

Exploitatieplan 2023

Concessie Oost-Brabant



Ontwikkelteam Brabant
23 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 Oost-Brabant.....	5
1.3	De actualiteit voor concessie Oost-Brabant.....	5
1.4	Disclaimer Exploitatieplan 2023	6
2	Ontwikkeling vervoervraag vanaf 2015.....	7
2.1	Groei concessie Oost-Brabant totaal.....	7
2.2	Herstel per OV-product.....	7
2.3	Functioneren dienstregeling 2022	9
2.4	Verwachte ontwikkeling vervoer na 2023.....	10
3	Herstellen van covid-maatregelen.....	11
3.1	Kader voor herstel maatregelen.....	11
3.2	Maatregelen die hersteld worden.....	12
3.3	Maatregelen die niet hersteld worden.....	13
3.4	Extra -niet covid gerelateerd- maatregelen dienstregeling 2023.....	13
3.5	Evaluatie pilot lijn 96.	14
3.6	Rijtijden na covid	14
4	Investeren in Bravo-direct.....	15
4.1	BuCa Den Bosch – Eindhoven	15
4.2	Inzet Bravo-direct bussen lijn 99	16
5	Visie lijn 143: Tilburg – Reusel.	17
6	Van 50 naar 30 km/uur in de kom	18
6.1	Motie Kröger	18
6.2	Input workshops Breda, Tilburg en 's-Hertogenbosch	18
6.3	Verdeling busroutes per wegcategorie.....	19
6.4	Feitelijke snelheid bussen.....	19
6.5	Conclusies	19
7	Marketing en publiciteit.....	21
7.1	Communicatie en marketing wijzigingen/verbeteringen dienstregeling.....	21
7.2	Communicatie wijziging dienstregeling.....	21

8	Gevolgen productie dienstregelingen.....	26
8.1	Beschikbaar budget.....	26
8.2	Kwantiteiten dienstregeling 2023	27
8.3	Benodigde dienstregelingen na 2023	27
Bijlage 1:	Benuttingsgraad september 2022	28
Bijlage 2:	Overzicht maatregelen dienstregeling.....	29
Bijlage 3:	Factsheets van 50 naar 30 km/uur.....	31

Losse bijlagen bij Exploitatieplan 2023 Oost-Brabant:

- BuCa HOV Den Bosch - Eindhoven
- Visie Tilburg – Reusel

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 gedictieerd. 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 welke maatregelen er genomen moeten worden. De meest voor de hand liggende maatregel is het moment van invoering van de dienstregeling 2023 uit te stellen naar een later moment. Hiermee blijft de inzet voor de verhoging van de kwaliteit van dienstverlening in tact, alleen op een later moment.

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 betreft de laatste grote(re) investering in de dienstregeling tot einde concessie eind 2026. Voor de periode 2024 - 2026 is er minder budget beschikbaar en dus is er minder ruimte voor aanpassingen. Een aantal van deze aanpassing is al bekend, zoals de aanpassing als gevolg van de ombouw van de A59 (plan het GOL) ergens in de komende jaren.

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 december 2026.

1.2 Huidige dienstregeling 2022 – 2023 Oost-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 schoolliners bijna allemaal verdwenen zijn.

Alle Bravo-direct lijnen rijden weer zo goed als volledig. In de streeklijnen zijn nog steeds besparingen zichtbaar, zoals die met name vanuit het Transitieplan zijn genomen in de dienstregeling 2022. In dit Exploitatieplan worden een voorstellen gedaan om een aantal van deze maatregelen ongedaan te maken.

De stadsdiensten Den Bosch en Tilburg rijden nog niet volledig op sterkte. Vanaf medio 2022 rijdt er de zomerdienstregeling (basis 2 ritten per uur), aangevuld met extra ritten op drukke lijnen. Deze inperking van de dienstregeling is een gevolg van het personeelstekort (en dus geen maatregel uit het Transitieplan). Hiermee wordt er dagelijks een aantal chauffeurs vrijgespeeld, die ingezet worden op de regionale lijnen om daar de dienstregeling in stand te houden.

1.3 De actualiteit voor concessie Oost-Brabant

De actualiteit geeft 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 toe. 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 Oost-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.

Er blijft een winstwaarschuwing voor het kunnen beschikken over voldoende rijdend personeel boven de markt hangen. Dit is een gegeven en de ontwikkeling in de loop van 2023 bepaalt hetgeen uiteindelijk vanuit deze invalshoek mogelijk is voor het rijden van meer ritten.

Er wordt dit najaar geïnvesteerd in vernieuwing van de busvloot in de concessie Oost-Brabant. Alle 40 stadsbussen in Tilburg worden vervangen door nieuwe ZE-bussen. Ook de vier gelede bussen worden vervangen door ZE voertuigen van 18 meter lengte. In de stalling Uden worden tevens 20 Bravo-direct bussen vervangen door ZE-bussen (zei foto).



Ook is begin 2023 de eerste elektrische buurtbus in gebruik genomen in Den Bosch. Lijn 250 tussen Engelen en Den Bosch wordt gereden met twee ZE-buurtbusjes. Dit zijn de eerste in Nederland.



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. 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 zowel Oost- als 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.

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 van belang is voor het laatste deel van de concessie, 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 de invoering van het zogenaamde kernnetwerk. In de jaren daarna zijn er nog de nodige aanpassingen geweest om de vraag naar vervoer te stimuleren. In de Exploitatieplannen Oost-Brabant 2016 t/m 2020 zijn deze aanpassingen uitgewerkt en vastgesteld door Gedeputeerde Staten.

2.1 Groei concessie Oost-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.

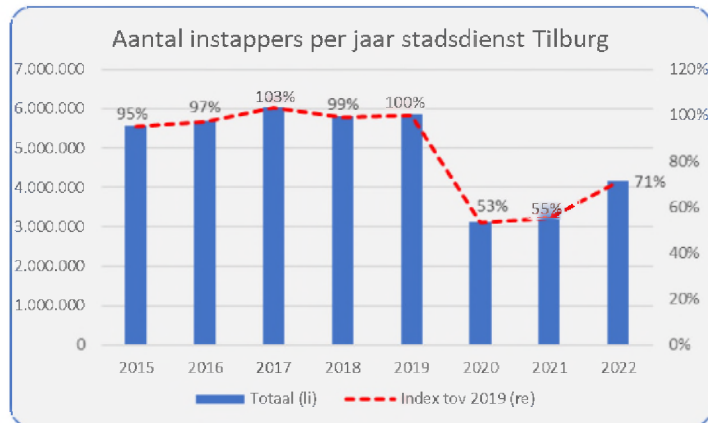


Vanaf 2020 zijn de gevolgen van de corona pandemie duidelijk zichtbaar. Lege bussen, die leiden tot een daling van bijna 50 % van het aantal reizigers. In 2021 -nog onder het juk van corona- een klein herstel. In 2022 een duidelijk beter herstel, met name in de periode na de zomer. Toen waanden we ons 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.

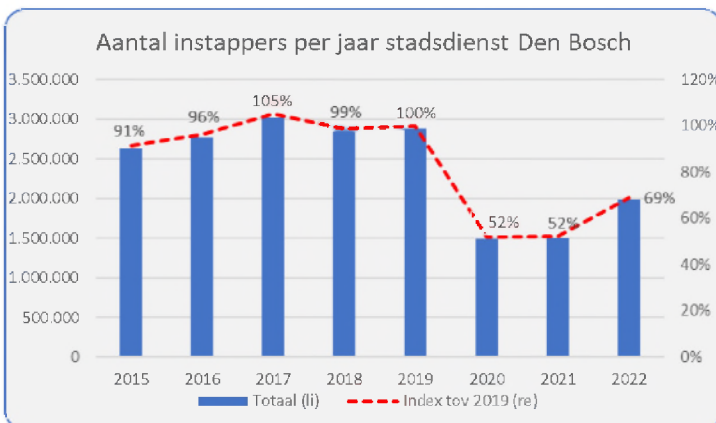
2.2 Herstel per OV-product

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

Het herstel ten opzichte van 2019 voor al het vervoer in Oost-Brabant eind 2022 / begin 2023 loopt tegen de 80 %. Het herstel van het aantal instappers in de lijnen van de stadsdienst Tilburg blijft daar behoorlijk bij achter met 71 %. Dit scheelt zo'n 1 miljoen instappers per jaar. Dat is veel. Het lagere gebruik komt op alle lijnen voor, maar met name de lijnen 3, 4 en 8. Lijn 3 en 4 ondervinden de gevolgen van het veranderde reisgedrag door studenten en scholieren naar de onderwijsinstellingen aan de Cobbenhagenlaan (HBO en WO). Ook lijn 601 (schoolliner NS – Stappegoor) mist zo'n 30 % van de instappers ten opzichte van 2019.



