
5	Van 50 naar 30 km/uur in de kom	21
5.1	Motie Kröger	21
5.2	Input workshops Breda, Tilburg en 's-Hertogenbosch	21
5.3	Verdeling busroutes per wegcategorie.....	22
5.4	Feitelijke snelheid bussen	22
5.5	Conclusies	22
6	Marketing en publiciteit.....	24
6.1	Communicatie en marketing wijzigingen/verbeteringen dienstregeling	24
6.2	Communicatie wijzigingen dienstregeling	24
7	Gevolgen productie dienstregelingen.....	28
7.1	Beschikbaar budget.....	28
7.2	Kwantiteiten dienstregeling 2023	29
7.3	Benodigde dienstregelingen na 2023	29

Bijlage 1: Benuttingsgraad september 2022	30
Bijlage 2: Overzicht maatregelen dienstregeling.....	31
Bijlage 3: Factsheets van 50 naar 30 km/uur.....	33

1 Inleiding

Eindelijk weer een Exploitatieplan !

De aanpassingen van de dienstregelingen zijn vanaf 2020 tot op heden niet gegaan via de gebruikelijke weg van een Exploitatieplan. Sinds maart 2020 heeft corona de inhoud en het proces van het aanpassen van de dienstverlening gedictéerd. Meerdere tussentijdse aanpassingen met als algemeen kenmerk het verlagen van de dienstverlening om het concessiecontract financieel in balans te krijgen zijn er geweest in 2020, 2021 en 2022. Die periode ligt achter ons en die hebben we door afspraken met onze opdrachtgever de Provincie Noord-Brabant goed doorstaan.

Dat wil niet zeggen dat we er al zijn. Met name het herstel van de reizigersaantallen blijkt moeilijk voorspelbaar en wordt tevens negatief beïnvloed door problemen met de uitvoering van de dienstregeling door een tekort aan personeel op een aantal momenten en het houden van stakingen door het personeel voor een betere CAO. Die CAO is er inmiddels en aan het binnenhalen en -houden van het rijdend personeel wordt hard gewerkt. En met succes, maar de realiteit is ook dat dit niet snel gaat. Komen er 100 nieuwe chauffeurs in dienst, dan vertrekken er ook 80 vanwege natuurlijk verloop en leeftijdsontslag. Een processiemars met een aantal risico's omgeven.

In dit Exploitatieplan gaan wij uit van de beschikbaarheid van voldoende personeel per september 2023. Mocht deze aannahme medio 2023 niet realistisch blijken, dan wordt op dat moment bepaald op welk moment het Exploitatieplan wel geïmplementeerd wordt. Het plan wordt inhoudelijk dus niet aangepast, alleen krijgt de dienstregeling een andere aanvangsdatum..

4

1.1 Exploitatieplan 2023

Dit Exploitatieplan 2023 richt zich op een nieuwe dienstregeling per 27 augustus 2023. Dat is een afwijkende datum, want in de regel wijzigt de dienstregeling op de tweede of derde zondag van december. Het moment van de nieuwe dienstregeling is van december 2022 doorgeschoven naar augustus 2023. Belangrijkste reden is het krijgen van meer inzicht in de groei het aantal reizigers en de beschikbaarheid van personeel. Ook de NS wijzigde -behoudens enkele afschalingen- niets aan haar dienstregeling 2023 en dus ontbrak vanuit die invalshoek de noodzaak voor een nieuwe dienstregeling per december 2022.

Dit Exploitatieplan 2023 bevat de laatste grote(re) aanpassingen van de dienstverlening tot einde concessie medio 2025. Voor de periode 2024/2025 volgen slechts kleine(re) aanpassingen, zoals bijvoorbeeld de openstelling van de route via de Haven in Breda. Ook aanpassingen van bushaltes worden verwerkt in de dienstregeling, zoals het vervallen van de Centrumhalte bij de Roselaar en in plaats daarvan twee nieuwe haltes in Roosendaal.

Dus naast de voorstellen voor 2023 legt dit Exploitatieplan tevens de belangrijkste contouren en invulling van de dienstregeling vast tot aan de nieuwe concessie per juli 2025.

1.2 Huidige dienstregeling 2022 – 2023 West-Brabant

De huidige dienstregeling 2022 is een op- en aftelsom van de maatregelen tijdens en na de corona periode en afschalingen als gevolg van het personeelstekort. Zonder dit op ritniveau te benoemen is de algemene lijn van de huidige dienstregeling dat de schoollijnen bijna allemaal verdwenen zijn. Veel 600-lijnen gericht op de AVANS / BUAs in Breda rijden niet meer. Studenten reizen met de reguliere lijnen.

Alle Bravo-direct lijnen rijden in de spitsuren weer zo goed als volledig, in de daluren zijn een aantal frequenties nog wel lager; dit geldt ook voor de Brabantliners tussen Oosterhout / Breda en Utrecht. Op de streeklijnen in en rond Bergen op Zoom, Roosendaal en de stadsdienst Roosendaal zijn nog steeds besparingen zichtbaar, zoals die met name vanuit het Transitieplan zijn genomen in de dienstregeling 2022. In dit Exploitatieplan worden voorstellen gedaan om een aantal van deze maatregelen ongedaan te maken.

De stadsdienst Breda rijdt nog niet volledig volgens de geplande dienstregeling 2022. Vanaf medio 2022 rijdt er de vakantiedienstregeling (basis 2 ritten per uur), aangevuld met extra ritten in de spitsuren op lijn 2 en 4 van / naar de Haagse Beemden. De zeer hoogfrequente assen van Oosterhout en Zundert naar Breda rijden in de ochtendspits iets minder frequent, maar nog altijd 6 tot 11 keer per uur. Deze inperking van de dienstregeling is een gevolg van het personeelstekort. Hiermee wordt er dagelijks een aantal chauffeurs vrijgespeeld, die ingezet worden op de regionale lijnen om daar de dienstregeling in stand te houden.

5

1.3 De actualiteit voor concessie West-Brabant

De actualiteit van de concessie West-Brabant is dat de aanbesteding per medio 2025 is gestart. Dat betekent dat er geen wijzigingen meer op stapel staan. Het gecontroleerd uitrijden van de concessie is aan de orde. Zoals aangegeven dient dit Exploitatieplan voor het doorvoeren van de laatste grote aanpassingen.

De actualiteit geeft ook aan dat er nog steeds de gevolgen zijn van de corona pandemie op de reizigersaantallen. In de eerste weken van 2023 is het herstel ten opzichte van 2019 bijna 80 %. Dit 'tekort' van 20 % reizigers betekent dat het niet mogelijk is om de dienstregeling van de periode voor de pandemie volledig te rijden. De beschikbare financiële middelen binnen het concessiecontract laten een beperkte toename van het aantal dienstregelinguren ten opzichte van het voorgaande jaar. Afspraken tussen Arriva en Provincie Noord-Brabant in het Transitieplan 2021 zijn kaderstellend voor de uitwerking van de dienstregeling.

Naast middelen uit het concessiecontract zijn er nog twee bronnen, waaruit geput kan worden. In eerste instantie is er het Ontwikkelbudget West-Brabant. Een potje waar jaarlijks € 300 K is gestort wordt en dat nog niet leeg is.

In tweede instantie is er een aangenomen motie van Provinciale Staten van oktober 2022 waarin voor elke Brabantse concessie € 1 miljoen beschikbaar wordt gesteld voor herstel van de dienstregeling, bovenop de mogelijkheden binnen het contract.

Tegelijkertijd blijft er een winstwaarschuwing voor het kunnen beschikken over voldoende rijdend personeel boven de markt hangen.

In Breda komt er een nieuwe stalling beschikbaar aan de busbaan naar Teteringen. Dit project wordt uitgewerkt door de Provincie Noord-Brabant en de gemeente Breda. Deze stalling is beschikbaar per start nieuwe concessie in juli 2025.

Er wordt tot een de start van de nieuwe concessie West-Brabant geen investering gedaan in nieuwe ZE-bussen voor de concessie West-Brabant.

1.4 Disclaimer Exploitatieplan 2023

Door de covid periode zijn we een ervaring rijker en een illusie armer. De illusie dat alles maakbaar is op die momenten dat we dat willen is er niet meer. Daarom een disclaimer voor dit Exploitatieplan 2023. Twee moeilijk voorspelbare zaken kunnen om bijstelling vragen van hetgeen er dit plan wordt voorgesteld en gepland. Dat zijn corona gerelateerde zaken (kans klein volgens huidige inzichten) en de ontwikkeling van ons personeelsbestand in 2023. Zonder personeel rijden de bussen niet.

Ook is een aantal voorstellen gekoppeld en afhankelijk van de levering van ZE-bussen in de concessie Oost-Brabant. Mocht hier afgeweken worden van de planning en de levering vertraagd is, dan heeft dat gevolgen voor de introductie van extra Bravo-direct bussen in West-Brabant. Er moet dan naar de omstandigheden gehandeld worden. Of fasering biedt uitkomst of starten met streekbussen in plaats van HOV-bussen. Dit zien we in de loop van 2023.

6

Mocht een van deze zaken de uitwerking en invoering van dit Exploitatieplan hinderen of in de weg staan, dan worden alle betrokkenen hierover tijdig geïnformeerd: wat is het probleem en wat is de oplossing. Dit gebeurt op dezelfde wijze als de afgelopen periode.

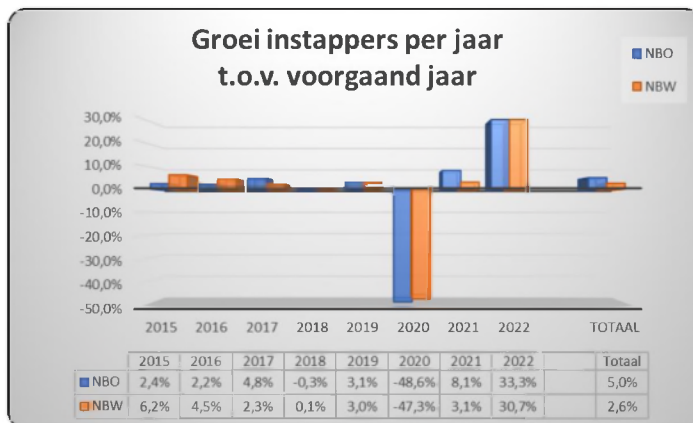
2 Ontwikkeling vervoervraag vanaf 2015

Omdat dit Exploitatieplan 2023 wel een het laatste kan zijn, wordt er bij de monitoring van de vervoervraag niet alleen naar de recente cijfers gekeken, die op de gevolgen van de covid-pandemie zijn gericht, maar ook naar de vervoersprestatie vanaf het begin van de concessie in december 2014. De dienstverlening van Arriva startte toen met het continueren van de 'oude' dienstregeling van Veolia. In de jaren daarna zijn er de nodige aanpassingen geweest om de vraag naar vervoer te stimuleren. In de Exploitatieplannen West-Brabant 2016 t/m 2020 zijn deze aanpassingen uitgewerkt en vastgesteld door Gedeputeerde Staten.

2.1 Groei concessie West-Brabant totaal

In nevenstaande grafiek is het aantal instappers voor de beide Brabantse concessies Oost en West weergegeven. Beiden kennen een voortvarende toename van het aantal instappers vanaf de start van de concessies. In 2018 stagneert deze groei even, maar in 2019 is er weer groei van het aantal reizigers in beide concessies.

Er is niet veel verschil tussen de concessies Oost- en West-Brabant. In totaal over alle jaren is de groei van het aantal instappers in Oost- iets groter dan in West-Brabant.



7

Vanaf 2020 zijn de gevolgen van de corona pandemie duidelijk zichtbaar. Lege bussen, die leiden tot een daling van bijna 50 % van het aantal reizigers. In 2021 -nog onder het juk van corona- een klein herstel. In 2022 een duidelijk beter herstel, met name in de periode na de zomer. Toen waanden we ons corona vrij en waren er geen beperkende maatregelen meer in het reizen en bezoeken van gebruikelijke maatschappelijke activiteiten. Zaken als thuisonderwijs en thuiswerken zijn deels gebleven. Er is nog geen volledig nieuw uitgebalanceerde mobiliteitswereld. Na corona spelen de energieprijzen ook een duidelijke rol op deze markt.

2.2 Herstel per OV-product

Als referentiejaar voor het bepalen van het herstel van de covid pandemie geldt 2019. Dat is het laatste volledige jaar zonder verstorende externe of interne factoren.

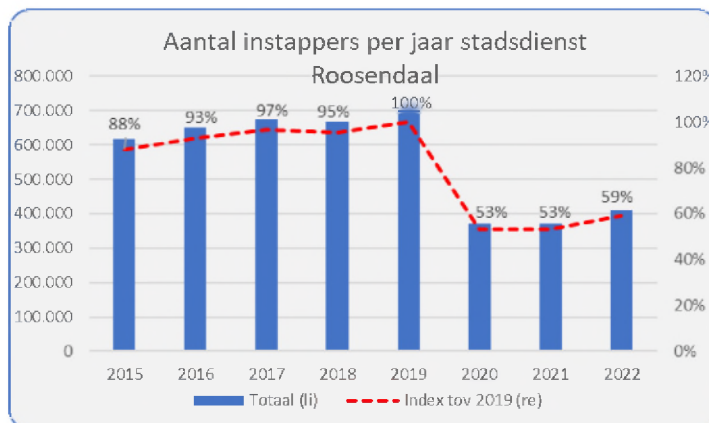
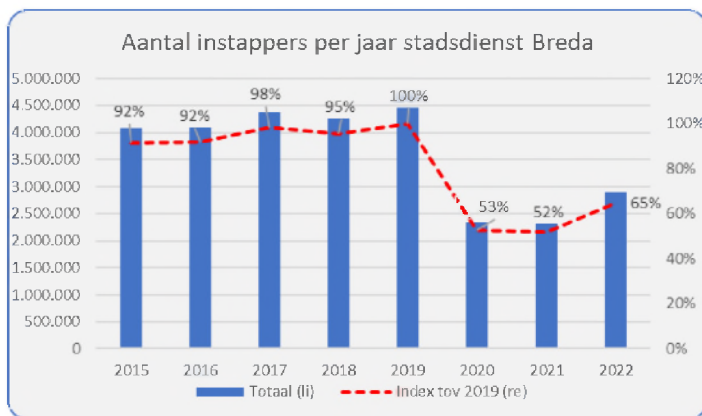
Het herstel ten opzichte van 2019 voor al het vervoer in West-Brabant eind 2022 / begin 2023 loopt tegen de 80 %. Het herstel van het aantal instappers in de lijnen van de stadsdienst Breda blijft daar behoorlijk bij achter met amper 65 %. Dit scheelt zo'n 1,5 miljoen instappers per jaar. Dat is veel. Het lagere gebruik komt op alle lijnen voor, maar met name de lijnen 8 en 9 naar respectievelijk de BUas en de AVANS tonen een groter verlies aan reizigers. Lijn 9 naar de AVANS heeft 53 % van het aantal gebruikers in 2019. Dit zegt ook iets over de veranderde wijze van lesgeven na de corona pandemie, hetgeen ook door de AVANS bevestigd wordt. Voor een of twee lesuren blijven de leerlingen thuis en volgen de les via het scherm.

