

# Transitieplan 2022

Oost-Brabant, onderdeel VERVOER

Auteur: Ontwikkelteam Brabant

Datum: 1 september 2021



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

**Bravo**  
*Brabant vervoert ons*

samen met  **ARRIVA**  
a  company

## Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	3
1.1	Geen Exploitatie-, maar Transitieplan.....	3
1.2	Uitgangspunten Transitieplan.....	3
1.3	Gedeelde mobiliteit.....	4
1.4	Startdatum dienstregeling 2022.....	5
1.5	Procedure Transitieplan.....	5
2	Vervoerontwikkeling Oost-Brabant.....	6
2.1	Vervoerontwikkeling vanaf 2015.....	6
2.2	Vervoerontwikkeling tijdens corona.....	6
2.2.1	Stadsdienst Tilburg.....	6
2.2.2	Stadsdienst Den Bosch.....	7
2.2.3	Bravo-direct.....	7
2.2.4	Streeklijnen.....	8
2.2.5	Buurtbussen.....	8
2.2.6	Schoolliners.....	8
2.2.7	Totaal.....	9
2.3	Vervoerontwikkeling post-corona.....	9
3	Aanpak dienstregeling 2022.....	10
3.1	Reeds genomen maatregelen in 2020 en 2021.....	10
3.2	Taakstellende besparing voor 2022.....	10
3.3	Uitgangspunten dienstregeling 2022.....	11
3.4	Functioneren lijnennet.....	12
4	Maatregelen aanpassing voorzieningenniveau.....	14
4.1	Stadsdienst Den Bosch.....	14
4.2	Stadsdienst Tilburg.....	14
4.3	Regio Den Bosch – Tilburg.....	15
4.4	Regio Uden.....	16
5	Tenslotte.....	19
5.1	Pilots Oost-Brabant 2019/2020.....	19
5.2	Aanpassingen dienstregeling gedurende 2022.....	19
5.3	Investeren in dienstregeling 2023.....	19
5.4	BuCa's 2022 en 2023.....	20
	Bijlage 1: Benuttingsgraad lijnen.....	21

Bijlage 2: Maatregelen dienstregeling 3 januari 2021 .....	22
Bijlage 3: Maatregelen dienstregeling 9 januari 2022 .....	23

# 1 Inleiding

## 1.1 Geen Exploitatie-, maar Transitieplan

Dit jaar geen Exploitatieplan, maar een Transitieplan; en dan alleen het onderdeel vervoerontwikkeling of te wel de dienstregeling voor het jaar 2022. Deze dienstregeling is een belangrijke schakel in het terugwinnen van de reizigers, waarbij er vanaf juni 2021 weer vrij met het openbaar vervoer gereisd mag worden. Sinds de start van de pandemie was het devies alleen met het OV te reizen, als het strikt noodzakelijk was.

Het doel van het Transitieplan is het financieel in balans brengen van het contract dat de provincie Noord-Brabant en Arriva Nederland hebben afgesloten in 2014 voor de exploitatie van het openbaar vervoer in Oost-Brabant. Door de coronacrisis zijn de reizigersaantallen substantieel gedaald en is er geen sprake meer van een financieel sluitende exploitatie. Deze situatie is niet uniek in Nederland. Alle vervoerders en opdrachtgevers hebben hiermee te maken en alle betrokken partijen zoeken een oplossing met respect voor een ieders belangen, inclusief die van de reizigers.

Om het openbaar vervoer beschikbaar te houden voor alle Nederlanders keert het Rijk Beschikbaarheidsvergoedingen uit tot en met het vierde kwartaal van 2021. Hiermee worden de kosten voor meer dan 90 % vergoed. Aanvullend hierop handhaaft de Provincie Noord-Brabant de exploitatiebijdrage voor 100 %. Door de afschaling van de dienstregeling 2021 met 5 % is er een financiële basis om 2021 uit te rijden met lagere passagiersaantallen. Het vraagstuk van het in balans brengen van het concessiecontract richt zich dan ook primair op de dienstregeling 2022, die enerzijds een verdere besparing moet opleveren en anderzijds een basis om het herstel van het vervoer in 2022 en de jaren daarna te faciliteren. Waarna er weer sprake is van een gezonde exploitatie voor de vervoerder en een opdrachtgever die haar financiële bijdrage levert voor hetgeen geleverd wordt. Dan is er tevens weer evenwicht op de 'OV-markt', zodat aanbesteding van concessies weer succesvol opgestart kunnen worden.