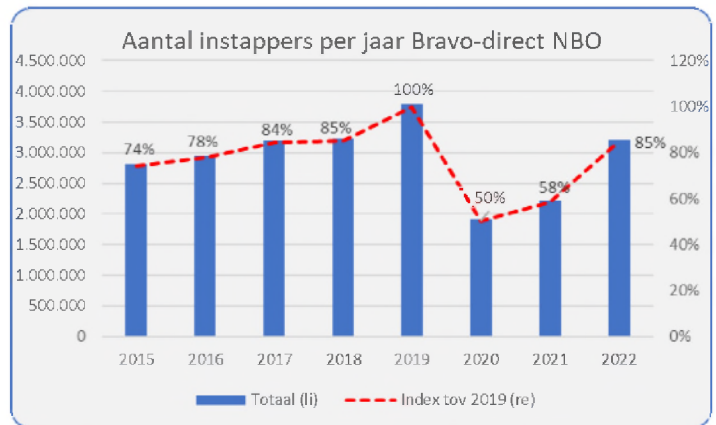
Het herstel van het vervoer in Den Bosch is nog iets lager dan in Tilburg. Score ten opzichte van 2019 is 69 % in 2022. Het beeld is voor bijna alle stadslijn hetzelfde. Alleen lijn 2 heeft duidelijk een minder herstel (44 %). Dat is een direct gevolg van het aanpassen van de dienstregeling; van 2 naar 1 keer per uur.



In 2022 maakte ongeveer 2 miljoen mensen gebruik van de stadslijnen in Den Bosch. In Tilburg was dit het dubbele met iets meer dan 4 miljoen instappers.

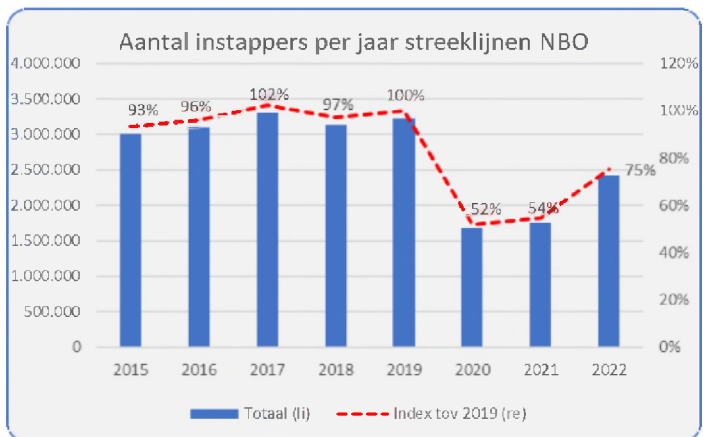
Als een van de oorzaken van deze ontwikkeling binnen de steden is de concurrentie van andere vervoerwijzen binnen de gemeenten te noemen. De gemiddelde reisafstand ligt vaak tussen de 3 en 4 km, een afstand die ook goed te fietsen (en zelfs te lopen) is. Het momenteel rijden met een lagere frequentie draagt ongetwijfeld ook bij aan een lager gebruik. Onduidelijk is hoe groot deze bijdrage is.

In 2022 hebben bijna 3,2 miljoen mensen gebruik gemaakt van de Bravo-direct lijnen in Oost Brabant. In 2019 was dat ½ miljoen meer. Vandaar een herstelpercentage van bijna 85 % in 2022. Het herstel is gelijkmatig verdeeld over de verschillende lijnen 300 tot 306. Het lagere gebruik is puur toe te wijzen aan het veranderde mobiliteitsgedrag tijdens en na corona. De dienstregelingen van de Bravo-direct lijnen zijn tijdens de pandemie altijd op peil gehouden en verschillen momenteel nauwelijks met die van 2019.



Het herstel van het gebruik van de streeklijnen ten opzichte van 2019 is lager dan dat van de Bravo-direct lijnen.

Met uitzondering van de 90-lijnen is het herstel van de lijnen van/naar Den Bosch en Eindhoven allemaal rond de 75 %.



Van het gebruik van de buurtbussen in Oost 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 80 %. In ieder geval een teken dat de gebruikers van de buurtbussen zo goed als in gelijke mate terugkomen.

9

2.3 Functioneren dienstregeling 2022

In alle voorgaande 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 Oost-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 steden Tilburg en Den Bosch reed de aangepaste zomerdienstregeling.

Vergelijking met de benuttingsgraad vanuit 2019 (zie Exploitatieplan Oost-Brabant 2020) laat ook het lagere gebruik van de buslijnen zien. Voor de stadsdiensten 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 er in Tilburg en Den Bosch 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 regionale lijnen geldt hetzelfde. Minder 'groen' op werkdagen. Bij de streeklijnen is er bijna geen 'groen' te bekennen. De Bravo-directlijnen blijven wel groen op alle dagen van week. De waarden zijn iets lager in de ochtendspits dan in 2022. De waarden in het weekeinde zijn hoger dan in 2019.

Conclusie is dat er over de volle breedte minder gebruik wordt gemaakt van het busvervoer in Oost-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 % (ten opzichte van 2019) voor de concessie Oost-Brabant.

De dienstregeling 2023 rijdt echter ook in 2024 en voor het overgrote deel tot einde concessie in december 2026. 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 Den Bosch en Tilburg ligt het herstelpercentage eind 2023 en in 2024 en verder 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 Oost-Brabant; TOT). Onderstaande in cursief de gemaakte afspraken, zoals die de basis vormen op weg naar herstel van de dienstregeling en de reizigersaantallen.

11

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 Maatregelen die hersteld worden

In bijlage 2 zijn alle ingrepen in de dienstregeling in de context van corona van de afgelopen jaren vermeld. DE vermelde jaartallen betreffen het moment dat de maatregel is geëffectueerd. In kleuren is aangegeven welke maatregelen er tussentijds al gerepareerd zijn en welke maatregelen er via dit Exploitatieplan worden teruggezet in 2023.

In donkergroen de maatregelen die teruggeplaatst zijn of worden in de komende dienstregeling. In alle regio's en steden worden maatregelen teruggedraaid per dienstregeling 2023. Voor de stadsdienst Den Bosch geldt de Groote Wielen weer op alle momenten van het jaar vier keer per uur bediend wordt.

Voor de stadsdienst Tilburg geldt dat lijn 2 naar Goirle in de dalperiode op werkdagen weer vier keer per uur gaat rijden. Ook lijn 3 gaat weer via Koolhoven rijden in de daluren. Voorgesteld wordt ook het rondje van lijn 3 via het Centrum weer toe te voegen aan de lijnvoering. Hiermee kunnen lijn 2 en 3 weer gebruikt worden om vanuit de westkant van Tilburg naar het centrum te reizen. Invoeren van het rondje centrum is echter wel geconditioneerd. De gemeente Tilburg verbouwt momenteel de infrastructuur van het rondje Centrum; al het verkeer over 1 rijstrook met doseerpunten bij de entrees van het rondje bij de Spoorlaan en Piusstraat. De bussen die vanaf het busstation via de Spoorlaan naar het Centrum en de Ringbaan Oost rijden ondervinden momenteel zeer veel vertraging. Als hier geen adequate maatregelen worden genomen worden, inclusief een goede planning en fasering, gaan er in ieder niet meer bussen rijden via het Centrum. Verschillende overleggen met de gemeente Tilburg hebben (nog) niet tot het gewenste resultaat geleid. In Tilburg gaan ook de lijn 6, 7 en 8 weer rijden 's avonds na 21:00 uur.