Het gemiddelde herstel over de overige stadslijnen (1, 2, 4, 5 en 7) is ook 65 %; alleen lijn 1 toont een laag herstel met 58 %.

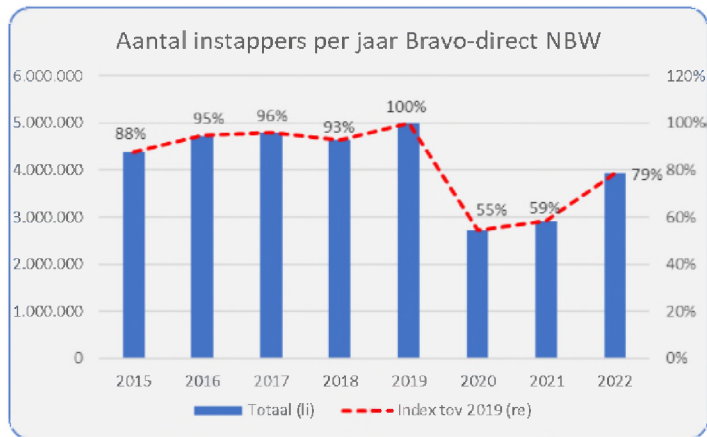
Als een van de oorzaken van deze ontwikkeling is de concurrentie van andere vervoerwijzen binnen de gemeente te noemen. De gemiddelde reisafstand ligt tussen de 3 en 4 km, een afstand die ook goed te fietsen (en zelfs te lopen) is. Ook de ruimte beschikbaarheid van deelscooters in Breda is voor busreizigers wellicht (soms) een alternatief. Het rijden met een lagere frequentie draagt ongetwijfeld ook bij aan een lager gebruik. Onduidelijk is hoe groot deze bijdrage is.

Het gebruik van de stadslijnen in Roosendaal met iets meer dan 400.000 instappers in 2022 niet groot. Ten opzichte van 2019 is het herstel minder dan 60 %. Er tekent zich geen verschil af in het gebruik van de 3 afzonderlijke lijnen.

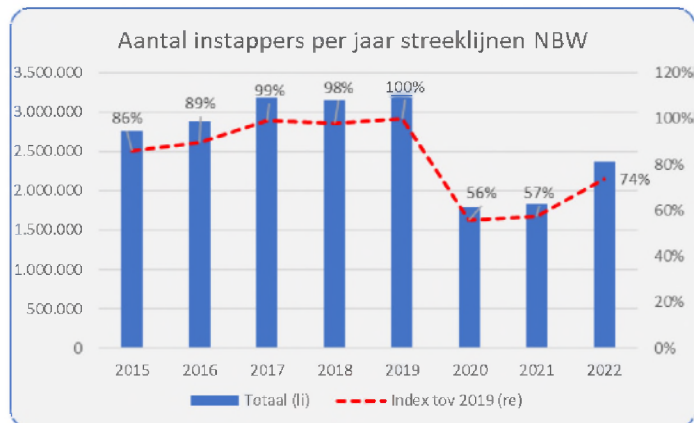
In een middelgrote stad is de concurrentie van de fiets nog groter dan in een grote stad; de gemiddelde afstanden liggen tussen 2 en 2 ½ km. Ook hebben de besparende maatregelen uit het Transitieplan bijgedragen aan een behoorlijke afname van het gebruik van de stadslijnen in Roosendaal.



In 2022 hebben bijna 4 miljoen mensen gebruik gemaakt van de Bravo-direct lijnen in West Brabant. In 2019 was dat 1 miljoen meer. Vandaar een herstelpercentage van bijna 80 % in 2022. Het herstel is redelijk gelijkmatig verdeeld over de verschillende lijnen. Het lagere gebruik is grotendeels toe te wijzen aan het veranderde mobiliteitsgedrag tijdens en na corona. De dienstregelingen van de Bravo-direct lijnen zijn tijdens de pandemie voor het grootste deel op peil gehouden.



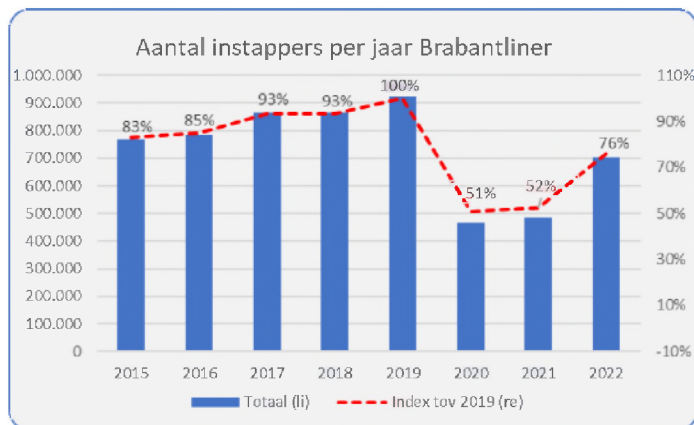
Het herstel van het gebruik van de streeklijnen ten opzichte van 2019 wordt voor een deel vertekend omdat er een ingrijpende aanpassing is geweest van de lijnvoering in en van/naar Bergen op Zoom. Reizigers zijn gemigreerd van de stadslijnen naar de streeklijnen en Bravo-direct lijn 310.



Ook heeft het Transitieplan behoorlijk ingegrepen op de lijnen 104 en 120, waar de dienstverlening in de dalperiode op werkdagen is gestaakt.

De streeklijnen van/naar Breda tonen eenzelfde herstel als de Bravo-direct lijnen met waarden tussen de 75 (lijn 132) en 80 % (lijn 115).

Het herstel over de drie Brabantliners is per lijn verschillend, hetgeen met name door aanpassing in de dienstregeling is veroorzaakt. In totaal 76 % herstel ten opzichte van 2019. Het veranderde reisgedrag van en naar de onderwijsinstellingen in Breda hebben hieraan bijgedragen en tevens het feit dat Brabantse forenzen, die in Utrecht werken meer thuiswerken.



Van het gebruik van de buurtbussen in West Brabant is geen aparte grafiek gemaakt. Tijdens de pandemie hebben ze 1 ½ jaar stilgestaan. Ze rijden weer vanaf voorjaar 2022. Het herstel in 2022

ten opzichte van 2019 is 73 %. In ieder geval een teken dat de gebruikers van de buurtbussen zo goed als in gelijke mate terugkomen.

2.3 Functioneren dienstregeling 2022

In alle Exploitatieplannen zijn overzichten van de benuttingsgraad opgenomen van alle lijnen per dag van week en periode van de dag. In bijlage 1 is dit bekende overzicht opgenomen voor de lijnen in West-Brabant. De definitie is: reizigerskilometers / dienstregelingkilometers. In feite de vervoervraag versus het vervoeraanbod.

De gegevens zijn van september 2022. De maatregelen uit het Transitieplan waren nog van kracht, het regionale vervoer reed zo goed als volledig en in de stad Breda reed de vakantiedienstregeling.

Vergelijking met de benuttingsgraad vanuit 2019 (zie Exploitatieplan West-Brabant 2020) laat ook het lagere gebruik van de buslijnen zien. Voor de stadsdienst Breda geldt dat er met name op werkdagen minder 'groen' te zien is. In de weekeinde is het verschil tussen 2022 en 2019 kleiner. Dit duidt op een lager busgebruik met name op de werkdagen. Dat geldt voor alle perioden van de werkdag, dus ook de avonden hebben een lager gebruik. In september 2022 reed in Breda er een afgeschaalde stadsdienst (dus minder dienstregelingkilometers). Dit toont zich niet in de cijfers; de ingezette capaciteit is meer dan voldoende om de vervoervraag aan te kunnen.

Voor de stadsdienst Roosendaal geldt dat de kleuren niet veel anders zijn, maar wel dat de waarden van de benuttingsgraad in 2022 iets meer dan de helft van 2019 zijn. Dit correspondeert met een herstel van ca. 60 % (zie vorige paragraaf). Gelijk aan de stadsdienst Breda zijn de verschillen in het weekeinde kleiner.

Voor de regionale lijnen geldt hetzelfde. Minder 'groen' op werkdagen. De spitsuren blijven wel groen, maar de waarden zijn lager in 2022.

Conclusie is dat er over de volle breedte minder gebruik wordt gemaakt van het busvervoer in West-Brabant. Hierbij is het verschil op werkdagen groter dan in het weekeinde.

2.4 Verwachte ontwikkeling vervoer na 2023

Het prognosemodel dat Arriva landelijk (met differentiatie naar regio's) hanteert voor alle concessies voorspelt een herstel van het aantal reizigers eind 2023 van 87 % voor de concessie West-Brabant.

De dienstregeling 2023 rijdt echter ook in 2024 en misschien wel tot einde concessie in juli 2025. Daarom wordt voor de dienstregeling 2023 gewerkt met een herstelpercentage van 90 %. Dat geldt vrijwel zeker voor de regionale lijnen, kijkende naar het gerealiseerde herstel en de investeringen in de kwaliteit van de dienstregeling door uitvoering van dit Exploitatieplan.

Voor het herstel van de stadsdiensten Breda en Roosendaal ligt het herstelpercentage eind 2023 en in 2024 mogelijk lager.

3 Herstellen van covid-maatregelen

Covid heeft hard ingegrepen in de dienstregeling van het openbaar vervoer. De tussentijdse aanpassingen van de dienstregeling sloten slecht aan bij de ontwikkeling van de mobiliteitsvraag van de Brabanders. Net na de uitbraak in het voorjaar van 2020 reed bijna de volledige dienstregeling met lege bussen. Het Rijk vroeg dit ook om mensen met kwetsbare beroepen te vervoeren van en naar hun werk. In 2021 werden voor alle concessies in Nederland Transitieplannen gemaakt om het Rijk te overtuigen van de noodzaak van het dekken van de financiële tekorten, die ontstaan waren door het lagere gebruik van het openbaar vervoer en daarmee ook de lagere inkomsten voor de vervoerders. De regeling met de Beschikbaarheids Vergoeding Openbaar Vervoer (BVOV) werd ingesteld en Arriva maakte afspraken met de opdrachtgever Provincie Noord Brabant om 10 % minder dienstregelingen te rijden. Dit is doorgevoerd in de dienstregeling 2022 op het moment dat er juist weer meer gereisd werd. Een ongelukkige samenloop en niet altijd begrepen door de reizigers en lokale bestuurders: meer reizigers en gelijktijdig minder bussen.

Nu is het moment er weer op deze bezuinigingen tegen het licht te houden en te bepalen hoe er weer opgeschaald wordt. Randvoorwaardelijk hierbij zijn de meerjarige afspraken die vastgelegd zijn tussen Arriva en Provincie Noord-Brabant in het Transitieplan 2021.

3.1 Kader voor herstel maatregelen

Om enige structuur aan te brengen in de beoordeling welke maatregel wel of net te herstellen is een kader opgesteld (en vastgesteld in het Tactisch Ontwikkel Team West-Brabant; TOT). Onderstaande in cursief de gemaakte afspraken, zoals die de basis vormen op weg naar herstel van de dienstregeling en de reizigersaantallen.

De doelen die verbonden zijn aan het herstel van het vervoer en de uitbreiding van de dienstregeling zijn:

- Generen van extra inkomsten door het vervoeren van meer reizigers. Hiermee moet het onderdeel vervoer uit het Transitieplan een substantiële bijdrage leveren aan het opnieuw in balans brengen van de concessiecontracten in termen van kosten en inkomsten.*
- Bieden van een kwalitatief aantrekkelijk vervoerproduct. Hierbij geldt dat de dienstregelingen niet per definitie teruggeplaatst worden op de plaatsen en momenten waarop ze bezuinigd zijn. Prioriteit vanuit Arriva ligt bij de meer hoogwaardige vervoerproducten, omdat daar simpelweg meer reizigers mee bediend worden.*
- Aansluiting bij bestuurlijke en maatschappelijke vraagstukken door het uitbreiden van de dienstregelingen. Hiervoor is input vanuit derden (gemeenten en regio's) een noodzaak.*

Het herstel van het vervoer kan zich tonen in aanpassingen van het netwerk of het aanpassen (lees: toename) van frequenties en bedieningsperiodes van bestaande buslijnen.

Het is geen doel op zich de bezuiniging volledig terug te draaien; blijft het herstel van het vervoer achter ten opzichte van 2019, dan past hier mogelijk ook de inzet van een lager aantal dienstregelingen bij. Het gaat om het vinden van een nieuw evenwicht. Het maximum aantal dru's blijft conform het concessiecontract, inclusief een aantal aanvullende afspraken.

Daarnaast heeft een stagiair van de BUas de besparingsmaatregelen doorgerekend op het aantal reizigers dat er per dienstregelinguur benadeeld is door het schrappen van ritten. In de context van bovenstaande afspraken is er voor alle categorieën een invulling gegeven. Het voert te ver om dit hier op ritniveau te behandelen. Het TOT heeft het voorstel geaccordeerd, zoals in de volgende paragraaf uitgewerkt is.

3.2 Uitbreidingen dienstregeling 2023

In bijlage 2 zijn alle ingrepen in de dienstregeling in de context van corona van de afgelopen jaren vermeld. In kleuren is aangegeven welke maatregelen er tussentijds al gerepareerd zijn en welke maatregelen er via dit Exploitatieplan worden teruggezet. Daarnaast wordt de dienstverlening ook nog op andere plaatsen en momenten aangepast. Onderstaand worden alle maatregelen per regio op een rij gezet.