Dit Transitieplan gaat dan ook primair over de besparingen in de dienstregeling 2022. Er worden geen voorstellen gedaan om de dienstverlening ergens uit te breiden ten koste van de bediening elders (zoals in een regulier Exploitatieplan).

Dit is in een notendop de uitdaging waarvoor we staan: eerst besparen en daarna back-on-track om oude en nieuwe reizigers te verwelkomen in de bus. Een geweldige uitdaging om het juiste evenwicht te vinden in welke maatregel waar en wanneer te nemen.

## 1.2 Uitgangspunten Transitieplan

Bij het financieel in evenwicht brengen van het concessiecontract is er door de beide partijen (provincie Noord-Brabant en Arriva) -buiten het aanpassen van de dienstregeling- ook naar andere oplossingen gekeken, die echter vooralsnog niet in- of doorgevoerd worden. Zo is het verhogen van het tarief voor de reiziger op dit moment niet als reëel en realistisch aangemerkt; een lijn die landelijk gevolgd wordt. Ook wordt er geen extra geld beschikbaar gesteld vanuit de opdrachtgever en hetzelfde geldt voor een eventuele overheveling van middelen uit andere budgetten naar de busexploitatie (bv. vanuit het marketingbudget of ontwikkelbudget).

Voor de dienstregeling 2022 geldt als afspraak om 10 % minder dienstregelinguren in de exploitatie te stoppen. Hiermee wordt het kostenniveau verlaagd, waardoor er een beter evenwicht is qua kosten voor exploitatie en opbrengsten uit een lager reizigersvolume. Deze besparing geldt als startpunt voor de jaren die volgen en waar het terugwinnen van de reizigers aan de orde is. En met het groeien van de omvang van het vervoer worden de bespaarde dienstregelinguren ook weer teruggezet in de exploitatie.

Om de effecten en gevolgen van de coronacrisis te bepalen wordt er een vergelijk gemaakt van de data van 2020 en 2021 met de exploitatie en het aantal vervoerde reizigers in 2019.

### 1.3 Gedeelde mobiliteit

PNB zet in op gedeelde mobiliteit. Voor kleine vervoerstromen naar tijd of plaats kan dit een oplossing zijn voor het faciliteren van het vervoer op het platteland en de kleine kernen. Voor de reizigers die door deze transitieplannen geraakt worden, zijn er bestaande alternatieven en wordt er onder aanvoering van PNB in samenwerking met een aantal gemeenten gewerkt aan nieuwe alternatieven voor bijzondere situaties. Deze bijzondere situaties zijn in de voorgaande maanden door de gemeenten bij PNB aangekaart. Dit betreft de gemeenten Boekel, Gemert-Bakel, Gilze en Rijen, 's-Hertogenbosch, Oss en Meierijstad. Indien andere gemeenten hierin initiatieven willen nemen, kan contact worden gezocht met het team gedeelde mobiliteit van PNB.

- In de concessiegebieden West-Brabant en Oost-Brabant en in Helmond kunnen reizigers gebruik maken van de regiotaxi. Dit is vervoer op maat van deur naar deur en moet gereserveerd worden. De ov-chipkaart is niet geldig. De ritprijs wordt bij de boeking via een geautomatiseerde ov-toets bepaald (in Helmond geldt een vaste ritprijs) en ligt iets hoger dan ov-tarief. Op de sites van de regiotaxiprojecten (Regiovervoer Midden-Brabant, regiotaxi 's-Hertogenbosch en regiotaxi Noordoost-Brabant) is alle relevante informatie te vinden.
- In het regiotaxigebied Noordoost-Brabant is ook een alternatief in de vorm van een knooppunttaxi aanwezig. Tegen een relatief gunstig tarief kan de reiziger hier tussen het huisadres en een aantal geselecteerde knooppunten reizen. Dit alternatief – de knooppunttaxi – wordt in het kader van de transitieplannen uitgebreid naar de regiotaxigebieden 's-Hertogenbosch en Midden-Brabant.
- In een aantal gemeenten – vooral in het concessiegebied West - is ook een Bravoflex-pilot operationeel. Daar waar relevant en mogelijk, worden deze pilots in overleg met de gemeenten aangepast om de gevolgen van de transitieplannen enigszins op te vangen.
- Met een aantal gemeenten in West-Brabant werkt de provincie samen aan de opstart van de Nabogo-pilot. Dit is een moderne ICT-ondersteunde meerijddienst, die vanuit een succesvolle start in Denemarken nu in Brabant geïntroduceerd wordt.
- Tenslotte zijn er nog vele vrijwilligersprojecten in Brabant operationeel of bijna operationeel. In het licht van de uitwerking van de “visie op gedeelde mobiliteit” is de provincie ook toenemend actief bij de ontwikkeling van deze vrijwilligersprojecten en vooral alert, daar waar mogelijkheden kunnen liggen in relatie tot de gevolgen van de transitieplannen.