Update na consultatie:

Inmiddels is uit meerdere overleggen met de gemeente Tilburg duidelijk geworden dat de gemeente een goede doorstroming voor de bus in het centrum de komende jaren niet kan garanderen tijdens de uitvoering van meerdere werkzaamheden. Reden voor Arriva om het voorstel om lijn 3 door te trekken naar het Centrum uit te stellen tot het moment dat de berijdbaarheid van het rondje centrum weer gegarandeerd wordt. Niet nog meer bussen via een zeer vertragend traject laten rijden. De hiervoor benodigde dienstregelingen blijven staan, zodat de maatregel bekostigd wordt op moment van invoering. Tot dat moment worden deze middelen gebruikt om extra rijtijd toe te voegen op de lijnen die via het centrum rijden. 6 minuten extra rijtijd blijkt nodig uit huidige meting op meerdere momenten van de week.

Van de streeklijnen in de concessie Oost-Brabant zijn er aanpassingen op lijn 130 (Gilze – AZC rijdt in het weekeinde), lijn 134 (Waalwijk – Raamsdonksveer, rijdt met hogere frequentie), lijn 141

(Tilburg – Best, rijdt weer na 21:00 uur), lijn 90 (Den Bosch - Oss, rijdt weer na 20:00 uur en ook op zaterdag en zondag) en schoolliner 690 rijdt weer door tot Grave vanuit Den Bosch.

Voor de volledigheid is ook het in 2022 starten van buurtbus 256 tussen Venhorst / Boekel en Veghel vermeldenswaard. Deze vult het gat in de dalperiode als lijn 655 niet rijdt (oude lijn 155, omgezet naar schoolliner onder corona).

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. Voornaamste argument dat deze maatregelen niet teruggedraaid worden in dit Exploitatieplan is dat het zeer kleine reizigersaantallen betreft c.q. er reisalternatieven voorhanden zijn.

3.4 Extra -niet covid gerelateerd- maatregelen dienstregeling 2023

Naast de voorstellen vanuit de covid-gerelateerde maatregelen zijn er een aantal zaken die ook om aanpassing vragen. Onderstaand de zogenaamde lijst Kleine Aanpassingen.

Lijst Kleine Aanpassingen Oost Brabant Exploitatieplan 2023							
Nr.	Ingediend door	Gemeente	Lijn	Onderwerp / Verzoek	Toelichting	Aantal DRU op jaarbasis	Ingangsdatum
1	Arriva	Uden	91	Routewijziging van Kastanjeweg - Volkseweg naar Melleweg - Industrielaan (=25/26)	Huidige route kent laag gebruik. Nieuwe route geeft betere bediening bedrijventerrein en woonwijk.	126	drgl 2023
2	Reizigers		305	op zaterdag eerdere rit van Veghel naar Uden ziekenhuis	huidige eerste rit is te laat voor personeel dat om 8 uur moet beginnen. rit 6004 in Veghel laten beginnen ipv Uden	13	drgl 2023
3	ROB		157 - 305	in het weekend latere rit uit Eindhoven	door het vervallen van lijn 157 in het weekend tussen Uden en Eindhoven is de laatste reismogelijkheid vanuit Eindhoven naar Veghel/Uden een uur eerder komen te liggen. Latere rit lijn 305 bieden of laatste rit lijn 156 Eindhoven-St.Oedenrode doortrekken naar Uden.	70	drgl 2023
4	Buurtbusvereniging		294	trajectdeel Ravenstein-Dieden schrappen	alleen in de spitsen rijdt de buurtbus tussen Ravenstein en Dieden, 2 ritten in de ochtend en 2 ritten in de middag. Het gebruik is laag (alle ritten samen 2,1 reizigers in 2 richtingen). Door het schrappen kan lijn 294 de hele dag dezelfde route via Schaijk rijden	0	drgl 2023
5	Gemeente Den Bosch / Weener XL	Den Bosch	5	de Nieuwbouw van Weener XL (naast Arriva stalling) opnemen in de dienstregeling van lijn 5	De route van lijn 5 wordt aangepast. De frequentie wordt niet uitgebreid; lijn 5 rijdt alleen in de spitsuren op werkdagen. Er zijn geen gevolgen voor buurtbus 250	530	drgl 2023
6	Arriva / van der Lande		305	Verhoging frequentie tussen Uden en Eindhoven tijdens de vakantiedienstregeling	Betere bereikbaarheid van van der Lande en Eindhoven in de spitsuren tijdens de vakantieperiode	1003	drgl 2023
Totaal						1792	

Vanuit de concessie West-Brabant is bepaald dat per 27 augustus 2023 lijn 132 geknipt wordt. Het traject Breda-Baarle Nassau – Tilburg wordt geknipt in Breda – Baarle Nassau en Tilburg – Baarle Nassau (wordt lijn 137). Belangrijkste redenen hiervoor zijn de onbalans tussen het aantal reizigers op beide trajecten en een herziening van de concessiegrenzen voor de komende aanbestedingen. Voor de gemeenten in de concessie Oost-Brabant heeft dit alleen gevolgen voor Goirle. Bijvoorbeeld: scholieren vanuit Chaam naar het Mill Hill College in Goirle moeten overstappen in Baarle Nassau.

3.5 Evaluatie pilot lijn 96.

In het Exploitatieplan 2020 is in de BuCa regio Oss opgenomen dat lijn 96 Grave-Schaijk-Oss v.v. in de spits als proef 2x/uur gaat rijden. Lijn 96 reed voorheen alleen op werkdagen een uurdienst Schaijk - Oss. Door het vervallen van de rechtstreekse verbinding Grave – Heesch - Den Bosch is lijn 96 in de spitsuren 2x/uur gaan rijden. Reizigers uit Grave/Reek/Schaijk kunnen dan met lijn 96 naar Oss reizen en daar overstappen op de trein naar Den Bosch, als sneller alternatief van lijn 690. De proef is geslaagd als het aantal reizigers per uur in de drukste richting minimaal 40 bedraagt. Zo niet, gaat lijn 96 weer terug naar een uurdienst.

Om te kijken of lijn 96 aan de doelstelling voldoet is gekeken naar vervoercijfers van november 2022. Bedacht moet worden dat het aantal reizigers op streeklijnen toen nog zo'n 20 % lager lag vanwege de nasleep van Corona. Daar wordt dus voor gecorrigeerd.

Resultaat is dat alleen het uurblok 7 - 8 voldoet met 45 reizigers. De overige uurblokken voldoen ruimschoots niet met tussen de 20 en 25 reizigers. Lijn 96 gaat dus terug naar een uurdienst, met tussen 7:00 en 8:00 wel een extra rit tussen Grave en Oss.

Reizigers krijgen in de spits 2 alternatieve reismogelijkheden. Ten eerste via buurtbus 294. Het voorstel in de Lijst Kleine Aanpassingen is om het traject Ravenstein – Dieden voor lijn 294 in de spitsuren te laten vervallen. Daardoor gaat lijn 294 in de spitsuren ook via Schaijk rijden, zodat er op het traject Schaijk – Oss een halfuurdienst in stand blijft. Ten tweede wordt lijn 690, die nu tussen Grave en Heesch rijdt, weer doorgetrokken naar Den Bosch, zodat inwoners van Grave, Reek en Schaijk in de spitsuren een rechtstreekse busverbinding naar Den Bosch krijgen.

3.6 Rijtijden na covid

Tijdens de covid-periode zijn de rijtijden in beperkte mate aangepast. Alleen de Bravo-direct lijnen die via de A50 rijden hebben in die periode een kortere rijtijd gekregen vanwege het ontbreken van files en congestie op de A50. Inmiddels zijn de 'oude' tijden weer opgenomen in de dienstregelingen.