1 Breda Stad

Lijn 1 rijdt in de ochtendspits van Centraal Station naar de Hoge Vucht in de dienstregeling 2022 4x per uur. Bij de halte Biesdonkweg ligt een van de locaties van de onderwijsgroep Curio. In het drukste anderhalf uur van de ochtendspits is de gemiddelde bezetting 64 reizigers per rit, met een maximum van 80 reizigers per rit.

In de dienstregeling 2023 rijden in de ochtendspits vijf ritten extra, zodat lijn 1 in het drukste anderhalf uur van de ochtendspits 8x in plaats van 4x per uur rijdt naar Curio locatie Biesdonkweg. De dienstregeling is daarmee weer vergelijkbaar met de dienstregeling 2020 voor corona.

12

2 Breda Streek

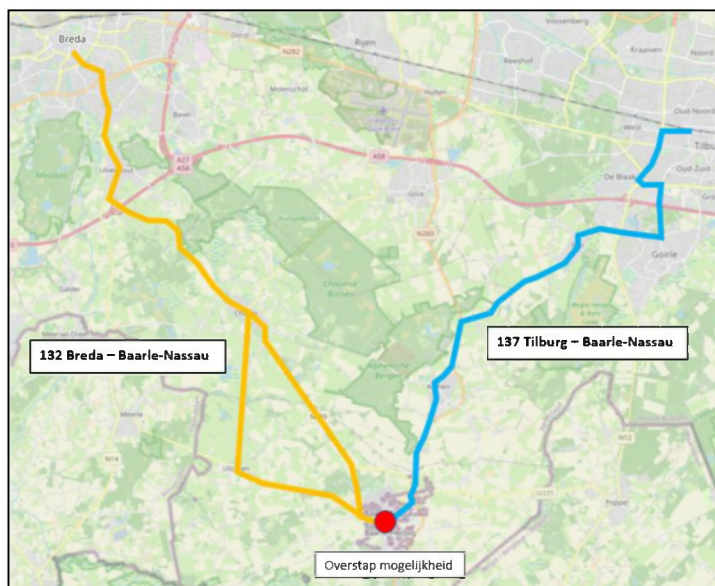
Lijn 132 rijdt al sinds jaar en dag vanaf Breda via Ulvenhout, Chaam, Baarle-Nassau, Alphen, Riel, Goirle naar Tilburg op en neer. Tussen Chaam en Baarle-Nassau wordt via De Gaarshof of via Ulicoten gereden.

In de dienstregeling 2023 wordt lijn 132 geknipt in twee lijnen:

- Lijn 132 Breda – De Gaarshof / Ulicoten - Baarle-Nassau v.v.
- Lijn 137 Tilburg – Baarle-Nassau v.v.

Een viertal redenen liggen aan deze knip ten grondslag:

- De vervoerbreek in deze lijn; de lijn is aan Bredase zijde stukken drukker dan aan Tilburgse zijde. Breda wordt nog steeds drukker, terwijl Tilburg stabiliseert. Gevolg zijn de wisselende frequenties aan beide zijden van de lijn.
- De wisselende frequenties leiden tot een suboptimale dienstregeling. Doorkomsttijden in Chaam, Ulvenhout en



Breda Zuid en daarmee de treinaansluitingen in Breda zijn afhankelijk van de doorgaande ritten naar/van Tilburg.

- Het is een lange lijn over krappe infrastructuur (o.a. afgewaardeerd vanwege nieuwe provinciale wegen buiten de kom om) waar o.a. veel landbouwverkeer op zit. Dat staat de betrouwbaarheid van de lijn in de weg.
- Tenslotte wil de provincie de lijn tussen Breda en Baarle-Nassau in de nieuwe concessie opwaarderen tot een Directlijn, de dienstregeling 2023 sorteert hier op voor.

Grootste voordeel is dat voor beide lijnen de dienstregeling beter kan worden afgestemd op aansluitingen in Breda en Tilburg. Nadeel is dat doorgaande reizigers bij Baarle-Nassau worden geconfronteerd met een overstap. Op een gemiddelde werkdag gaat het om ongeveer 44 reizigers op een totaal van 878 reizigers.

Met de nieuwe dienstregelingsopzet zijn er op werkdagen overdag, tijdens de reguliere en vakantiedienstregeling, samen met lijn 7 van de stadsdienst Breda verspreid over het uur in beide richtingen altijd vier reismogelijkheden tussen Breda Valkeniersplein, Vlaszak en Centraal Station. Werkdagen overdag blijft lijn 132 om en om via de Gaarshof en/of Ulicoten reizen. Tijdens de vakantieperioden in de daluren krijgt Ulicoten daarmee ook een busbediening. Via de Gaarshof rijden dan een aantal ritten minder.

De eerste rit op werkdagen rijdt 10 minuten vroeger, op zaterdag en zondag een klein halfuur later. Dagelijks rijdt de laatste rit een klein half uur later.

3 HOV Etten-Leur

Op de HOV-lijnen 311 (Oud Gastel – Etten-Leur – Breda v.v.), 312 (Roosendaal – Etten-Leur – Breda v.v.) en 316 (Etten-Leur – Breda v.v.) wordt de dienstregeling uitgebreid en tevens wijzigt de opzet van de dienstregeling.

In de dienstregeling 2023 rijdt op werkdagen overdag vrijwel hetzelfde voorzieningenniveau als in de dienstregeling 2020 voor corona:

- Lijn 311 rijdt de spitsfrequentie van 4x per uur naar/van Breda zowel in de ochtend- als in de middagspits langer door. Aan de randen van de spitsuren betekent dit een frequentieverhoging van 2x naar 4x per uur. Alle spitsritten in de spitsrichting rijden van/naar Oud Gastel i.p.v. van/naar Oudenbosch, in de tegenspits blijft Etten-Leur Centrum het eind- c.q. beginpunt;
- Lijn 312 rijdt overdag tussen Roosendaal en Etten-Leur altijd weer 2x per uur, i.p.v. de huidige 1x per uur in de daluren en in de vakantieperioden ook in de spitsuren.

In het weekend wordt het voorzieningenniveau op lijn 311 uitgebreid. Tussen Oudenbosch en Breda v.v. rijdt lijn 311 tussen 11 en 19 uur 2x in plaats van 1 x per uur. Samen met lijn 312 op het gezamenlijke traject Etten-Leur – Breda v.v. 3x in plaats van 2x per uur. Aanleiding zijn de hoge bezettingen van lijn 311 elke zaterdag en zeker op zaterdagen waarbij er evenementen in Breda zijn. Op een gemiddelde zaterdag is de gemiddelde bezetting in de drukste richting 25 tot 31 reizigers per rit, exclusief kinderen tot 11 jaar die gratis met hun ouders meereizen.

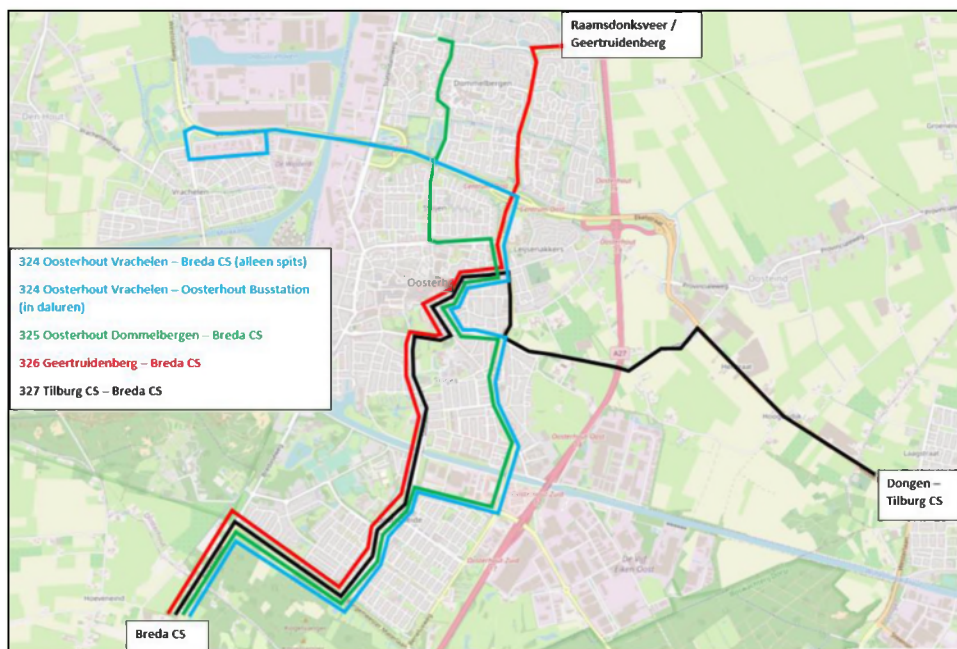
De dienstregelingsopzet van lijn 316 wijzigt op werkdagen overdag.
In de ochtend worden de volgende aansluitingen geboden:

- In Breda van bus op de Intercity naar Eindhoven; Reizigers die vanaf Etten-Leur al met de trein naar Breda reizen en verder willen reizen naar Eindhoven hebben in Breda een overstaptijd van 18 minuten. Reizen met lijn 316 vanuit de Schoenmakershoek is sneller;
- In Breda van bus op de Intercity Direct naar Rotterdam – Schiphol – Amsterdam; Reizigers die vanaf Etten-Leur al met de trein naar Breda reizen en verder willen reizen naar Schiphol – Amsterdam hebben in Breda een overstaptijd van 30 minuten. Reizen met lijn 316 vanuit de Schoenmakershoek is sneller;
- In Etten-Leur van bus op de Intercity naar Roosendaal met aldaar overstapmogelijkheden naar Bergen op Zoom en Zeeland; Momenteel wordt deze aansluiting net niet geboden, in de nieuwe dienstregeling wel.

4 HOV Oosterhout

Gedurende Corona is de dienstregeling diverse malen afgeschaald en geoptimaliseerd binnen de toen geldende dienstregeling. Diverse dienstregelingwijzigingen verder is de dienstregeling nu ingewikkeld en niet optimaal voor de reiziger. Daarnaast is de reizigersgroei van/naar Oosterhout de hoogste van de regio en is uitbreiding van de dienstregeling gerechtvaardigd. De DR2023 staat in het teken van veel wijzigingen die het netwerk en dienstregeling sterker maken en behoudt wat al sterk is.

De routes van de lijnen 325 326 en 327 blijven ongewijzigd. Lijn 328 Oosterhout Vrachelen – Busstation – Dongen – Tilburg v.v. wordt opgeheven. De in de dienstregeling 2020 geïntroduceerde lijn 324 Oosterhout Vrachelen – Busstation – Europaweg – Teteringen – Breda Centraal Station v.v. keert na corona weer terug in de dienstregeling. In Oosterhout wordt via de Europaweg i.p.v. via de Slotlaan gereden.



Lijn 324 rijdt op werkdagen overdag altijd 2x per uur tussen Vrachelen en Busstation v.v. , ook in de vakantieperioden. Buiten de vakantieperioden in de spitsuren rijdt de lijn 2x per uur door naar/van Breda, Centraal Station. Wanneer lijn 324 niet doorrijdt naar/van Breda is er bij het Busstation altijd aansluiting naar/van Breda en Tilburg v.v. Deze aansluitingen verbeteren (fors) ten opzichte van de aansluitingen die lijn 328 biedt.

De frequenties van de lijnen 325,326 327 blijven in de vakantieperioden, avonduren en op zondag ongewijzigd. Zaterdagmiddag gaan alle drie de lijnen naar/van Breda, Centraal Station weer 2x i.p.v. 1x per uur rijden. Op het gezamenlijke traject Oosterhout – Teteringen – Breda Centraal Station v.v. rijdt 6x per uur i.p.v. 3x per uur een bus.

Op basis van de geprognoseerde bezettingen rijden de drie lijnen op werkdagen de volgende dienstregeling:

De frequentie van lijn 325 is overdag altijd 2x per uur. De huidige extra spitsritten worden door lijn 324 overgenomen. Lijn 324 en 325 rijden in de spitsuren samen een strakke kwartierdienst naar/van o.a. de kantoren rondom de Europaweg.

De frequentie van lijn 326 is in de daluren 2x per uur, in de spitsuren 4x per uur. Grotendeels gelijk aan nu, echter wordt de 4x per uur nu van/naar Geertruidenberg i.p.v. Raamsdonksveer en/of Oosterhout aangeboden. Ook rijdt de spitsfrequentie langer door. Een aantal ochtendspitsritten tussen Oosterhout en Breda, Centraal Station worden voortaan onder lijnnummer 327 gereden.

De frequentie van lijn 327 wordt op werkdagen overdag altijd 4x per uur, waarvan 2x per uur naar/van Breda, Bijster en 2x per uur naar/van Breda, Centraal Station. Tussen Oosterhout en Tilburg v.v. betreft het in de spitsuren overname van ritten van de opgeheven lijn 328, in de daluren betekent het een frequentieverhoging gelijk aan de dienstregeling 2020 voor Corona. Tussen Oosterhout en Breda betreft het in de ochtendspits overname van ritten van lijn 326, in de daluren en middagspits betekent het een frequentieverhoging hoger aan de dienstregeling 2020 voor Corona. De groei in de spitsuren, het meer gespreid reizen na corona en de verdere groei heeft zijn weerslag op de bezettingen in de daluren waardoor de extra ritten in een behoefte voorzien. Dongen kan overdag 4x in plaats van 2x per uur rechtstreeks naar Breda!

In het drukste uur in de ochtendspits zijn bovenop genoemde frequenties extra ritten van Raamsdonksveer naar Breda nodig. Deze worden gecombineerd met ritten Sleeuwijk – Raamsdonksveer tot schoolliner 626.

In de weken voor de zomervakantie zijn er minder reizigers en rijden wij volgens de mei-juni dienstregeling. De volgende lijndelen en/of ritten vervallen dan:

- Lijn 324 rijdt alleen tussen Oosterhout, Vrachelen en Busstation
- Lijn 326 rijdt in de tegenspitsrichting 2x in plaats van 4x per uur
- Lijn 327 rijdt in de daluren 2x in plaats van 4x per uur

Op alle trajecten zijn de frequenties gelijk aan de dienstregeling 2022.

In onderstaande tabellen worden de frequenties op werkdagen op de corridors Oosterhout – Breda en Oosterhout – Tilburg in beeld gebracht.