## 1.4 Startdatum dienstregeling 2022

De nieuwe dienstregeling 2022 start op zondag 9 januari 2022; dit wijkt af van het reguliere moment van de tweede zondag in december. Er zijn geen ingrijpende aanpassingen van de NS-dienstregeling in Oost-Brabant en met dit latere moment is er voor onze werkplanning enige ruimte om de wijze waarop het vervoer zich vanaf september 2021 manifesteert mee te nemen in de dienstregeling 2022.

## 1.5 Procedure Transitieplan

Dit Transitieplan 2022 is in juni 2021 ter advisering aan alle gemeenten en het Reizigers Overleg Brabant aangeboden. Deze hebben tot 17 augustus 2021 de tijd gehad om te reageren op het Transitieplan. Reacties zijn ingediend bij Arriva, voorzien van een advies en behandeld in het Tactisch Ontwikkelteam Oost op 31 augustus 2021. Arriva heeft het Transitieplan 2022 (inclusief de rapportage met de verwerking van de ingediende reacties) op 1 september 2021 aangeboden aan PNB, waarna Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant hier op 21 september 2021 mee heeft ingestemd. Het Transitieplan 2022 is daarmee een feit.

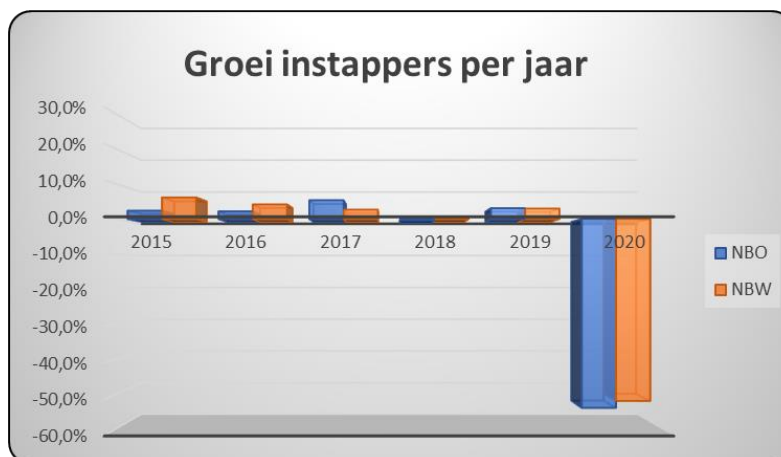
NB. Voor de volledigheid: het adviestraject betreft alleen de wijzigingen voor de dienstregeling 2022. Over de eerdere aanpassingen in 2020 en 2021 zijn de gemeenten en het Reizigers Overleg Brabant eerder geconsulteerd en heeft GS reeds een standpunt ingenomen en deze maatregelen zijn geëffectueerd in de dienstregeling.

## 2 Vervoerontwikkeling Oost-Brabant

In dit hoofdstuk de verantwoording en weergave van de vervoerontwikkeling gedurende de looptijd van de concessie Oost-Brabant met en zonder corona en de verwachting van het herstel van het vervoer vanaf 2021/2022.

### 2.1 Vervoerontwikkeling vanaf 2015

In de grafiek is de ontwikkeling van het vervoer zichtbaar vanaf de start van de concessies in 2015 in Oost- en West Brabant. Een groei van in totaal 13 % voor Oost- en 15% voor West-Brabant over de eerste jaren wordt gevolgd door een grote daling in 2020 (ten opzichte van 2019) van meer dan 50 %.