Om de rijtijden weer te actualiseren worden deze gemeten in maart 2023. Het is weer behoorlijk druk op de weg, dus dat er op sommige momenten en plaatsen extra tijd nodig is, is niet uit te sluiten. In het overzicht van de kwantiteiten wordt hier een stelpost voor opgenomen.

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 ruggengraat 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 krijgen een upgrade naar Bravo-direct kwaliteit. Zo'n zelfde ontwikkeling is te veronderstellen voor de concessie Oost-Brabant.

Binnen de concessie Oost-Brabant komen dit najaar 20 Bravo-direct bussen beschikbaar door de aanschaf van 20 ZE-Bravo-direct bussen in Uden. Dit zijn dieselbussen die nog niet afgeschreven zijn en prima ingezet kunnen worden in de bestaande concessies Oost- en West-Brabant. Het betreft dezelfde Volvo bussen die momenteel ook in Oost-Brabant rijden op de Bravo-direct lijnen tussen Uden/Veghel – Eindhoven/Den Bosch en Den Bosch – Waalwijk - Tilburg.



Voor de concessie Oost-Brabant zijn elf bussen beschikbaar. De overige negen worden in West-Brabant ingezet.

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.

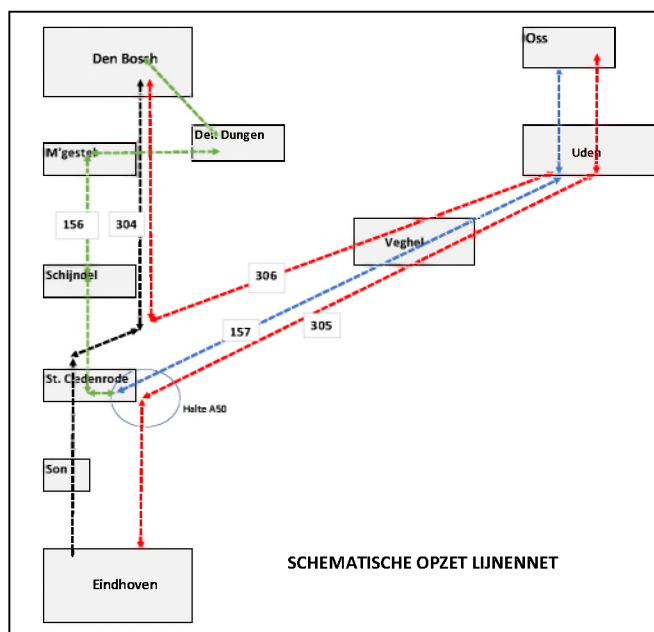
15

4.1 BuCa Den Bosch – Eindhoven

Bij dit Exploitatieplan 2023 is als bijlage een uitgewerkte businesscase bijgevoegd voor het inleggen van een Bravo-direct lijn 304 tussen Den Bosch en Eindhoven. Als aanvulling op de bestaande Bravo-direct lijnen 305 en 306 ontstaat een HOV-netwerk in deze regio.

In de afbeelding is het lijnennet geschematiseerd weergegeven. De nieuwe lijn 304 rijdt via een zo direct mogelijke route tussen Den Bosch en Eindhoven langs de regionale kernen op de N317 en door St. Oedenrode en Son op alle dagen van de week.

Aanvullend hierop rijdt lijn 156 tussen Den Bosch en St. Oedenrode via de Brand en de kernen Den Dungen, St. Michielsgestel, Schijndel en St. Oedenrode.



Lijn 157 blijft zijn huidige route rijden, maar wordt wel ingekort tot St. Oedenrode. De lijnen 156 en 157 rijden niet meer door naar Eindhoven vanuit St. Oedenrode.

De inzet is om een investering te doen in een brede periode. Dus ook de avonden en de weekeinden. Hiermee wordt lijn 304 gelijkgeschakeld met de Bravo-direct lijnen 305 en 306. Een duidelijk herkenbaar Bravo-direct product. Ook doet dit recht aan de huidige frequentie tussen Son en Eindhoven, die ook twee keer per uur is in de avond en het weekeinde. In de tabel van de benuttingsgraad kleuren de huidige Bravo-direct lijnen 'groen' op alle momenten van de week. Dus ook als er een hogere frequentie wordt geboden buiten de bekende drukke uren.

4.2 Inzet Bravo-direct bussen lijn 99

Lijn 99 wordt door Breng en door Arriva gereden. Ook zijn er twee opdrachtgevers, de provincies Brabant en Gelderland. In de dagelijkse praktijk werkt dit; de reizigers zijn gewend dat de bussen een andere kleur, kwaliteit en uitstraling hebben. Maar door het grote aantal betrokken bij de exploitatie staat de (door)ontwikkeling van deze lijn zo goed als stil. Gesprekken over vereenvoudiging van de aansturing en de exploitatie (één opdrachtgever en één opdrachtnemer) stranden snel en leiden niet tot resultaat en verbetering.

Arriva wil toch een stap maken om de kwaliteit te verhogen. De interregionale verbinding leent zich hiervoor. De afgelopen jaren is de route gestrekt (niet meer via de kern Zeeland) en zijn er haltes gesaneerd bij de ombouw van de N624. Lijn 99 heeft ook een frequentie profiel dat past bij de Bravo-direct lijn. Dit is al zo vanaf de periode van de vorige concessie (2008 – 2014). Ook heeft de gemeente Uden / Maashorst zich meerdere malen uitgesproken als voorstander van HOV-kwaliteit op deze lijn.

Het voorstel is de 2 Arriva omlopen op lijn 99 (Uden – Nijmegen) te gaan rijden met HOV-bussen. Lijn 99 wordt samen met Breng geëxploiteerd. Breng geeft aan geen ruimte / materieel te hebben voor inzet van HOV-bussen op lijn 99. Dit is niet ideaal, maar voor Arriva geen reden om af te zien van dit voorstel. Nu rijden er ook verschillende bussen op lijn 99. Het lijnnummer blijft 99 en geen 399; dit om verwarring te voorkomen. Die eenduidigheid is wel gewenst voor de reizigers.

In de weekeinde en tijdens de vakantiedienstregelingen kunnen er ook ZE-bussen ingezet worden op lijn 99. Voor het rijden van de Bravo-direct lijnen 305 en 306 zijn er in de vakantieperiode namelijk minder nodig vanwege de lagere frequentie.

5 Visie lijn 143: Tilburg – Reusel.

Als bijlage is een rapportage opgenomen van de huidige situatie van het vervoer tussen Tilburg, Hilvarenbeek en Reusel. Er zijn een aantal maatregelen benoemd die tot een verbetering van de positie en het gebruik van het openbaar vervoer kunnen leiden.

Alvorens concrete besluiten te nemen moeten een aantal zaken door meerdere partijen uitgewerkt worden. Dit huiswerk is concreet benoemd in het rapport.

Belangrijk onderdeel van de verbetering van het openbaar vervoer is het verstrakken van de busroutes. Bij de gemeente Reusel-de Mierden speelt de discussie van de grote voertuigen door de kleine kernen al langer. De noodzakelijke vervanging van het riool in Lage Mierde is een mooie aanleiding om concrete stappen te gaan zetten. Noodzakelijk voor het langs de kleine kernen rijden van lijn 143 is het aanleggen van nieuwe vervangende bushaltes langs de N269. Dit kost tijd en geld.

Voor Hilvarenbeek is de uitkomst van de analyse van Arriva, dat deze kern eigenlijk maar één goed bruikbare halte heeft. Dit is de halte Doelenstraat. Hier komen de beide lijnen 142 en 143 en kan er in twee richtingen gereisd worden. Het aantal fietsen dat hier gestald wordt bevestigt het belang van deze halte. De huidige routes binnen de kern Hilvarenbeek zijn niet altijd even goed bereikbaar voor een bus. Het zoeken naar een alternatieve route is nodig. Er is een optie via de Schuttersweg of buitenlangs via de N269. Bij deze laatste moet dan een hub-achtige halte gemaakt worden.