Frequentietabel Oosterhout – Breda (in spitsrichting) 2020

Lijn	Ochtendspits	Daluren	Middagspits	Avonduren
324 Vrachelen - Breda	2x	0x	2x	0x
325 Dommelbergen - Breda	4x	2x	2x	1x

326 Geertruidenberg - Breda	6x	2x	4x	1x
327 Tilburg – Breda	2x	2x	2x	1x
Frequentie totaal	14x	6x	10x	3x

September 2022

Lijn	Ochtendspits	Daluren	Middagspits	Avonduren
324 Vrachelen - Breda	0x	0x	0x	0x
325 Dommelbergen - Breda	2x	2x	2x	1x
326 Geertruidenberg - Breda	8x	2x	6x	1x
327 Tilburg – Breda	2x	2x	2x	1x
Frequentie totaal	12x	6x	10x	3x

2023

Lijn	Ochtendspits	Daluren	Middagspits	Avonduren
324 Vrachelen - Breda	2x	0x	2x	0x
325 Dommelbergen - Breda	2x	2x	2x	1x
326 Geertruidenberg - Breda	4x	2x	4x	1x
327 Tilburg – Breda	4x	4x	4x	1x
Frequentie totaal	12x	8x	12x	3x

Frequentietabel Oosterhout – Tilburg

2020

Lijn	Ochtendspits	Daluren	Middagspits	Avonduren
327 Breda - Tilburg	2x	2x	2x	2x
328 Oosterhout - Tilburg	2x	2x	2x	0x
Frequentie totaal	4x	4x	4x	2x

September 2022

Lijn	Ochtendspits	Daluren	Middagspits	Avonduren
327 Breda - Tilburg	2x	2x	2x	2x
328 Oosterhout - Tilburg	2x	0x	2x	0x
Frequentie totaal	4x	2x	4x	2x

2023

Lijn	Ochtendspits	Daluren	Middagspits	Avonduren
327 Breda - Tilburg	4x	4x	4x	2x
328 Oosterhout - Tilburg	0x	0x	0x	0x
Frequentie totaal	4x	4x	4x	2x

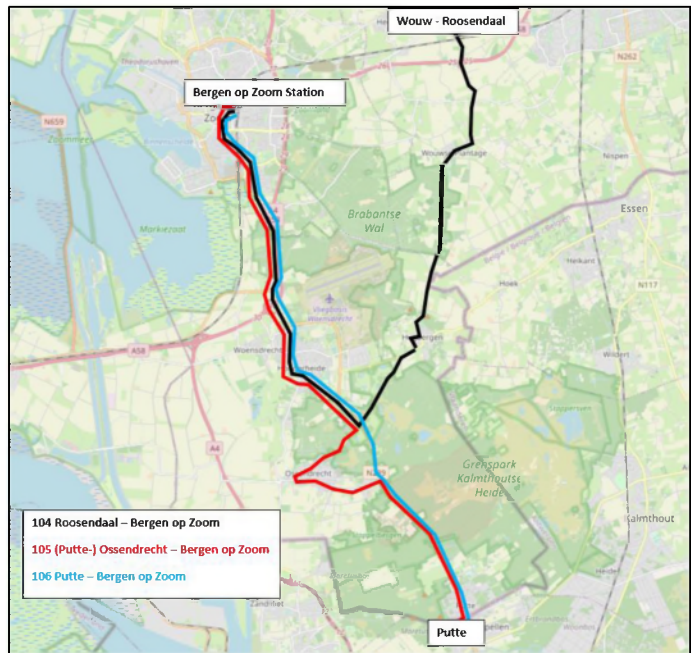
5 Regio Roosendaal

De stadsdienst Roosendaal gaat in de vakantieperioden weer 4x in plaats van 2x per uur naar alle wijken rijden. Niet betekent dit een verdubbeling van de frequentie, ook de reistijd wordt door kortere routes en verbeterde aansluitingen ook korter. In het weekend vertrekken de laatste ritten weer rond 21:15 in plaats van 18:45 vanaf het Station. De dienstregeling is daarmee op deze momenten weer gelijk aan de dienstregeling 2020 voor Corona.

6 Regio Bergen op Zoom

De lijnvoering en dienstregeling van lijn 104 in de dienstregeling 2020 wordt nagenoeg volledig hersteld:

- Lijn 104 rijdt ook weer tussen Bergen op Zoom en Hoogerheide, via de route van lijn 105/106 dus niet via het Ziekenhuis. Het ziekenhuis blijft wel met een overstap op Bergen op Zoom Station bereikbaar. In Hoogerheide wordt, behalve 1 rit in de ochtendspits, niet meer via de Aviolandalaan gereden, de lijnen 105/106 blijven hier wel rijden;
- Lijn 104 rijdt overdag altijd 1x per uur tussen Bergen op Zoom, Hoogerheide, Huijbergen, Wouwse Plantage, Wouw en Roosendaal v.v. ;
- Huijbergen krijgt daarmee weer een rechtstreekse verbinding met Bergen op Zoom en zowel Huijbergen als Wouwse Plantage hebben in de daluren weer een busverbinding met zowel Bergen op Zoom als Roosendaal.

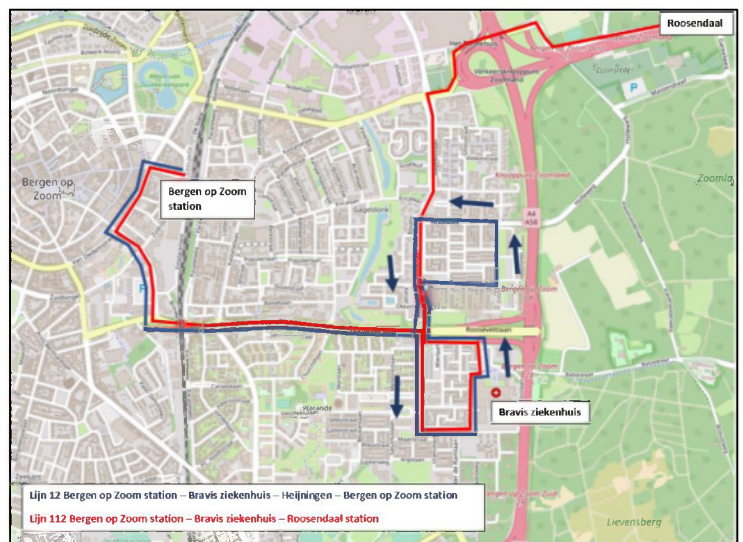


17

Lijn 104 en 112 rijden tussen Wouw en Roosendaal gezamenlijk in een halfuurdienst. In Roosendaal wordt altijd aangesloten op de Intercity's naar/van Dordrecht – Amsterdam en Breda – Zwolle. In Bergen op Zoom wordt afhankelijk van het type trein en de periode van de dag aangesloten op treinen zowel naar/van Roosendaal en Zeeland.

Tussen Bergen op Zoom en Hoogerheide v.v. rijdt overdag altijd 3x per uur een bus, in de spitsuren 4x per uur. Vanwege de extra uurdienst van lijn 104 gaat lijn 110 tussen Bergen op Zoom en Hoogerheide 1x in plaats van 2x per uur rijden v.v.

Lijn 112 rijdt op werkdagen overdag elk half uur 2x per uur binnen Bergen op Zoom en rijdt 1x per uur door naar/van Heerle-Wouw-Roosendaal v.v. Vanwege infrastructurele beperkingen is de korte slag binnen Bergen op Zoom afwijkend van de lange slag naar/van Roosendaal, wat bij reizigers tot verwarring leidt. De korte slagen rijden daarom voortaan onder lijnnummer 12.



De dienstregeling blijft ongewijzigd.

Lijn 310 rijdt in de daluren ook weer 2x in plaats van 1x per uur naar/van Rotterdam. Zo wordt op werkdagen overdag altijd 2x per uur naar/van Rotterdam gereden, gelijk aan de dienstregeling 2020.

De rijtijd van lijn 310 wordt korter omdat de langdurige omleiding Halsterseweg is vervallen en definitief de normale snellere route via de Halsterseweg weer kan worden gereden. Tevens is de nieuwe Haringvlietbrug aangelegd en zijn daarmee de snelheidsbeperkingen op de Haringvlietbrug vervallen.

Lijn 310, 112 en 105 rijden ook weer zondagavond na 21 uur. De dienstregeling 2020 is daarmee hersteld.

7 Brabantliners

De voorbereidende werkzaamheden op de A27 starten eind 2023, het verkeer zal vanaf 2024 van de werkzaamheden merken. Hoe en in welke mate is op dit moment nog onbekend, daarom worden in de dienstregeling 2023 alleen de hoogstnoodzakelijke aanpassingen doorgevoerd:

- Extra rijtijd in de spitsuren. Ten tijde van Corona zijn de rijtijd in de spitsuren ingekort vanwege het uitblijven van files. Nu zien we (helaas) dat de files vrijwel volledig weer het dagelijkse beeld op de A27;
- Om voldoende capaciteit te rijden wij in de ochtendspits 1 extra rit extra naar/van Utrecht, in de middagspits 3 extra ritten naar/van Utrecht. In het drukste uur van de ochtendspits en in het drukste anderhalf uur van de middagspits rijdt 6x per uur een Brabantliner naar/van Utrecht.
- Zaterdag gaan zowel lijn 400 als lijn 401 de gehele dag weer elk uur rijden. De huidige uurdienst van lijn 400 die doorrijdt naar/van Breda is momenteel al niet toereikend en is in de ochtend naar Utrecht en in de middag van Utrecht al uitgebreid naar een halfuurdienst tussen Oosterhout en Utrecht v.v. Echter komt de Brabantliner ook op andere momenten van de dag elders te krap in het jasje te zitten. Alle reden dus om de situatie uit de dienstregeling 2020 weer te herstellen. Naast de structurele frequentieverhoging is ook Breda weer sneller bereikbaar doordat reizen via Oosterhout vervalt.
NB: op zondag sluit de uurdienst van lijn 400 die doorrijdt naar/van Breda aan op de vraag en blijft de zondagsdienstregeling daarom ongewijzigd.

8 Altena

De buurtbussen in Altena rijden sinds 9 januari 2023 volgens een nieuwe route en dienstregeling. Deze wordt 27 augustus ongewijzigd doorgezet.

Lijn 120 gaat in de daluren 2x per uur tussen Werkendam en Sleeuwijk, Tol rijden. Voor Gorinchem, Breda en Den Bosch kan bij Sleeuwijk, Tol worden overgestapt. In de spitsuren rijdt lijn 120 buiten de vakantieperiodes 1x per uur tussen Werkendam, Sleeuwijk, Tol en Gorinchem v.v. Lijn 621 blijft op die momenten ook naar/van Werkendam rijden zodat 2x per uur een reismogelijkheid blijft.

Tijdens de vakantieperioden blijft de frequentie in de spitsuren 2x per uur tussen Werkendam en Sleeuwijk, Tol. Lijn 621 rijdt op die momenten niet, tussen Sleeuwijk, Tol en Gorinchem v.v. kan met lijn 121 en 402 worden gereisd.

3.3 Maatregelen die niet hersteld worden

Om het totaalbeeld te houden op alle maatregelen van de afgelopen jaren en ook met name hetgeen niet hersteld wordt via dit Exploitatieplan zijn deze maatregelen in bijlage 2 zichtbaar: de kleurloze regels.

4 Investeren in Bravo-direct

Binnen het beleidskader van de ontwikkeling van het openbaar busvervoer in Brabant speelt Bravo-direct een grote rol. Deze lijnen vormen -samen met de treinen- de ruggengraad van het OV-systeem in de provincie Noord-Brabant. In de verschenen beleidsstukken voor de aanbesteding van de concessie West-Brabant staan meerdere nieuwe bravo-direct lijnen. Bestaande goed functionerende streeklijnen worden geupgrade naar Bravo-direct kwaliteit.

Binnen de concessie Oost-Brabant komen dit najaar 20 Bravo-direct bussen beschikbaar. Dit zijn dieselmotoren, die vervangen worden door ZE-bussen, maar die nog niet afgeschreven zijn en prima ingezet kunnen worden. Het zijn dezelfde Volvo bussen die momenteel ook in West-Brabant rijden op de Bravo-direct lijnen tussen Etten-Leur en Breda en Oosterhout en Breda / Tilburg.

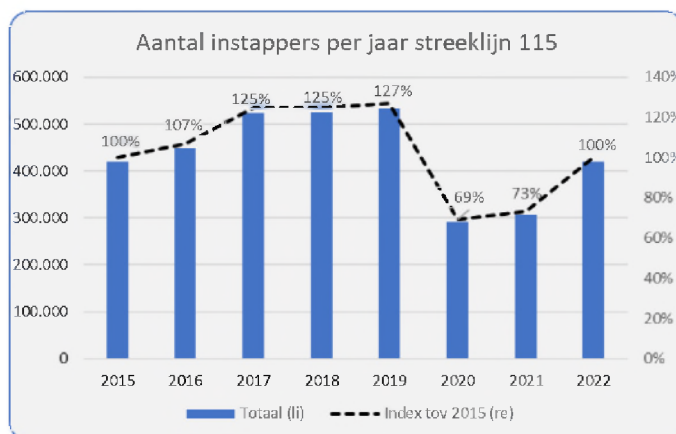


Hierdoor ontstaat er een mogelijkheid om binnen de looptijd van de huidige concessie nog een kwaliteitssprong te maken op een bestaande streeklijn. Alleen het vervangen van een streekbus door een Bravo-direct bus is niet voldoende; andere kenmerken zoals directheid van de route en een hoge frequentie en snelheid zijn belangrijke kenmerken. De huidige streek lijn 115 heeft deze kenmerken (zie tabel).

Ochtendspits	Daluren	Middagspits	Avond	Zaterdag	Zondag
4x (6x tussen 7:00 en 8:00)	2x	4x	2x (na 21:00 1x)	2x (tot 12:00 1x)	1x

Nevenstaande grafiek geeft ook aan dat er potentieel aanwezig is op lijn 115. Een forse groei van 27 % tot en met 2019. Investeren in kwaliteit kan deze groei verder faciliteren en het herstel van de covid maatregelen stimuleren. Vorig jaar waren er net zoveel reizigers als in 2015.

Het voorstel is om zes Bravo-direct bussen in te zetten op lijn 115, die dan Bravo-direct lijn 315 gaat heten.