### 2.2 Vervoerontwikkeling tijdens corona

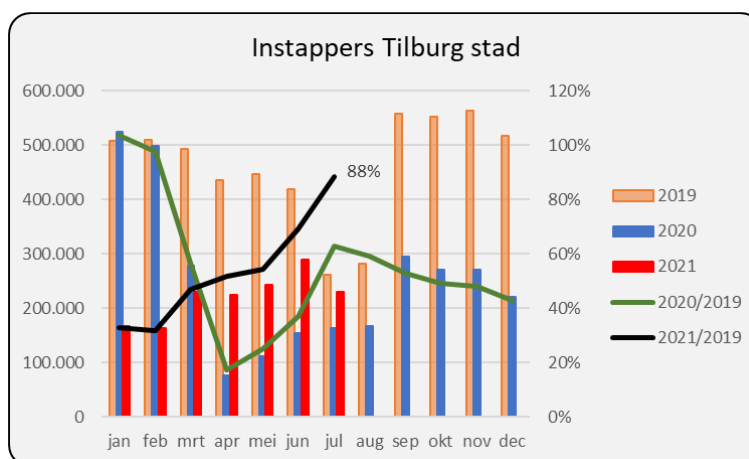
Het gevolg voor het aantal instappers van de coronacrisis wordt in beeld gebracht door het absoluut aantal instappers per OV-product per maand te tonen voor de jaren 2019, 2020 en 2021. Daarnaast wordt de verhouding van het aantal instappers per maand van 2020 en 2021 getoond in verhouding tot het aantal instappers in 2019. De groene lijn geeft de waarde in het verloop van 2020 weer t.o.v. 2019. De zwarte lijn toont dit voor 2021.

#### 2.2.1 Stadsdienst Tilburg

In de eerste maanden van 2020 is er nog een groei van het aantal instappers.

Medio maart 2020 kwam Nederland tot stilstand. In april is er nog 17 % van het aantal instappers t.o.v. 2019. Tegen de zomer loopt dit percentage op en in september start het najaar met een waarde van 53 % in september. Daarna neemt het vervoer af door de extra maatregelen die ingevoerd worden.

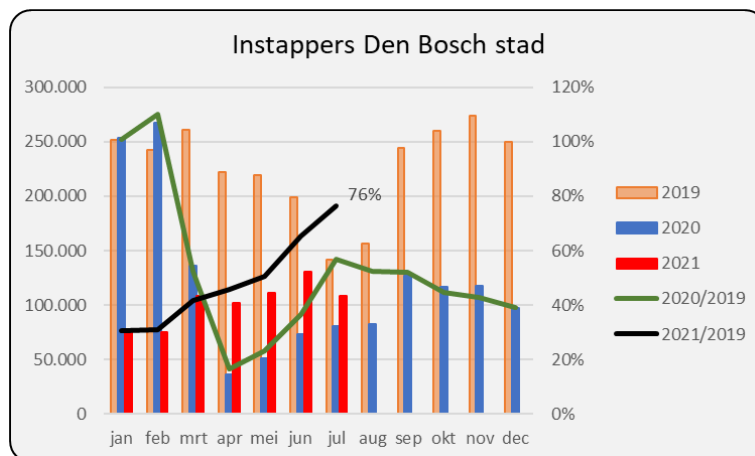
Voorjaar 2021 wordt de laagste waarde bereikt in februari (32 %) en de maanden daarna groeit het aantal instappers in absolute zin en wordt de verhouding t.o.v. 2019 ook groter tot boven de 50 % in mei en juni. In de zomermaand juli is het herstel in vergelijking met



2019 zelfs 88 %. Het percentage van september 2021 is maatgevend voor het werkelijke en structurele herstel van het vervoer op het moment dat het onderwijs weer gestart is.

### 2.2.2 Stadsdienst Den Bosch

In absolute zin is het aantal instappers in Den Bosch een stuk kleiner dan in Tilburg; grosso modo de helft. De voornaamste oorzaak hiervan is dat er minder scholieren en studenten van de stadsdienst gebruik maken (de Onderwijsboulevard ligt op loopafstand van het station). Het verloop van het aantal instappers en de verhouding ten opzichte van 2019 is wel gelijk aan die van Tilburg.



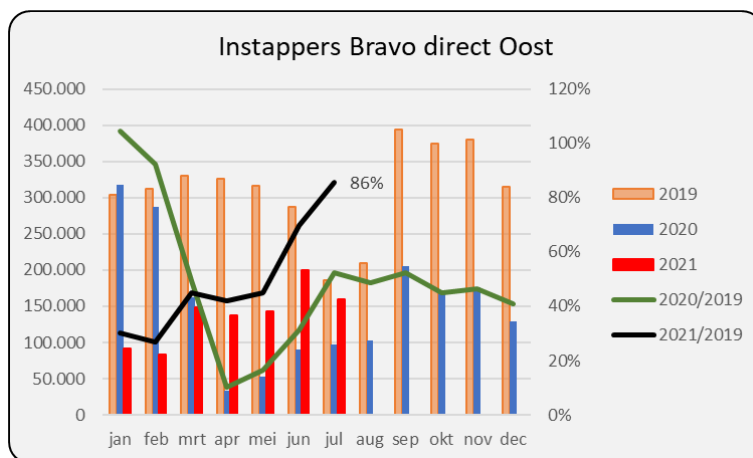
Op het laagste punt in april 2020 maakte er nog 16 % van de instappers uit 2019 gebruik van de stadsbussen. Inmiddels is het herstel 51 % in mei van dit jaar en daarna oplopend naar 76 % in de zomermaand juli. Het herstel van september 2021 is maatgevend voor de situatie als het onderwijs weer begonnen is.