Consequentie van de keuze voor een nieuwe busroute door Hilvarenbeek is automatisch het niet meer via de kern Esbeek rijden. Hier moet dan ook een vervangende bushalte gemaakt worden langs de N269.

In de bijlage staat veel meer informatie. De mogelijke verbeteringen gaan verder dan alleen het verstrakken van de busroute van lijn 143 en het aanleggen van nieuwe bushaltes. Het rapport is in feite een uitgebreide startnotitie, waarbij verdere uitwerking door alle betrokken partijen het komende jaar nodig is, alvorens naar aanleiding van een uitwerking van een buca echte besluiten te nemen.

Er is al een eerste overleg geweest met gemeenten, provincie en ROB. Deze overleggen krijgen een vervolg in 2023. Ieder heeft hierin zijn eigen verantwoordelijkheden. Arriva stuurt dit proces.

6 Van 50 naar 30 km/uur in de kom

6.1 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?

6.2 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.

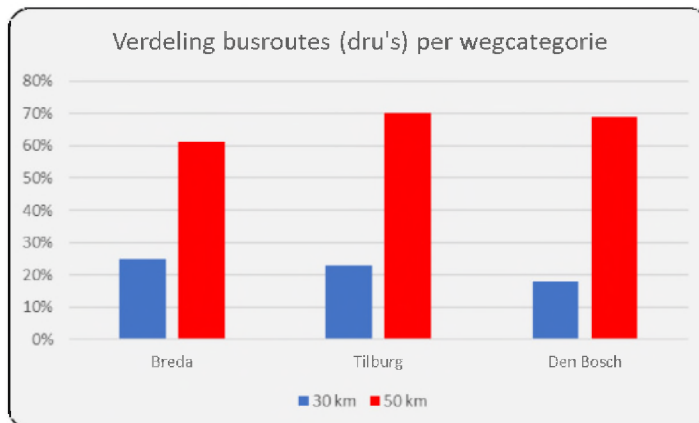
Ook is er al een invulling gegeven aan GOW-30 op sommige wegen en straten binnen gemeenten, waar 30 km de maximum snelheid is en er ook een bus rijdt. Dit komt tot uitdrukking in de soorten snelheidsremmers (busvriendelijk conform CROW) en het verkeer van rechts geen voorrang te verlenen.

Het gesprek in de workshops is gevoerd 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.

6.3 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.

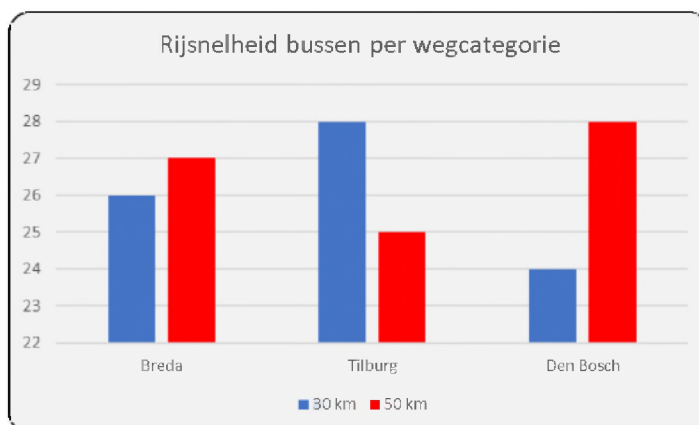


6.4 Feitelijke snelheid bussen

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.



6.5 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 workshops 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.

7 Marketing en publiciteit

7.1 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.

7.2 Communicatie wijziging 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 Den Bosch - Eindhoven

Verbeteringen verbindingen Sint Michielsgestel, Schijndel en Sint Oedenrode.

Promotie van verbindingen van en naar Den Bosch en van en naar Eindhoven (incl. nieuwe lijn 304)

- Reismotief doordeweeks: werk/kantoor Den Bosch of Eindhoven (werknemers), school Den Bosch of Eindhoven (scholieren) of opleiding Den Bosch of Eindhoven (studenten)
Boodschap: hoogfrequent, snelle en directe verbinding, werken/studeren tijden de reis
Actie reiziger: Plan je reis met de reisplanner. Nu reizen voor de helft van de normale ritprijs!
- Reismotief weekend: sociaal-recreatief dagje uit Den Bosch of Eindhoven.
Boodschap: geen parkeerkosten, relaxed reizen, frequent
Actie reiziger: Geen OV-chipkaart of buskaartje nodig, in-en uitchecken met de eigen betaalpas. Nu reizen voor de helft van de normale ritprijs!

22

Doelgroep

Richten op inwoners Schijndel, Sint Michielsgestel en Sint Oedenrode

Werknemers: 25 t/m 55 jaar

Scholieren: 12 t/m 17 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 lijnnetkaart HOV Den Bosch en Eindhoven
- Digitale schermen in de bus
- Organische post op bravo socials
- Facebook en insta ads
- Online ads

www.bravo.info

- Persbericht
- PR-actie
- Reclame op de bussen die rijden op lijn 304/305

2. Lijn 4 Groote Wielen - Kruiskamp via CS

Frequentie omhoog. Promotie van verbinding Groote Wielen - Den Bosch CS.

- Reismotief doordeweeks: werk/kantoor via station Den Bosch (werknemers)
Boodschap: frequent, werken/studeren tijdens de reis, goede aansluiting op treinen
Actie reiziger: Plan je reis met de reisplanner. Nu reizen voor de helft van de normale ritprijs!
- Reismotief weekend: sociaal-recreatief, de stad in om te shoppen, uit eten etc.
Boodschap: geen parkeerkosten, relaxed reizen (droog, warm, comfortabel), drankje doen, want buschauffeur is de BOB.
Actie reiziger: 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 Groote Wielen.

Werknemers: 25 t/m 55 jaar

Hoe promoten?

- Nieuwsbericht op arriva.nl en op bravo.info
- Organische post op bravo socials
- Facebook en insta ads
- Huis-aan-huismailing Groote Wielen

23

3. Reizigers informeren over herstel corona-maatregelen

3.1 Stadslijnen Tilburg

Promotie stadslijnen Tilburg en specifiek lijn 6, 7 en 8

Lijn 6, 7 en 8 gaan weer rijden tot 24:00 uur.

Met de bus het centrum (ook weer met lijn 3 zonder overstap) in of verder reizen vanaf station Tilburg.

Promotie van alle lijnen met focus op lijn 6, 7 en 8

- Reismotief doordeweeks: werk/kantoor, verder reizen vanaf station Tilburg
Boodschap: goede aansluiting op treinen station Tilburg
Actie reiziger: plan je reis met de reisplanner. Nu reizen voor de helft van de normale ritprijs!
- Reismotief weekend: bezoek aan stadcentrum.
Boodschap: geen parkeerkosten, drankje kunnen doen
Actie reiziger: Geen OV-chipkaart nodig, in-en uitchecken met de eigen betaalpas. Nu reizen voor de helft van de normale ritprijs!

www.bravo.info

Doelgroep

Inwoners Tilburg van circa 16 t/m 70 jaar

Hoe promoten?

- Digitale schermen in de bus
- Organische post op bravo socials
- Facebook en insta ads
- Online ads

3.2 Lijn 141 Tilburg – Moergestel – Best

Lijn 141 gaat op werkdagen en in het weekend weer rijden tot 23.00 uur.

- Reismotief doordeweeks: werk/kantoor, verder reizen vanaf station Tilburg of station Best.
Boodschap: frequent, werken/studeren tijden de reis
Actie reiziger: Plan je reis met de reisplanner. Nu reizen voor de helft van de normale ritprijs!
- Reismotief weekend: sociaal-recreatief dagje uit in Tilburg
Boodschap: geen parkeerkosten, drankje kunnen doen
Actie reiziger: 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 Moergestel, Oirschot

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

3.3 Lijn 90 Den Bosch – Oss

Lijn 90 gaat op werkdagen weer 's avonds rijden (tot 22:00 uur) en ook op zaterdag en zondag overdag.