Ook worden er drie extra Bravo-direct bussen ingezet bij het upgraden van de bestaande Bravo-direct lijnen in West-Brabant. De spitsen worden verdicht tussen Oosthout en Breda en Etten-Leur en Breda. Ook wordt de dienstregeling buiten de spitsen uitgebreid, maar dat kost geen extra bussen. Zie voor de exacte invulling hiervan paragraaf 3.2.

5 Van 50 naar 30 km/uur in de kom

5.1 Motie Kröger

De motie Kröger is door de Tweede Kamer aangenomen in 2020. In deze motie wordt ter verhoging van de verkeersveiligheid gepleit voor het instellen van 30 km/uur als maximum snelheid binnen de bebouwde kom. Straten of wegen met een maximum snelheid van 50 km/uur zijn dan de uitzondering op de regel.

Momenteel wordt er landelijk gewerkt aan een afwegingskader en worden basisprincipes benoemd voor de inrichting van de weg. Met name op wegen waar openbaar vervoer rijdt (bus of tram) moeten er keuzes en afwegingen gemaakt worden. Duidelijk is wel dat op die wegen er een 'nieuwe' wegcategorie ontstaat: GOW 30 (GebiedsOntsluitingsWeg met 30 km/uur als maximum snelheid).

Landelijk verschijnen momenteel meerdere artikelen, waarbij er gezocht wordt naar nuancering en respect voor de diverse belangen die spelen. Hierbij zijn vervoerders natuurlijk ook gebaat bij een hogere mate van verkeersveiligheid enerzijds, maar anderzijds levert het openbaar vervoer ook een bijdrage aan doelstelling op gebied van mobiliteit, bereikbaarheid en duurzaamheid.

Dit Exploitatieplan gaat niet de oplossing brengen voor deze discussie die op gemeentelijk niveau gevoerd wordt. Maar wil wel een bijdrage leveren door de vraag te beantwoorden: 'Met welke snelheid rijden de stadsbussen nu eigenlijk in de grote Brabantse steden?'.

En: kan het antwoord op deze vraag input leveren voor hetzelfde vraagstuk in kleinere gemeenten?

5.2 Input workshops Breda, Tilburg en 's-Hertogenbosch

Arriva heeft in het najaar van 2022 workshops georganiseerd met de gemeenten Breda, Tilburg en 's-Hertogenbosch met als onderwerp de verlaging van de maximum snelheid binnen de kom naar 30 km/uur: hoe zitten deze gemeenten in deze discussie en wat zijn mogelijk de gevolgen voor het busvervoer.

Opvallend is dat alle drie de gemeenten dit vraagstuk op een andere wijze benaderen. Het belang ervan verschilt op de lokale mobiliteitsagenda. De een denkt na over een gebiedsbenadering, terwijl de andere dit op wegvak niveau benadert. De ene is zich meer bewust van de aanwezigheid van busvervoer en de gevolgen voor de uiteindelijke weginrichting, terwijl de ander dat minder belangrijk vindt.

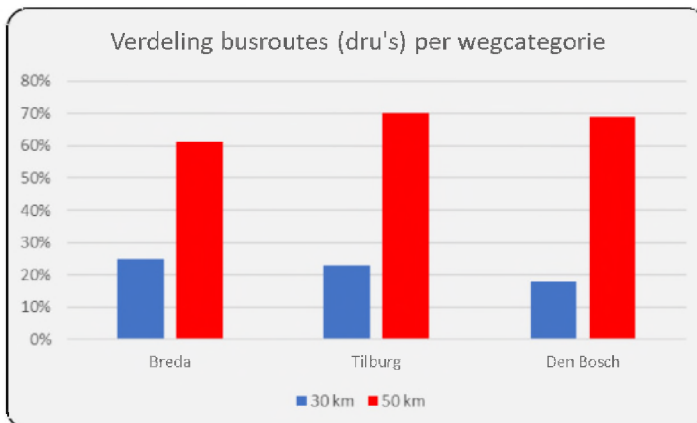
Ook is er al een invulling gegeven aan GOW-30 op sommige wegen en straten binnen gemeenten, waar 30 km de maximum snelheid is en er ook een bus rijdt. Dit komt tot uitdrukking in de soorten snelheidsremmers (busvriendelijk conform CROW) en het verkeer van rechts geen voorrang te verlenen.

Het gesprek in de workshops is gevoed door inzicht te geven in de feitelijke rijsnelheid van de bussen over het lokale wegennet. Het gaat hier dus om de netto rijsnelheid. De tijd in de

dienstregeling bestaat uit rijtijd + halteringstijd bij de halte. Die halteringstijd is dus weggelaten, het gaat om de feitelijk rijtijd en snelheid.
Voor de wegcategorisering is de situatie anno 2022 gebruikt. De data voor de rijtijdanalyse stamt uit 2019, pre corona.

5.3 Verdeling busroutes per wegcategorie

In de grafiek staat de procentuele verdeling van de rij-uren van de bussen over wegen met een maximum snelheid van 30 en 50 km/uur in de betreffende gemeente. De meeste bussen gaan over 50 km-wegen (60 – 70 %), maar ongeveer 1/5 van de busroutes gaan over 30 km-wegen.

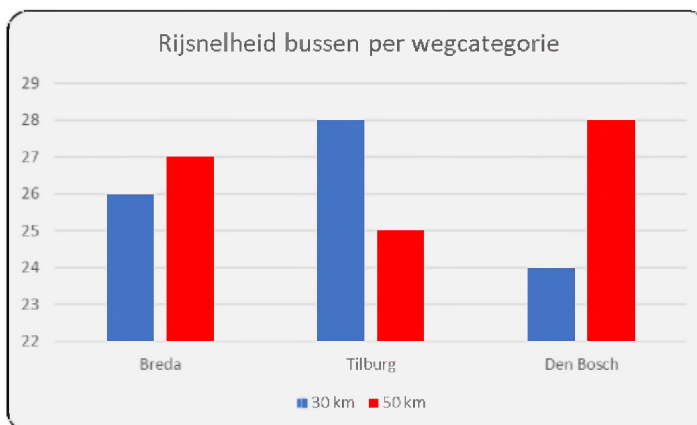


5.4 Feitelijke snelheid bussen

In nevenstaande grafiek is de 85 % snelheid van de bussen in de betreffende gemeenten per wegcategorie weergegeven.

Opvallend is dat in Tilburg de snelheid van de bussen hoger is op 30 km-wegen dan op 50 km-wegen. In andere gemeenten is dat beeld andersom.

Daarnaast is opvallend dat het verschil in feitelijk gereden snelheid per wegcategorie 30 of 50 zich beperkt tot 1 km in Breda, 3 km in Tilburg en 4 km in Den Bosch. Dit is dus veel kleiner dan het verschil in de wettelijke maximum snelheid van 20 km.



5.5 Conclusies

De volgende conclusies kunnen verbonden worden aan bovenstaande cijfers.

- Het feitelijke verschil in rijsnelheid van de bussen op 30- of 50 km-wegen beperkt zich in de drie grote steden tot 1 tot 4 km/uur. Deze relatief kleine verschillen van slechts enkele km's per uur in de rijsnelheid hebben toch gevolgen voor de exploitatiekosten van het openbaar vervoer bij het verlagen van de maximum snelheid op bestaande busroutes.

- De lokale situatie is bepalend voor het maken van keuzes voor de busroutes. Hierbij is de drukte op 50 km-wegen bepalend voor de aantrekkelijkheid om met bussen meer over 50 km-wegen te rijden. Algemeen kernmerk voor dit soort wegen is veel verkeer, veel kruispunten en veel verkeerslichten. Hierdoor is de rijsnelheid van al het verkeer op deze wegen laag en onderscheidt de snelheid van de bussen op 50 km-wegen zich niet heel sterk van die op 30 km-wegen.
- Het rijden over 50 km-wegen met de bussen wordt pas echt aantrekkelijk als hier doorstromingsmaatregelen worden genomen. Dan gaat het niet over ingrijpende maatregelen als busbanen, maar prioritering bij VRI's sorteert ook positief effect.
- De 30 km-wegen in de drie gemeenten waar bussen rijden hebben (bijna) allemaal een GOW-30-achtige inrichting. Dit is dus een duidelijke indicatie dat dit kan werken.

In bijlage 3 zijn de factsheets van de wrokhops in de drie gemeenten weergegeven.

De lokale situatie is bepalend en de toepassing van GOW-30 principes is zeker niet onmogelijk, maar vraagt wel een analyse van die specifieke lokale situatie om de alle gevolgen te bepalen en te betrekken bij de uiteindelijke besluitvorming. Dat geldt dus ook voor de kleinere gemeenten en steden in Brabant.

6 Marketing en publiciteit

6.1 Communicatie en marketing wijzigingen/verbeteringen dienstregeling

Marketing en communicatie is ondersteunend aan de vervoersplannen. Arriva communiceert altijd tijdig over wijzigingen in de dienstregeling. De afgelopen twee corona-jaren was daarin helaas voornamelijk slecht nieuws te vertellen. Afschalen en een versoberde dienstregeling vormde het negatieve uitgangspunt. De afgelopen twee jaar heeft Arriva dan ook nauwelijks promotie kunnen maken ten aanzien van verbeteringen. Vanaf 27 augustus gaan we flink opschalen en dat maakt het mogelijk om weer aan promotie van het busvervoer in Brabant en specifieke verbindingen te gaan doen. Daarnaast willen we de aandacht trekken van alle Brabantse inwoners door een Brabant-brede actie op te zetten samen met Hermes. Dit, om verloren reizigers terug te winnen in de bus en daarnaast te zorgen voor nieuwe aanwas.

Reizigers in de bus: 50% korting bij reizen met OVpay

Zoveel mogelijk reizigers (terug) in de bus. Dat is het doel van de actie reizen met 50% korting met OVpay. Deze tariefactie komt voort uit de motie PS van de provincie Noord-Brabant waarin een tariefactie met voordelig regionaal openbaar vervoer (bus) tot de mogelijkheden hoort. OVpay is bij Arriva en Hermes in Brabant op 28 september 2022 geïntroduceerd. In 2023 gaan we hiervan pas echt de vruchten plukken. Dan is namelijk de landelijke uitrol van OVpay (plateau 1) in Nederland compleet en gaan ook de eerste landelijke campagnes van start. De eerste landelijke OVpay campagne zal naar verwachting op 4 april 2023 starten. De tariefactie met 50% korting willen we op een logische wijze laten aansluiten op de fasering van de landelijke campagnes en integraal onderdeel laten uitmaken van de campagne over de geplande opschaling van de dienstregeling vanaf 27 augustus. Met de Brabantse tariefactie willen we vanaf 27 augustus t/m 24 september het OV aan iedereen in Brabant als voordelig alternatief aanbieden.

De tariefactie met 50% korting bij in- en uitchecken met je betaalpas (OVpay) is een mooi instrument om bestaande gebruikers te belonen en aan te zetten tot het maken van extra reizen (bevorderen reizigersherstel en verhogen bezettingsgraad). Ook is het een stimulans voor de grote groep net-niet OV-reizigers om het OV laagdrempelig en voordelig te leren kennen (marktontwikkeling). En tot slot draagt de actie bij aan een verhoogde klantwaardering van het busvervoer in Brabant en het merk Bravo.

6.2 Communicatie wijzigingen dienstregeling

Wijzigingen in de dienstregeling maken we altijd ruim voor ingang bekend. De wijzigingen gaan 27 augustus 2023 in. De PR en communicatie start idealiter dus begin augustus. Het is het handigst als dit samenvalt met de update van de dienstregeling in alle reisplanners. Dat is namelijk de meest logische call-to-action: plan je reis (opnieuw) met de reisplanners. Ook is op dat moment de informatie op onze website helemaal up-to-date. Bij de algemene communicatie richten wij ons op de bestaande reiziger (zowel incidenteel als frequent). De reiziger bereiken wij dan ook met de eigen kanalen:

- Websites (www.arriva.nl/brabant en www.bravo.info)

- Socials Arriva (Facebook, Instagram en Twitter)
- Socials Bravo (Facebook, Instagram)
- Nieuwsbrief Bravo (13.000 abonnees)
- Digitale schermen in alle bussen
- Digitale schermen in de OV-servicepunten (Breda, Tilburg en Den Bosch)
- Persbericht

Lijnpromotie

De reiziger van nu heeft iets te kiezen om van A naar B te komen. Of thuis te blijven werken. Toch is veel reisgedrag nog steeds gewoontegedrag. Veel mensen maken voor hun reis geen bewuste afweging of en hoe zij hun reis moeten maken. Terwijl het OV misschien veel beter bij hun situatie past. Daarnaast leren we uit het inwonersonderzoek dat een ruime meerderheid van de inwoners in Brabant (57%) beperkt of slecht op de hoogte blijkt van de mogelijkheden die de bus biedt. Dit is een drempel voor het gebruik van de bus. Om deze groep te stimuleren om het OV te ontdekken is het logisch om het OV-aanbod in de eigen, directe omgeving onder de aandacht te brengen.

Voor de lijnpromotie richten we ons op verbindingen die er vanaf 27 augustus 2023 flink op vooruit gaan en waarvan we weten dat het aantrekkelijke en zeer frequente verbindingen zijn die het kunnen opnemen tegen de auto.

1. HOV Etten-Leur

De frequenties worden uitgebreid en de aansluiting op de treinen verbetert.

Promotie van lijn 311, 312 en 316.

Reismotief doordeweeks: werk/kantoor in Breda.

USP's: frequent, snelle verbinding, werken tijdens de reis

CTA: plan je reis met de reisplanner. Nu reizen voor de helft van de normale ritprijs!

Reismotief weekend: sociaal-recreatief dagje uit Breda.

USP's: geen parkeerkosten, relaxed reizen, frequent

CTA: Geen OV-chipkaart nodig, in-en uitchecken met de eigen betaalpas. Nu reizen voor de helft van de normale ritprijs!

Doelgroep

Lijn 311: inwoners West-Breda, Etten-Leur, Oud-Gastel, Hoeven en Oudenbosch van circa 25 t/m 70 jaar

Lijn 312: inwoners Rucphen, Sprundel en Etten-Leur van circa 25 t/m 70 jaar

Lijn 316: inwoners Etten-Leur van circa 25 t/m 70 jaar

Promotie van lijn 311, 312 en 316 in Etten-Leur combineren.

Hoe promoten?

- Nieuwsbericht op arriva.nl en bravo.info
- Digitale schermen in de bus
- Organische post op bravo socials
- Facebook en insta ads
- Online ads

2. HOV Oosterhout

Frequenties gaan flink omhoog, met name in de spits. Nieuwe buslijn 324.

Promotie van verbindingen van en naar Breda vanuit Oosterhout en Dongen.

Vele lijnen, dus lijnen hoeven niet benoemd te worden in de promotie. Hoge frequentie en optimale verbinding is belangrijkst.

Reismotief doordeweeks: werk/kantoor Breda (werknemers) of opleiding Breda (studenten)

USP's: hoogfrequent (ochtendspits iedere 5 min een bus), snelle verbinding, werken/studeren tijdens de reis

CTA: Plan je reis met de reisplanner. Nu reizen voor de helft van de normale ritprijs!

Reismotief weekend: sociaal-recreatief dagje uit Breda.

USP's: geen parkeerkosten, relaxed reizen, frequent

CTA: Geen OV-chipkaart of buskaartje nodig, in-en uitchecken met de eigen betaalpas. Nu reizen voor de helft van de normale ritprijs!

Doelgroep

Richten op inwoners in Oosterhout en Dongen.

Werknemers: 25 t/m 55 jaar

Studenten: 18 t/m 25 jaar

Dagjesmensen: 25 t/m 70 jaar

Hoe promoten?

- Landingspage op arriva.nl en nieuwsbericht op bravo.info
- Aparte lijnennetkaart HOV Oosterhout
- Digitale schermen in de bus
- Organische post op bravo socials
- Facebook en insta ads
- Online ads

3. Lijn 310

Beperkingen Halsterseweg en Haringvlietbrug voorbij, frequentie omhoog.

Reismotief doordeweeks: werk/kantoor Rotterdam (werknemers) of opleiding Rotterdam (studenten)

USP's: frequent, geen overstap, werken/studeren tijdens de reis

CTA: Plan je reis met de reisplanner. Nu reizen voor de helft van de normale ritprijs!

Reismotief weekend: sociaal-recreatief dagje uit Breda.

USP's: geen parkeerkosten, relaxed reizen, frequent

CTA: Geen OV-chipkaart of buskaartje nodig, in-en uitchecken met de eigen betaalpas. Nu reizen voor de helft van de normale ritprijs!

Doelgroep

Richten op inwoners Bergen op Zoom, Steenberg en Dinteloord.

Werknemers: 25 t/m 55 jaar

Studenten: 18 t/m 25 jaar

Dagjesmensen: 25 t/m 70 jaar

Hoe promoten?

Nieuwsbericht op arriva.nl en op bravo.info

Organische post op bravo socials

Digitale schermen in de bus

Facebook en insta ads

Online ads

Budget

Het benodigde budget voor de tariefactie, reizen met 50% korting met OVpay, is nog niet bekend. De kosten voor de campagne moeten nog bekeken worden en daarnaast dienen wij nog een inschatting te maken van de verwachte derving in de periode 27 augustus t/m 24 september.

Wij verwachten in totaal circa €50.000 benodigd te hebben voor de communicatie wijzigingen dienstregeling en lijnpromotie. Dit is een grove inschatting op basis van ervaring met eerdere lijnpromoties. Een gedetailleerde begroting zal nog worden opgesteld en is ook op basis van o.a. media-inkoop.

Planning

Wat	Wanneer
Reizigers in de bus: 50% korting bij reizen met OVpay	
Tariefactie reizen met 50% korting	27 aug t/m 24 sept
Communicatie wijzigingen dienstregeling	
Lijnennetkaarten West Carto gereed	31-jul-23
Lijnennetkaarten Oost Carto gereed	31-jul-23
Reisplanners bijgewerkt	7-aug-23
Nieuwsbericht op bravo.info en arriva.nl/brabant	7-aug-23
arriva.nl/dienstregelingbrabant up-to-date	7-aug-23
Lijnennetkaarten geprint bij OV Servicepunten	7-aug-23
Communicatie via eigen kanalen	7 aug t/m 22 sept
Lijnpromotie	
<i>HOV Etten-Leur</i>	
Promotie 311, 312 en 316	21 aug t/m 22 sept
<i>HOV Oosterhout</i>	
Promotie van verbindingen van en naar Breda vanuit Oosterhout en Dongen	21 aug t/m 22 sept
<i>Lijn 310</i>	
Promotie van lijn 310 van en naar Rotterdam Zuidplein	21 aug t/m 22 sept

7 Gevolgen productie dienstregelingen

In het Transitieplan 2021 zijn afspraken gemaakt over het beschikbare budget voor de exploitatie van de bussen in West-Brabant. Op basis van een verwachte vervoergroei is per jaar afgesproken hoe groot de uitbreiding van het aantal dienstregelingen binnen het concessiecontract mag zijn.

Onderdeel van het concessiecontract is het Ontwikkelbudget West-Brabant. Zoals de naam zegt is dit bedoeld om ontwikkelingen te stimuleren pilots uit te voeren. In de regio West-Brabant zijn meerdere initiatieven en pilots geweest de afgelopen jaren, met name gericht op aanvullende voorzieningen voor de busreizigers en de kleinere vervoerstromen. Te noemen zijn: Bravo-flex in Moerdijk en Bergen op Zoom, dorpsauto in Sprundel / St. Willebrord, deelfietsen in Bergen op Zoom, Winterschoolliner in Zevenbergen en Etten-Leur, bediening WVS in Roosendaal, lijn 6 naar Meersel Dreef op zaterdag, wijkbus lijn 3 in Breda en nachtbediening Breda – Utrecht op zaterdag. Dit budget is niet uitgeput en wordt jaarlijks tot het einde van de concessie aangevuld met € 300 K.

Ook is er een budget van € 1 miljoen voor de concessie West-Brabant beschikbaar vanuit een motie binnen PS om het herstel van het vervoer te stimuleren (eenmalig).

Omdat dit Exploitatieplan naar alle waarschijnlijkheid de laatste grote aanpassingen van de dienstregeling in West-Brabant betreft is het zinnig en nodig om de inzet van alle beschikbare middel te beschouwen en waar mogelijk in te vullen.

7.1 Beschikbaar budget

In onderstaande tabel het aantal beschikbare dienstregelingen per jaar voor de concessie West-Brabant, conform de afspraken uit het Transitieplan 2021.

Beschikbaar vanuit Transitieplan 2021		
	ongewogen	gewogen *
2023	26.073	28.680
2024	7.001	7.701
2025	5.650	6.215

*: inschatting op basis kentallen

Definitief na uitwerken dienstregeling in Hastus

Het onderscheid gewogen – ongewogen heeft te maken met het onderscheid in rij-uren binnen de dienstregeling en de verrekening binnen het contract. De afspraken in het Transitieplan zijn gemaakt in gewogen aantallen. Hoeveel dat er dan precies ongewogen zijn blijkt pas als de dienstregeling in de planningssystemen (Hastus) is uitgewerkt.

7.2 Kwantiteiten dienstregeling 2023

In onderstaande tabel de calculatie van de kwantiteiten voor de maatregelen uit dit Exploitatieplan.

Investing dienstregelingen 2023		
	ongewogen	gewogen *
Stads- en streeklijnen	8.440	9.284
HOV-lijnen	17.587	21.104
Omzetting lijn 115 naar 315	0	2.052
Totaal	26.027	32.440

*: inschatting op basis kentallen

Definitief na uitwerken dienstregeling in Hastus

Het aantal ongewogen dienstregelingen past binnen de afspraken uit het Transitieplan. De omrekening naar gewogen leidt echter tot een hoger aantal. Dit komt door de extra waardering van HOV-lijnen binnen de contractafspraken. HOV-lijnen zijn duurder in exploitatie en hebben een grotere gebruikswaarde voor de reizigers.

Het aantal extra dienstregelingen bedraagt 3.760. Dit wordt gedekt uit het Extra ter beschikking gestelde budget door PS voor de concessie West-Brabant. Deze dekking is alleen het jaar 2023 nodig. Voor 2024 (en 2025) wordt is dit bedrag beschikbaar binnen het aantal beschikbare dienstregelingen.

Naast de dekking van het aantal extra benodigde dienstregelingen voor 2023 worden ook de communicatie en marketingkosten die ter ondersteuning dienen van het uitvoeren van de maatregelen uit dit Exploitatieplan ten laste van het extra budget van PS.

7.3 Benodigde dienstregelingen na 2023

Zoals gezegd dekt het Exploitatieplan 2023 de meeste ontwikkelingen voor het busvervoer in West-Brabant. Voor zover nu te duiden zijn de volgende zaken in ieder geval aan de orde voor 2024 en verder:

- Verhogen van de frequenties op die lijnen waar het vervoer verder groeit en de prognose overstijgt.
- Herstel busroutes via de Haven in Breda (hiervoor zijn een kleine 4.000 dru's nodig).

Bijlage 1: Benuttingsgraad september 2022

West-Brabant september 2022

	MV benutting	MV benutting	MV benutting	MV benutting	MV benutting		ZA benutting	ZA benutting	ZA benutting	ZA benutting	ZA benutting		ZO benutting	ZO benutting	ZO benutting	ZO benutting
	MV	MV	MV	MV	MV		ZA	ZA	ZA	ZA	ZA		ZO	ZO	ZO	ZO
Stadsdienst Breda																
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
1	13,0	11,4	10,7	3,3	1,8	1	2,7	4,5	5,5	2,6	2,5	1	4,5	5,5	2,6	2,5
2	8,3	9,6	9,0	5,5	3,0	2	4,1	6,8	7,6	6,2	4,5	2	6,8	7,6	6,2	4,5
4	8,2	6,9	7,2	4,3	2,9	4	5,6	6,0	6,3	4,9	3,2	4	6,0	6,3	4,9	3,2
5	10,3	9,9	11,5	4,0	3,1	5	3,9	9,9	10,5	3,7	3,1	5	9,9	10,5	3,7	3,1
6	4,8	3,3	4,5	2,0												
7	9,8	8,4	9,2	4,0	2,7	7	3,6	6,1	7,8	4,2	2,9	7	6,1	7,8	4,2	2,9
8	13,9	11,7	26,0													
9	44,6	20,8	17,4													
Stadsdienst Roosendaal																
31	4,9	3,3	5,1	2,6	1,7	31	1,0	3,3	3,8	1,8		31	3,3	3,8	1,8	
32	6,8	3,2	3,8	2,0	2,1	32	2,9	3,6	3,2	2,2		32	3,6	3,2	2,2	
33	6,2	3,1	3,9	2,1	1,3	33	3,9	2,9	2,4	1,2		33	2,9	2,4	1,2	
34	18,9	1,8	3,8													
Streeklijnen																
25	8,7	3,9	5,1	1,9												
103	9,1	4,9	6,2	2,1	1,2	103	1,4	6,2	4,0	2,8	2,5	103	6,2	4,0	2,8	2,5
104	8,7	5,0	4,3	1,0												
105	16,8	7,4	15,4	3,5	1,8	105	2,7	4,8	7,6	4,1	2,6	105	4,8	7,6	4,1	2,6
106	19,4	9,2	12,2	1,6												
110	10,5	2,2	2,7													
111	13,3	5,3	8,1	2,5												
112	13,3	4,4	8,1	1,6	1,1	112	4,7	5,8	4,5	2,9	0,6	112	5,8	4,5	2,9	0,6
115	15,6	10,9	10,2	5,6	5,9	115	8,2	6,2	4,6	10,1	11,6	115	6,2	4,6	10,1	11,6
117	18,6	8,9	12,9	3,0	2,0	117	2,6	4,9	5,3	2,8		117	4,9	5,3	2,8	
119	12,3	8,8	7,2	4,1	5,4	119	6,1	7,8	9,2	7,6	10,1	119	7,8	9,2	7,6	10,1
120	5,6	4,0	4,3	0,9												
121	9,9	5,6	6,3	1,5												
122	9,4	4,2	6,7	2,4												
123	14,4	9,5	10,5	3,9	5,2	123	12,2	6,0	9,5	7,7	8,7	123	6,0	9,5	7,7	8,7
132	12,9	8,3	7,5	4,3	3,2	132	3,7	7,3	7,2	5,6	4,2	132	7,3	7,2	5,6	4,2
Bravo-direct-lijnen																
310	18,6	9,7	12,9	4,0	2,3	310	4,3	5,7	7,4	4,8	4,2	310	5,7	7,4	4,8	4,2
311	18,2	11,0	14,4	8,9	4,7	311	4,0	8,8	9,0	9,1	9,1	311	8,8	9,0	9,1	9,1
312	16,5	9,5	12,5	5,9	3,3	312	4,4	5,2	5,6	4,2	5,9	312	5,2	5,6	4,2	5,9
316	12,2	7,5	10,8	6,6	2,9	316	2,3	6,4	6,0	5,3	9,5	316	6,4	6,0	5,3	9,5
325	16,3	10,8	13,6	7,0	4,0	325	7,1	8,1	6,7	6,2	5,3	325	8,1	6,7	6,2	5,3
326	19,0	14,7	17,3	5,6	4,5	326	6,2	7,6	11,1	8,0	10,5	326	7,6	11,1	8,0	10,5
327	24,3	14,6	14,7	6,1	4,6	327	4,7	7,1	8,6	8,0	8,6	327	7,1	8,6	8,0	8,6
328	16,1	5,9	10,3	3,8												
Brabantlijner																
400	12,8	9,5	15,5	7,0	4,5	400	10,3	10,9	9,6	7,1	6,8	400	10,9	9,6	7,1	6,8
401	25,9	16,1	15,4	8,2	4,5											
402	17,9	13,6	12,5	3,8												
Schoollijnen																
610	10,1	5,2	2,8													
611	23,3															
613	0,8															
614	2,2															
615	6,3	6,4	2,8													
617	14,0		7,1													
618	0,0		0,0													
620	0,0	1,3	0,7													
621	8,0	7,0	6,7													
628	10,7															
670	32,1	21,0	14,5													
671	25,0	20,3	12,9													
672	31,7	20,1	18,8													
673	14,3	9,9	7,8													
674	18,7	15,8	8,2													
675	10,4	10,7	11,2													
676		7,3	5,6													
Summary																
> 15	15,1					> 5	5,1					> 5	5,1			
< 5	4,9					< 2	1,9					< 2	1,9			