- Reismotief doordeweeks: werk/kantoor, verder reizen vanaf station Den Bosch of station Oss.
Boodschap: frequent, werken/studeren tijden de reis
Actie reiziger: Plan je reis met de reisplanner. Nu reizen voor de helft van de normale ritprijs!

- Reismotief weekend: sociaal-recreatief dagje uit in Den Bosch of Oss
Boodschap: geen parkeerkosten, drankje kunnen doen
Actie reiziger: 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 Rosmalen, Nuland, Vinkel, Geffen, Heesch

Werknemers: 25 t/m 55 jaar

Studenten: 18 t/m 25 jaar

Dagjesmensen: 25 t/m 70 jaar

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 2023.

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 Den Bosch - Eindhoven</i>	
Promotie van verbindingen van en naar Den Bosch en Eindhoven (incl. nieuwe lijn 304)	21 aug t/m 22 sept
<i>Lijn 4 Groote Wielen - Kruiskamp via CS</i>	
Promotie van verbinding Groote Wielen - Den Bosch CS	21 aug t/m 22 sept
<i>Informatie herstel corona maatregelen</i>	
Informatie herstel avondbediening stadslijnen Tilburg 6, 7 en 8. En uitbreiden dienstregeling streeklijnen 90 en 141.	21 aug t/m 22 sept

8 Gevolgen productie dienstregelingen

In het Transitieplan 2021 zijn afspraken gemaakt over het beschikbare budget voor de exploitatie van de bussen in Oost-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 Oost-Brabant. Zoals de naam zegt is dit bedoeld om ontwikkelingen te stimuleren pilots uit te voeren. In de regio Oost-Brabant zijn meerdere initiatieven en pilots geweest de afgelopen jaren. Te noemen zijn: deelfietsen in Tilburg en Den Bosch, start HOV-verbinding Den Bosch – Eindhoven, extra buurtbussen 256 en 254, nieuw lijnennet omgeving Oss, bediening Bedrijventerreinen Veghel, Spaghettiknoop omgeving Kaatsheuvel en extra lijn Breda – Efteling.

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 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 Oost-Brabant betreft is het zinnig en nodig om de inzet van alle beschikbare middelen te beschouwen en waar mogelijk in te vullen.

8.1 Beschikbaar budget

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

Beschikbaar vanuit Transitieplan 2021		
	ongewogen	gewogen *
2023	24.916	27.408
2024	3.930	4.323
2025	6.844	7.528
2026	1.683	1.851

*: inschatting op basis kentallen

Definitief na uitwerken dienstregeling in Hastus

Het onderscheid gewogen – ongewogen heeft te maken met het onderscheid in periode 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.

8.2 Kwantiteiten dienstregeling 2023

In onderstaande tabel de calculatie van de kwantiteiten voor de maatregelen uit dit Exploitatieplan. Het aantal benodigde dienstregelingen in 2023 is groter dan de afspraken uit het Transitieplan.

Investing dienstregelingen 2023		
	ongewogen	gewogen *
Herstel covid maatregelen	21.142	23.256
BuCa Den Bosch - Eindhoven	8.154	12.402
Lijn 99 Bravo-direct bussen	nvt	1.310
Lijst Kleine Aanpassingen	1.792	1.971
Pilot lijn 96	86	103
Stelpost rijtijden	1.000	1.100
Totaal	32.174	40.142

meerkosten tov huidig

*: inschatting op basis kentallen

Definitief na uitwerken dienstregeling in Hastus

Dit aantal extra benodigde dienstregelingen bedraagt 12.734 (gewogen, 40.142 -/- 27.408). Dit verschil wordt gedekt uit het Extra ter beschikking gestelde budget door PS voor de concessie Oost-Brabant. Deze extra dekking is nodig voor het jaar 2023 (12.734), 2024 (8.411) en deels 2025 (883). Vanaf 2025 is er weer budget beschikbaar binnen de gestelde randvoorwaarden uit het Transitieplan 2021. Daarnaast is er ook ruimte binnen het Ontwikkelbudget Oost-Brabant.

Dus wordt er een forse investering gedaan in de dienstregeling 2023. Deze is binnen de beschikbare financiële middelen te dekken en geeft duidelijkheid over de dienstregeling tot het einde van de concessie in december 2026.

8.3 Benodigde dienstregelingen na 2023

Zoals gezegd dekt het Exploitatieplan 2023 de meeste ontwikkelingen voor het busvervoer in Oost-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.
- Wijziging lijnennet Langstraat vanwege uitvoeren GOL-project (al dan niet verrekenen binnen de dienstregelingen van de Langstraat-lijnen).

28

www.bravo.info

Bijlage 2: Overzicht maatregelen dienstregeling

Legenda

	Maatregel blijft van kracht
	Maatregel is al hersteld in de dienstregeling 2022
	Voorstel herstellen maatregel in de dienstregeling 2023

Lijn	Lijnsomschrijving	Maatregel	Dagsoort	Ingangsdatum
Stadsdienst Den Bosch				
1	Den Bosch CS - Aawijk	na 19:00u uurdienst	Ma-vr jaar	2022
1	Den Bosch CS - Aawijk	na 19:00u uurdienst	Zaterdag	2022
1	Den Bosch CS - Aawijk	na 19:00u uurdienst	Zondag	2022
2	Den Bosch CS - Hambaken	Frequentie van 2x/u naar 1x/u	Ma-vr jaar	2021
2	Den Bosch CS - Hambaken	Frequentie van 2x/u naar 1x/u	Zaterdag	2021
2	Den Bosch CS - Hambaken	Frequentie van 2x/u naar 1x/u	Zondag	2021
4	Groote Wielen - Kruiskamp	Groote Wielen-CS 10:00u-14:00u van 4x/u naar 2x/u	Ma-vr niet-vak	2022
4	Groote Wielen - Kruiskamp	Groote Wielen-CS van 4x/u naar 2x/u	Zaterdag	2022
4	Groote Wielen - Kruiskamp	zaterdagochtend half uur later beginnen	Zaterdag	2022
8	Maasoever - Vught	zaterdagochtend uur later beginnen	Zaterdag	2022
9	Maasoever - Vught	zaterdagochtend uur later beginnen	Zaterdag	2022
Stadsdienst Tilburg				
1	Noord - CS - ETZ Elisabeth	Frequentie tot 11:30u van 4x/uur naar 2x/uur	Zaterdag excl zomervakantie	2022
2	Reeshof-CS-Goirle	ETZ Elisabeth - Goirle 9:30u-14:00u van 4x/u naar 2x/u	Ma-vr niet-vak	2022
2	Reeshof-CS-Goirle	ETZ Elisabeth - Goirle van 4x/u naar 2x/u	Zaterdag excl zomervakantie	2022
2	Reeshof-CS-Goirle	Frequentie 9:00u tot 11:30u van 4x/uur naar 2x/uur	Zaterdag excl zomervakantie	2022
3	Tilburg Centrum - Reeshof	Route inkorten tot Reeshof-CS (CS-centrum vervalt)	Ma-vr jaar	2021
3	Tilburg Centrum - Reeshof	Route inkorten tot Reeshof-CS (CS-centrum vervalt)	Zaterdag	2021
3	Tilburg Centrum - Reeshof	Route inkorten tot Reeshof-CS (CS-centrum vervalt)	Zondag	2021
3	Reeshof - CS	Daluren opheffen	Ma-vr jaar	2022
4	Reeshof - CS	In daluren via Koolhoven	Ma-vr jaar	2022
4	Reeshof - CS	Frequentie van 4x/uur naar 2x/uur	Zaterdag excl zomervakantie	2022
5	Tilburg CS - Noord	Frequentie spitsen van 3x/u naar 4x/u; frequentie dal van 3x/u naar 2x/u	Ma-vr jaar	2021
6	Tilburg CS - Noord	Frequentie overdag van 3x/u naar 2x/u	Ma-vr jaar	2021
8	Tilburg CS - Het Laar	Frequentie overdag van 3x/u naar 2x/u	Ma-vr jaar	2021
6	Tilburg CS - Noord	na 21:00u stoppen met rijden	Ma-vr jaar	2022
7	West - CS - Blaak	na 21:00u stoppen met rijden	Zaterdag	2022
8	Tilburg CS - Het Laar	na 21:00u stoppen met rijden	Zondag	2022
9	Udenhout - CS	na 21:00u van 2x/uur naar 1x/uur	Ma-vr jaar	2022
9	Udenhout - CS	na 21:00u van 2x/uur naar 1x/uur	Zaterdag	2022
9	Udenhout - CS	hele dag van 2x/uur naar 1x/uur	Zondag	2022