30

www.bravo.info

Bravo
Brabant vervoert ons

samen met  **arriva**
a company

Bijlage 2: Overzicht maatregelen dienstregeling

Dienstregeling 2023: Overzicht maatregelen West-Brabant			
Lijn	Lijnsomschrijving	Maatregel	Ingangsdatum
EP 2021 (hetgeen buiten Corona om is vastgesteld door GS)			
Diversen	Nvt	Saldo EP2021	Nvt
108	Willemstad - Roosendaal	Geen extra rit ochtendspits Willemstad - Oud-Gastel (rit heeft nog nooit gereden)	Nvt
110	Dinteloord - Ossendrecht	Geen extra rit ochtendspits Bergen op Zoom - Ossendrecht (rit heeft nog nooit gereden)	Nvt
327	Breda - Tilburg	Geen extra rit ochtendspits Dongen - Tilburg (rit heeft nog nooit gereden)	Nvt
Breda Stad			
1	Breda CS - Bavel v.v.	Frequentie daluren van/naar Bavel naar 1x ipv 2x per uur	2021
1	Breda CS - Bavel v.v.	Frequentie daluren van/naar Bavel naar 1x ipv 2x per uur	2021
1	Breda CS - Hoge Vucht v.v.	Frequentie ochtendspits naar 4x ipv 8x per uur	2021
1	Breda CS - Hoge Vucht v.v.	Frequentie Za-middag naar 2x ipv 4x per uur	2021
1	Breda CS - Bavel v.v.	Stoppen na 19uur	2022
1	Breda CS - Bavel v.v.	Stoppen na 19uur	2022
1	Breda CS - Bavel v.v.	Opheffen	2022
2	Breda CS - Hoge Vucht v.v.	Frequentie Za-middag naar 2x ipv 4x per uur	2021
4	Breda CS - Princenhage v.v.	Frequentie Za-ochtend naar 2x ipv 4x per uur	2021
4	Breda CS - Princenhage v.v.	Frequentie zo-middag naar 2x i.p.v. 4x per uur	2022
5 en 7	Breda CS - Heusdenhout v.v.	Frequentie Za-ochtend naar 2x ipv 4x per uur	2021
6	Breda Klokkenberg - Breda CS	Opheffen eerste rit v 6:11 De Klokkenberg - 6:30 Breda CS	2021
6	Breda Klokkenberg - Breda CS	Opheffen eerste rit v 6:11 De Klokkenberg - 6:30 Breda CS	2021
6	Breda Klokkenberg - Breda CS	Opheffen eerste rit v 8:11 De Klokkenberg - 8:30 Breda CS	2021
6	Breda CS - Meersel Dreef v.v.	Stoppen na 19uur	2022
6	Breda CS - Meersel Dreef v.v.	Stoppen na 19uur	2022
6	Breda CS - Meersel Dreef v.v.	Opheffen	2022
8	Breda CS - Buas v.v.	Aanpassingen obv rooster Buas	2020
9	Breda CS - Avans v.v.	Aanpassingen obv rooster Avans	2020
1 en 5	Breda CS - Heusdenhout / Nieuw Wolfslaar / Bavel v.v.	Langdurige afsluiting Markendaalseweg	2022
1 en 5	Breda CS - Heusdenhout / Nieuw Wolfslaar / Bavel v.v.	Langdurige afsluiting Markendaalseweg	2022
1 en 5	Breda CS - Heusdenhout / Nieuw Wolfslaar / Bavel v.v.	Langdurige afsluiting Markendaalseweg	2022
1 en 5	Breda CS - Heusdenhout / Nieuw Wolfslaar / Bavel v.v.	Langdurige afsluiting Markendaalseweg	2022
Streeklijnen Breda			
115	Zundert - Breda v.v.	Frequentie ochtendspits naar 4x ipv 8x per uur	2020
115	Zundert - Breda	Frequentie ochtendspits naar 6x ipv 4x per uur in drukste uur ochtendspits (opschaling op voo	2020
115	Breda - Zundert v.v.	Frequentie middagspits naar 4x ipv 6x per uur	2020
117	Fijnaart - Breda	Toevoegen ochtendspits twee extra ritten ter compensatie vervallen lijn 617	2020
117	Fijnaart - Breda	Opheffen eerste rit v 5:42 Fijnaart - 6:33 Breda CS	2021
117	Fijnaart - Breda	Opheffen eerste rit v 5:42 Fijnaart - 6:33 Breda CS	2021
117	Breda - Fijnaart	Frequentie daluren naar 1x i.p.v. 2x per uur	2022
119	Zevenbergen - Breda v.v.	Frequentie ochtendspits eerder verlagen naar 2x ipv 4x per uur	2021
119	Zevenbergen - Breda	Toevoegen ochtendspits extra rit ter compensatie vervallen lijn 619	2021
119	Breda - Zevenbergen v.v.	Frequentie middagspits verlagen naar 2x ipv 4x per uur (rit 1049 handhaven)	2021
122	Lage Zwaluwe - Breda v.v.	Frequentie ochtendspits naar 2x ipv 1x per uur ter compensatie vervallen lijn 622	2021
123	Made - Breda	Toevoegen ochtendspits extra rit ter compensatie vervallen lijn 623	2021
123	Breda - Raamsdonksveer v.v.	Opheffen avonduren traject Made - Raamsdonksveer	2022
123	Breda - Raamsdonksveer v.v.	Opheffen avonduren traject Made - Raamsdonksveer	2022
132	Baarle-Nassau - Breda	Toevoegen ochtendspits extra rit ter compensatie vervallen lijn 632	2021
HOV Oosterhout			
34/325/326/327	Breda - Oosterhout v.v.	Frequentie ochtendspits naar 8x ipv 10x per uur	2020
34/325/326/327	Breda - Oosterhout v.v.	Frequentie ochtendspits naar 10x ipv 8x per uur	2020
34/325/326/327	Breda - Oosterhout v.v.	Frequentie middagspits van 10x naar 8x per uur	2020
325	Breda - Oosterhout v.v.	Frequentie Za-middag uur later naar 2x ipv 1x per uur	2021
326	Breda - Geertruidenberg v.v.	Frequentie Za-middag uur later naar 2x ipv 1x per uur	2021
327	Breda CS - Breda Bijsterv.v.	Opheffen alle ritten tot 8:00 gelijk aan MV-jaar	2021
327	Oosterhout - Tilburg v.v.	Opheffen rit v 22:07 Oosterhout - a 22:46 Tilburg & v 23:08 Tilburg - a 23:47 Oosterhout	2021
327	Oosterhout - Tilburg v.v.	Opheffen rit v 22:07 Oosterhout - a 22:46 Tilburg & v 23:08 Tilburg - a 23:47 Oosterhout	2021
327	Oosterhout - Tilburg v.v.	Opheffen rit v 22:07 Oosterhout - a 22:46 Tilburg & v 23:08 Tilburg - a 23:47 Oosterhout	2021
327	Oosterhout - Tilburg v.v.	Opheffen rit v 22:07 Oosterhout - a 22:46 Tilburg & v 23:08 Tilburg - a 23:47 Oosterhout	2021
328	Oosterhout - Tilburg v.v.	Opheffen daluren alle ritten traject Oosterhout Busstation - Tilburg v.v.	2021
325,326,327	Breda - Oosterhout v.v.	Frequentie za-middag naar 3x i.p.v. 6x per uur	2022
HOV Etten-Leur			
311	Breda - Oud Gastel v.v.	Frequentie begin c.q. einde ochtendspits verlagen naar 2x ipv 4x per uur (rit 1010 1016 1020 ha	2021
311	Etten-Leur - Breda	Toevoegen ochtendspits extra rit ter compensatie vervallen lijn 611 612	2021
311	Breda - Oud Gastel v.v.	Frequentie begin c.q. einde middagspits verlagen naar 2x ipv 4x per uur (rit 1051 1055 1059 10	2021
312	Roosendaal - Etten-Leur v.v.	Frequentie daluren naar 1x i.p.v. 2x per uur tussen Roosendaal en Etten-Leur	2022
312	Roosendaal - Etten-Leur v.v.	Frequentie naar 1x i.p.v. 2x per uur tussen Roosendaal en Etten-Leur	2022
Regio Roosendaal			
1,2,3	Stadsdienst Roosendaal	Stoppen na 19uur	2022
1,2,3	Stadsdienst Roosendaal	Stoppen na 19uur	2022
1,2,3	Stadsdienst Roosendaal	Frequentie naar 2x i.p.v. 4x per uur	2022
1,2,3	Stadsdienst Roosendaal	Frequentie naar 2x i.p.v. 4x per uur	2022
4	Roosendaal NS - WVS	Opheffen 2e lunchrit	2022
4	Roosendaal NS - WVS	Opheffen 2e lunchrit	2022
108	Roosendaal NS - Westrand v.v.	Opheffen alle ritten Station NS - Westrand	2021
108	Willemstad - Oud Gastel v.v.	Opheffen alle ritten Willemstad - Oud Gastel	2021

Dienstregeling 2023: Overzicht maatregelen West-Brabant

Lijn	Lijnsomschrijving	Maatregel	Ingangsdatum	Dagsoort
Regio Bergen op Zoom				
25	Stadsdienst Bergen op Zoom	Opheffen	2021	Zaterdag
25	Stadsdienst Bergen op Zoom	Stoppen na 19 uur	2022	MV-jaar
25	Stadsdienst Bergen op Zoom	Stoppen na 19 uur	2022	MV-vak
25	Stadsdienst Bergen op Zoom	Route aanpassing in tegenspijs richting	2022	MV-jaar
25	Stadsdienst Bergen op Zoom	Route aanpassing in tegenspijs richting	2022	MV-vak
104	Bergen op Zoom - Hoogerheide v.v.	Opheffen alle spitsritten tussen Bergen op Zoom en Hoogerheide	2021	MV-jaar
104	Hoogerheide - Roosendaal v.v.	Opheffen daluren	2022	MV-jaar
104	Hoogerheide - Roosendaal v.v.	Opheffen daluren	2022	MV-vak
110	Dinteloord - Ossendrecht Postbaan v.v.	Aanpassingen obv roosters onderwijslocaties Bergen op Zoom en Hoogerheide	2020	MV-jaar
110	Dinteloord - Ossendrecht Postbaan v.v.	Aanpassingen obv roosters onderwijslocaties Bergen op Zoom en Hoogerheide	2022	MV-win
110	Dinteloord - Ossendrecht Postbaan v.v.	Aanpassingen obv roosters onderwijslocaties Bergen op Zoom en Hoogerheide	2022	MV-mei
111	Steenbergen / Cosun - Roosendaal v.v.	Opheffen alle spitsritten (rit 1007 handhaven)	2021	MV-jaar
111	Bergen op Zoom - Roosendaal	Opheffen deel rit 1039 na Van Houtenstraat 18:44 - 19:45; lokale bediening blijft in stand	2021	MV-jaar
111	Bergen op Zoom - Roosendaal	Opheffen deel rit 8027 na Van Houtenstraat 18:44 - 19:45; lokale bediening blijft in stand	2021	MV-vak
111	Bergen op Zoom - Roosendaal v.v.	Route inkorten tot Steenbergen - Roosendaal	2022	MV-jaar
111	Bergen op Zoom - Roosendaal v.v.	Route inkorten tot Steenbergen - Roosendaal	2022	MV-vak
112	Bergen op Zoom - Roosendaal v.v.	Frequentie naar 2x i.p.v. 1x per uur tussen Bergen op Zoom en Bravis ziekenhuis	2022	MV-jaar
112	Bergen op Zoom - Roosendaal v.v.	Frequentie naar 2x i.p.v. 1x per uur tussen Bergen op Zoom en Bravis ziekenhuis	2022	MV-vak
310	Bergen op Zoom - Rotterdam	Opheffen rit 1062 19:29 - 19:59; avondfrequentie van elk uur start om 19u i.p.v. 20u	2021	MV-jaar
310	Bergen op Zoom - Rotterdam	Opheffen rit 8046 19:29 - 19:59; avondfrequentie van elk uur start om 19u i.p.v. 20u	2021	MV-vak
310	Bergen op Zoom - Rotterdam v.v.	Frequentie daluren naar 1x i.p.v. 2x per uur tussen Dinteloord en Rotterdam	2022	MV-win
310	Bergen op Zoom - Rotterdam v.v.	Frequentie daluren naar 1x i.p.v. 2x per uur tussen Dinteloord en Bergen op Zoom (= winter)	2022	MV-jaar
310	Rotterdam - Bergen op Zoom	Opheffen middagspitsrit Rotterdam v 17:08 - Bergen op Zoom a 18:17	2022	MV-jaar
310	Bergen op Zoom - Rotterdam v.v.	Frequentie vroege avond uur eerder naar 1x i.p.v. 2x per uur	2022	MV-jaar
310	Bergen op Zoom - Rotterdam v.v.	Frequentie vroege avond uur eerder naar 1x i.p.v. 2x per uur	2022	MV-vak
105,112,310		Stoppen na 21 uur	2022	Zondag
Brabantliners				
400	Oosterhout - Utrecht v.v.	Frequentie ochtendspits verlagen naar 2x ipv 4x per uur (rit 1009 1015 handhaven)	2020	MV-jaar
400	Utrecht - Oosterhout	Toevoegen ochtendspits twee extra ritten ter compensatie vervallen lijn 401 & 326	2020	MV-jaar
400	Utrecht - Oosterhout v.v.	Frequentie middagspits naar 2x ipv 4x per uur (rit 1044 1048 1052 handhaven)	2020	MV-jaar
400	Oosterhout - Utrecht v.v.	Frequentie daluren naar 1x ipv 2x per uur	2021	MV-jaar
400	Oosterhout - Utrecht v.v.	Frequentie daluren naar 1x ipv 2x per uur	2021	MV-vak
400	Oosterhout Zuiderhout - Busstation v.v.	Opheffen daluren	2021	MV-jaar
400	Oosterhout Zuiderhout - Busstation v.v.	Opheffen daluren	2021	MV-vak
400	Oosterhout Zuiderhout - Busstation v.v.	Opheffen	2021	Zaterdag
401	Breda - Utrecht v.v.	Frequentie ochtendspits naar 2x ipv 4x per uur (rit 1012 Sleuijk - Breda handhaven)	2020	MV-jaar
401	Utrecht - Breda v.v.	Frequentie middagspits verlagen naar 2x ipv 4x per uur	2020	MV-jaar
401	Breda - Utrecht v.v.	Frequentie daluren naar 1x ipv 2x per uur	2021	MV-jaar
401	Breda - Utrecht v.v.	Frequentie daluren naar 1x ipv 2x per uur	2021	MV-vak
401	Breda - Sleuijk	Toevoegen laatste rit ter compensatie vervallen laatste rit naar Utrecht	2021	Zaterdag
401	Breda - Utrecht v.v.	Opheffen nachtritten naar/van Utrecht v 0:05 & 1:17	2021	Zaterdag
400, 401, 402	Brabantliners	Optimalisatie dienstregeling werkdagen	2022	MV-jaar
400, 401, 402	Brabantliners	Toevoegen hyperspitsritten winter	2022	MV-win
400, 401, 402	Brabantliners	Optimalisatie dienstregeling vakantie	2022	MV-vakoverig
400, 401, 402	Brabantliners	Optimalisatie dienstregeling kerst en zomer	2022	MV-KeZo
400, 401, 402	Brabantliners	Optimalisatie dienstregeling zaterdag	2022	Zaterdag
400, 401, 402	Brabantliners	Optimalisatie dienstregeling zondag	2022	Zondag
400, 401, 402	Brabantliners	Analyse rijtijden	2022	MV-jaar
400, 401, 402	Brabantliners	Analyse rijtijden	2022	MV-vak
Regio Alتنا				
120	Werkendam - Gorinchem	Laatste rit inkorten tot Sleuijk, Tol Oost a 20:13	2021	MV-jaar
120	Werkendam - Gorinchem	Laatste rit inkorten tot Sleuijk, Tol Oost a 20:13	2021	MV-vak
120	Werkendam - Gorinchem v.v.	Opheffen	2021	Zaterdag
120	Werkendam - Gorinchem v.v.	Opheffen daluren	2022	MV-jaar
120	Werkendam - Gorinchem v.v.	Opheffen daluren en opheffen traject Tol Oost - Gorinchem	2022	MV-vak
121	Wijk en Aalburg - Gorinchem v.v.	Opheffen	2021	Zaterdag
135	Wijk en Aalburg - Kromme Nal v.v.	Toevoegen ritten overdag ter compensatie vervallen lijn 121	2021	Zaterdag
620	Werkendam - Dordrecht v.v.	Opheffen rit 1003 - 1011 - 1013 - 1015 - 1002 - 1008	2021	MV-jaar
620	Werkendam - Dordrecht v.v.	Opheffen	2021	MV-KeZo
Schoolliners				
611	Oud-Gastel - Breda	Opheffen	2020	MV-jaar
612	Rucphen - Breda	Opheffen	2020	MV-jaar
616	Etten-Leur - Breda	Opheffen	2020	MV-jaar
617	Willemstad - Breda	Opheffen	2020	MV-jaar
617	Willemstad - Zevenbergen v.v.	Aanpassingen obv rooster Markland College	2020	MV-jaar
618	Moerdijk - Breda	Opheffen ochtendspits Drie Hoefijzers - Breda; bij Drie Hoefijzers overstappen op lijn 117	2020	MV-jaar
619	Klundert - Breda	Opheffen	2020	MV-jaar
621	Werkendam - Den Bosch	Frequentie ochtendspits verlagen naar 1x ipv 2x per uur (met 121 blijft 2x per uur)	2021	MV-jaar
622	Lage Zwaluwe - Breda	Opheffen (met extra 122 blijft 2x per uur)	2020	MV-jaar
623	Made - Breda	Opheffen	2020	MV-jaar
627	Dongen - Breda	Opheffen	2020	MV-jaar
629	Oosterhout - Tilburg Stappegoo	Opheffen	2020	MV-jaar
632	Baarle-Nassau - Breda	Opheffen	2020	MV-jaar
Maandag - vrijdag mei/juni dienstregeling				
119	Zevenbergen - Breda v.v.	Frequentie ochtendspits helemaal verlagen naar 2x ipv 4x per uur	2021	MV-mei
119	Breda - Zevenbergen	Opheffen middagspits rit 1049	2021	MV-mei
123	Breda - Made v.v.	Frequentie begin c.q. einde ochtendspits verlagen naar 2x ipv 4x per uur	2021	MV-mei
123	Breda - Made v.v.	Frequentie middagspits verlagen naar 2x ipv 4x per uur	2021	MV-mei
132	Breda - Baarle-Nassau v.v.	Frequentie ochtendspits verlagen naar 2x ipv 4x per uur (rit 1010 1014 handhaven)	2021	MV-mei
132	Breda - Baarle-Nassau v.v.	Frequentie middagspits verlagen naar 2x ipv 4x per uur (rit 1053 handhaven)	2021	MV-mei
311	Breda - Oud Gastel	Frequentie middagspits verlagen naar 2x ipv 4x per uur (rit 1051 1055 1059 1063 1067 opheffen)	2021	MV-mei

Legenda

	Maatregel ter besparing dru's 2021 - 2022
	Voorstel herstellen maatregel in de dienstregeling 2023
	Maatregel is al hersteld in de dienstregeling 2022

Bijlage 3: Factsheets van 50 naar 30 km/uur

- Gemeente Breda
- Gemeente Tilburg
- Gemeente 's-Hertogenbosch

Factsheet: maximum snelheid versus gereden snelheid bus:

Gemeente Breda

Maximum snelheid (links) versus werkelijke snelheid van het busverkeer (rechts).



Categorisering 2022

85 procentiel snelheid hele jaar (2019)
Snelheid op basis rijtijd zonder halteringsrijd



Meeste bussen (61 %) rijden over 50 km-wegen; 30 km-wegen 25 %.

www.bravo.info

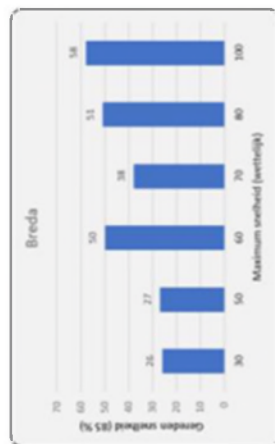
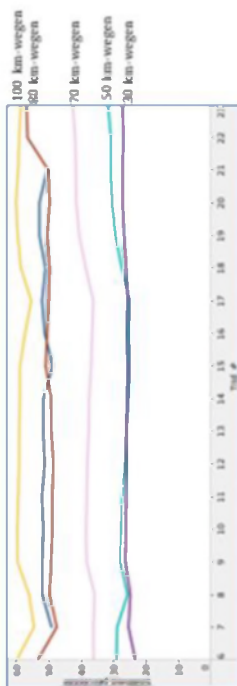
Arriva & BonoTraffics, 13 december 2022



samen met **ARRIVA**

2

Snelheid van het busverkeer per wegencategorie



Geredende snelheid busverkeer
verschilt nauwelijks op 30- en 50
km-wegen.

Na 18.00 uur rijden de bussen
sneller dan overdag.

Conclusie:

- De bus rijdt effectief nauwelijks sneller op 50 km-wegen dan op 30 km-wegen.
- Verkeersintensiteit en aantal kruispunten (m.n. VRI's) bepalend voor de snelheid busverkeer op 50 km-wegen.
- Met een juiste weginrichting zijn 30 km-wegen toepasbaar in het busnetwerk (b.v. verkeer van rechts geen voorrang, aangepaste drempels, etc). Effectief brengt dit in Breda beperkt extra kosten met zich mee voor de busexploitatie.
- Herstructurering van het busnetwerk en meer over 50 km-wegen rijden is alleen nuttig als daar doorstromingsmaatregelen worden genomen (aandacht voor VRI's).

www.bravo.info

Arriva & BonoTraffics, 13 december 2022



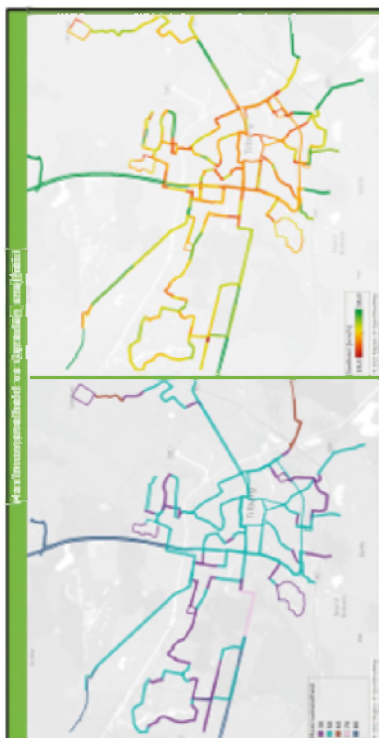
samen met **ARRIVA**

2

Factsheet: maximum snelheid versus gereden snelheid bus:

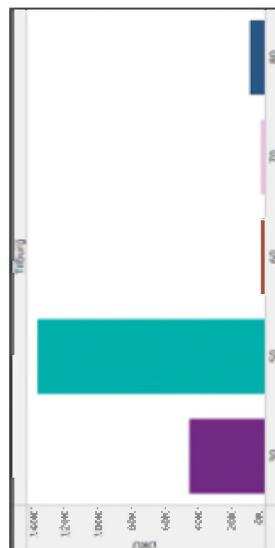
Gemeente Tilburg

Maximum snelheid (links) versus werkelijke snelheid van het busverkeer (rechts).



Categorisering 2022

65: percentiel snelheid hele jaar (2019)
Snelheid op basis rijtijd zonder halteringsrijd



Meeste bussen (70 %) rijden over 50 km-wegen, 30 km-wegen 23 %.

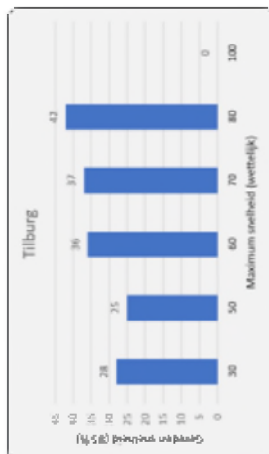
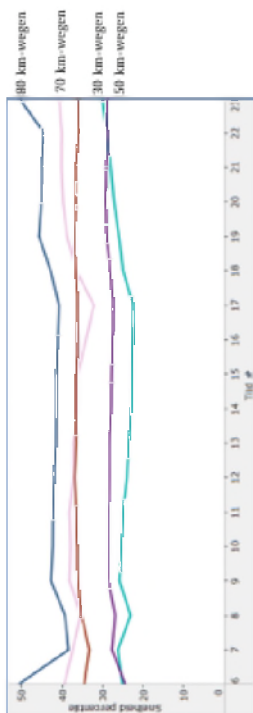
www.bravo.info Arriva & BonoTraffics, 13 december 2022

Bravo
Brabant vervoert ons

samen met **ARRIVA**
company

1

Snelheid van het busverkeer per waaiercategorie.



Geredene snelheid
busverkeer op 30-wegen is hoger
dan op 50 km-wegen. Dit is
verschillen en overvacht. De
snelheid op 50 km-wegen is in
vergelijking met 30-wegen en Den
Bosch laag. Op 30 km-wegen is
dit hoger in deze vergelijking.

Na 18:00 uur rijden de bussen
sneller dan overdag op 30 km-
wegen. Op 50 km-wegen verschildt
dit niet.

Conclusie:

- De bus rijdt effectief sneller op 30 km-wegen dan op 50 km-wegen.
- Verkeersintensiteit en aantal kruispunten (m.n. VRI's) bepalend voor de snelheid busverkeer op 50 km-wegen. Tilburg heeft relatief veel autoverkeer en dus is het druk op de 50 km-wegen.
- Hierstructurering en/of verbetering van het busnetwerk op de 50 km-wegen is nuttig als daar doorstromingsmaatregelen worden genomen (aandacht voor VRI's).
- Met een juiste wagenrichting zijn 30 km-wegen toepasbaar in het busnetwerk (b.v. verkeer van rechts geen voorrang, aangepaste driepijls, etc). Effectief brengt dit in Tilburg geen extra kosten met zich mee voor de busexploitatie.

www.bravo.info Arriva & BonoTraffics, 13 december 2022

Bravo
Brabant vervoert ons

samen met **ARRIVA**
company

2

Factsheet: maximum snelheid versus gereden snelheid bus:

Gemeente Den Bosch.

Maximum snelheid (links) versus werkelijke snelheid van het busverkeer (rechts).



Wegcategorisering (2022)

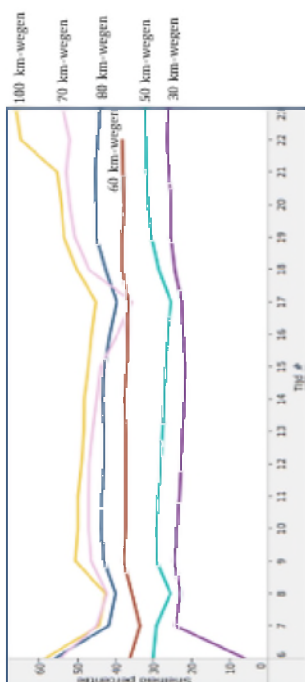
85 percentiel snelheid bus (hele jaar 2019)
Snelheid op basis rijtijd zonder halterrijtijd

Verdeling rij-uren (dru's) over verschillende wegcategorieën.



Meeste bussen (69 %) rijden over 50 km-wegen; 30 km-wegen 18 %.

Snelheid van het busverkeer per wegcategorie.



Gerealiseerde snelheid van het busverkeer op 50 km-wegen is substantieel hoger dan op 30 km-wegen (24 versus 28 km/uur is een groot verschil).

Na 18.00 uur rijden de bussen sneller dan overdag.



Conclusie:

- De bus rijdt in Den Bosch sneller over 50 km-wegen dan op 30 km-wegen (lijkt logisch, maar is niet altijd het geval).
- Verkeersintensiteit en aantal kruispunten (m.n. VRI's) zijn bepalend voor de snelheid van het busverkeer op 50 km-wegen.
- Meer over 30 km-wegen rijden in Den Bosch resulteert in hogere kosten voor de busexploitatie.
- Meer over 50 km-wegen rijden met de bussen in Den Bosch is nuttig. Extra doorstrotingsmaatregelen vergroten het nut (aandacht voor VRI's) van over 50 km-wegen rijden.

www.bravo.info Arriva & BonoTraffics 13 december 2022

Bravo
Brabant vervoert ons

samen met **arriva**
a company

samen met **arriva**
a company