Legenda

	Maatregel blijft van kracht
	Maatregel is al hersteld in de dienstregeling 2022
	Voorstel herstellen maatregel in de dienstregeling 2023

Lijn	Lijnschrijving	Maatregel	Dagsoort	Ingangsdatum
Regio Den Bosch - Tilburg				
130	Gilze AZC - Rijen	Opheffen	Zaterdag	2022
130	Gilze AZC - Rijen	Opheffen	Zondag	2022
131	Gilze - Tilburg	Daluren opheffen	Ma-vr jaar	2022
134	Waalwijk - Raamsdonksveer	Frequentie van 2x/u naar 1x/u	Ma-vr niet-vak	2022
134	Waalwijk - Raamsdonksveer	na 19:00 stoppen met rijden	Ma-vr jaar	2022
135	Wijk en Aalburg - 's-Hertogenbosch	Frequentie Ochtendspits van 3x/u naar 2x/u; 1 extra rit	Ma-vr jaar	2021
135	Wijk en Aalburg - 's-Hertogenbosch	Frequentie Middagspits van 3x/u naar 2x/u	Ma-vr jaar	2021
136	Tilburg - 's-Hertogenbosch	Frequentie Middagspits van 4x/u naar 2x/u	Ma-vr jaar	2021
140	Den Bosch - Tilburg	rit 1025 en 1026 opheffen, 2x/u om 15:00 ipv 14:00	Ma-vr niet-vak	2022
141	Tilburg - Best	na 21:00 stoppen met rijden	Ma-vr jaar	2022
141	Tilburg - Best	na 19:00 stoppen met rijden	Zaterdag	2022
141	Tilburg - Best	na 19:00 stoppen met rijden	Zondag	2022
300/301	Tilburg - 's-Hertogenbosch	Frequentie Ochtendspits Waalwijk-Tilburg van 6x/u naar 4x/u	Ma-vr jaar	2021
300/301	Tilburg - 's-Hertogenbosch	Frequentie Middagspits Tilburg-Waalwijk van 6x/u naar 4x/u	Ma-vr jaar	2021
600	Kaatsheuvel - Den Bosch	Vervalt	Ma-vr jaar	2021
602	Waalwijk - Stappegoor	Vervalt	Ma-vr jaar	2021
621	Gorinchem - 's-Hertogenbosch	Frequentie ochtendspits van 2x/u naar 1x/u	Ma-vr jaar	2021
630	Gilze - Tilburg	Opheffen	Ma-vr niet-vak	2022
631	Dongen - Rijen	Frequentie verlaagd naar 3 ritten ochtend Dongen - Rijen	Ma-vr jaar	2020
636	Waalwijk - Tilburg	Vervalt	Ma-vr jaar	2021
Regio Uden				
90	Den Bosch - Oss	na 20:00 stoppen met rijden	Ma-vr jaar	2022
90	Den Bosch - Heesch	Opheffen	Zaterdag	2022
90	Den Bosch - Heesch	Opheffen	Zondag	2022
91	Uden - Cuijk	Cuijk NS - Oeiep vervalt	Ma-vr jaar	2022
92	Grave - Gennep	Cuijk NS - Gennep vervalt	Ma-vr jaar	2022
92	Grave - Gennep	Daluren opheffen	Ma-vr jaar	2022
99	Uden - Nijmegen	rit 1014 opheffen	Ma-vr jaar	2022
154	Den Bosch - Eindhoven	3 vroege ochtendritten schrappen	Ma-vr niet-vak	2022
155	Veghel - Gemert	Opheffen dal, schoolliner 2 ritten ochtend en middag	Ma-vr jaar	2022
157	Oss - Eindhoven	Uden - St Oedenrode opheffen	Zaterdag	2022
157	Oss - Eindhoven	Uden - St Oedenrode opheffen	Zondag	2022
158	Veghel - 's-Hertogenbosch	Frequentie Middagspits van 4x/u naar 2x/u	Ma-vr jaar	2021
305	Uden - Eindhoven	Frequentie Ochtendspits 9:00-10:00 van 8x/u naar 4x/u	Ma-vr jaar	2021
305	Uden - Eindhoven	Frequentie Middagspits van 8x/u naar 4x/u	Ma-vr jaar	2021
306	Uden - 's-Hertogenbosch	Frequentie ochtendspits verhoogd i.v.m. vervallen lijn 654	Ma-vr niet-vak	2022
605	Uden - Eindhoven	Vervalt	Ma-vr jaar	2021
606	Uden - Den Bosch	Vervalt	Ma-vr jaar	2021
638	Grave - Cuijk	Vervalt	Ma-vr jaar	2021
654	's-Hertogenbosch - Eindhoven	Vervalt	Ma-vr jaar	2021
662	Oss - Maren-Kessel	in spitsen van 2x/u naar 1x/u	Ma-vr niet-vak	2022
690	Grave - Den Bosch	Route inkorten tot Grave-Heesch met aansluiting op lijn 90 v/n Den Bosch	Ma-vr jaar	2021
692	Landhorst - Boxtmeer	Vervalt	Ma-vr jaar	2021

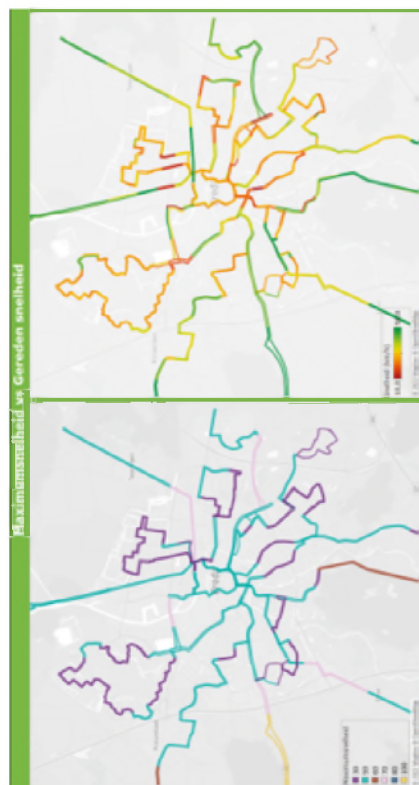
Bijlage 3: Factsheets van 50 naar 30 km/uur

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

Factsheet: maximum snelheid versus gereden snelheid bus:

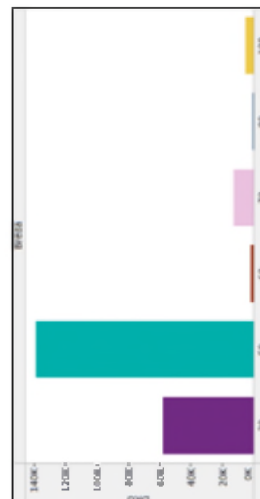
Gemeente Breda

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



Categorisering 2022

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



Meeste bussen (81 %) rijden over 50 km-weg; 30 km-weg 25 %.

www.bravo.info

Arriva & BonoTraffics, 13 december 2022

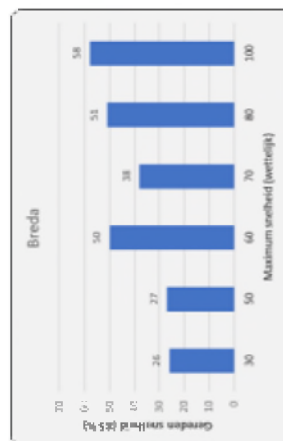
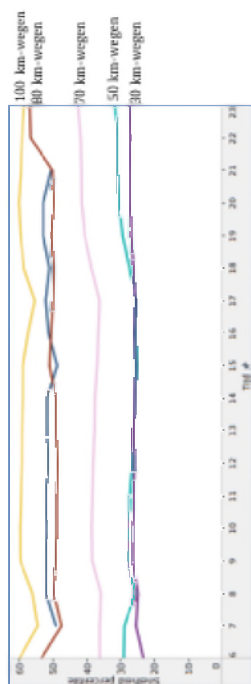


Brabant vervoert ons

samen met ARRIVA

1

Snelheid van het busverkeer per weecategorie.



Gerealiseerde snelheid busverkeer
verschilt nauwelijks op 30- en 50
km-weg.

Na 18:00 uur rijden de bussen
sneller dan overdag.

Conclusie:

- De bus rijdt effectief nauwelijks sneller op 50 km-weg dan op 30 km-weg.
- Verkeersintensiteit en aantal kruispunten (m.n. **VRU's**) bepalend voor de snelheid busverkeer op 50 km-weg.
- Met een juiste wegerichting zijn 30 km-weg 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-weg rijden is alleen nuttig als daar doorstromingsmaatregelen worden genomen (aandacht voor **VRU's**).

www.bravo.info

Arriva & BonoTraffics, 13 december 2022



Brabant vervoert ons

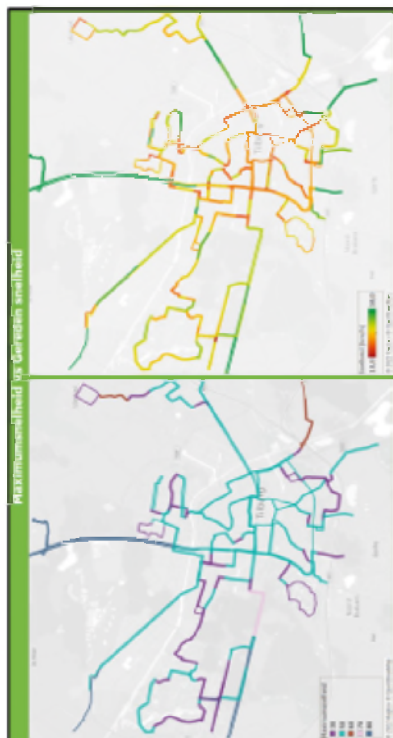
samen met ARRIVA

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 hte jaar (2019)
Snelheid op basis rijdtijd zonder halteringsjld



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

www.bravo.info

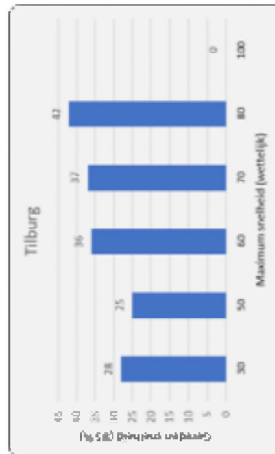
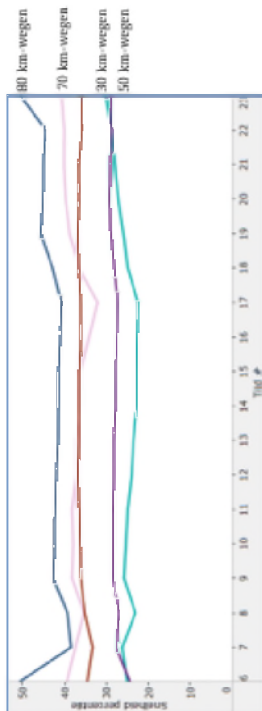
Arriva & BonoTraffics, 13 december 2022

Bravo
Brabant vervoert ons

samen met **ARRIVA**
a company

1

Snelheid van het busverkeer per weecategorie.



Gerealiseerde snelheid busverkeer op 30-wegen is hoger dan op 50 km-wegen. Dat is typisch en onverwacht. De snelheid op 50 km-wegen is in vergelijking met Tilburg en Den Bosch laag. Op 30 km-wegen is die hoger in dezelfde vergelijking.

Na 11:00 uur rijden de bussen sneller dan overdag op 30 km-wegen. Op 50 km-wegen verschilt dit niet.

Conclusie:

- De bus rijdt effectief sneller op 30 km-wegen dan op 50 km-wegen.
- Verkeersintensiteit en aantal kruispunten (m.n. **VRUs**) bepalend voor de snelheid busverkeer op 50 km-wegen. Tilburg heeft relatief veel autoverkeer en dus is het druk op de 50 km-wegen.
- Hierstructuuring en/of verbetering van het busnetwerk op de 50 km-wegen is nodig als daar doorstromingsmaatregelen worden genomen (aandacht voor **VRUs**).
- Met een juiste wegnichting zijn 30 km-wegen toepasbaar in het busnetwerk (b.v. verkeer van rechts geen voorrang, aangepaste drempels, 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

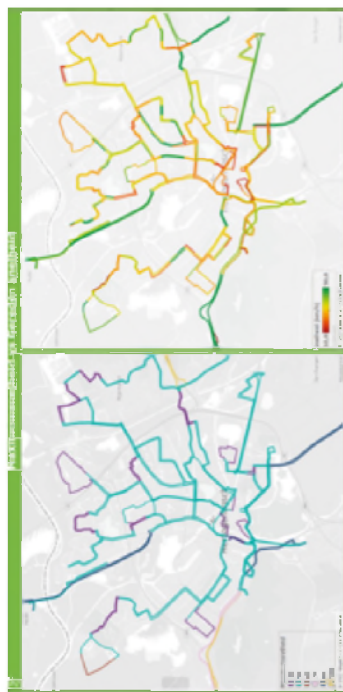
samen met **ARRIVA**
a company

2

Factsheet: maximum snelheid versus gereden snelheid bus:

Gemeente Den Bosch.

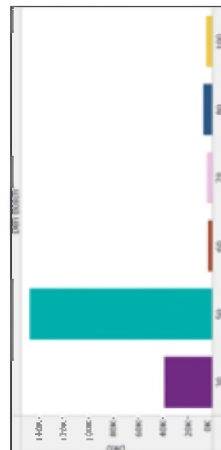
Maximum snelheid (links) versus werkelijke snelheid van het busverkeer (rechts).



Wegcategorisering (2022)

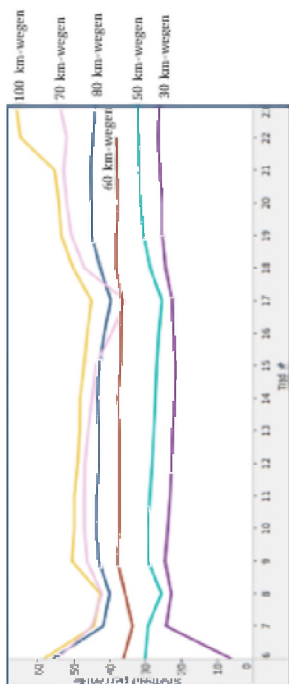
85 percentiel snelheid bus (hele jaar 2019)
Snelheid op basis rijtijd zonder halteringsrijd

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



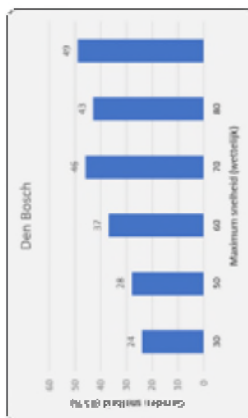
Meeste bussen (69 %) rijden over 50 km-wegen; 30 km-wegen 18 %.

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. VR'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 doorstromingsmaatregelen vergroten het nut (aandacht voor VR'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

Bravo
Brabant vervoert ons

1

2