### 2.2.3 Bravo-direct

De ontwikkeling van het aantal instappers in de Bravo-direct lijnen is gelijk aan die van de beide stadsdiensten.

Enerzijds is dit logisch, anderzijds ook niet, omdat er een groter aandeel studenten en scholieren gebruik maakt van deze regionale lijnen.

Het vervoer is in het voorjaar van 2021 voor 45 % hersteld; lager dan bij de stadsdiensten. In de zomermaand juli 2021 is het herstel 86 %. De waarde van september moet aangeven hoe het herstel is als de scholen weer begonnen zijn.

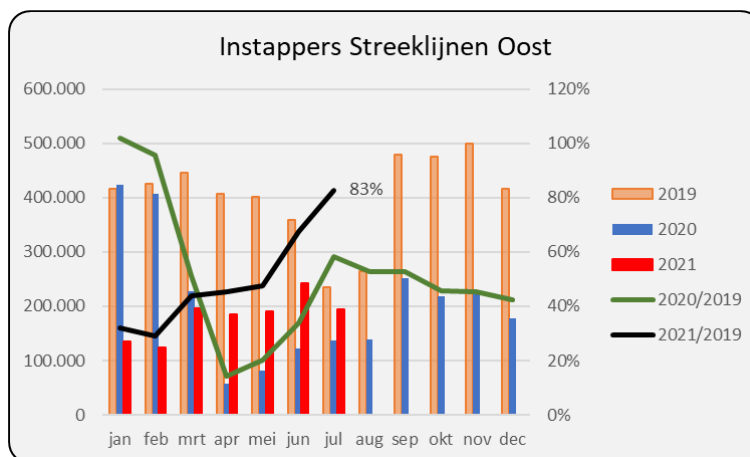




## 2.2.4 Streeklijnen

Gelijk aan het regionale vervoer via de Bravo-direct lijnen is de ontwikkeling van het aantal instappers voor de streeklijnen in oost-Brabant.

Op het laagste punt in april 2020 was restte er nog 14 % van het vervoer van een jaar eerder. In mei 2021 is dit 48 %. In de zomermaand juli 2021 is het herstel het grootst met 83 %. De situatie na de zomer in september als de scholen weer begonnen zijn is bepalend voor het werkelijke herstel van het vervoer ten opzichte van 2019.

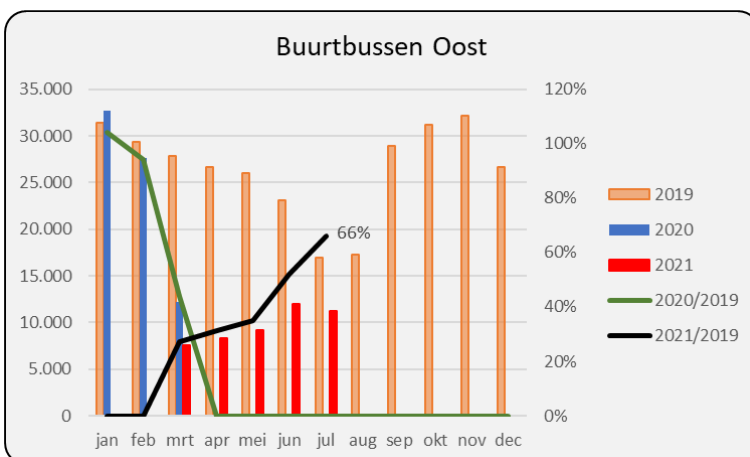


## 2.2.5 Buurtbussen

In de grafiek van de buurtbussen is duidelijk zichtbaar dat de buurtbussen een groot aantal maanden hebben stilgestaan. De grotere kwetsbaarheid van de (oudere) groep vrijwilligers is hiervoor de aanleiding geweest.

In april 2020 is de exploitatie van alle lijnen gestaakt en deze is in maart 2021 weer hervat.

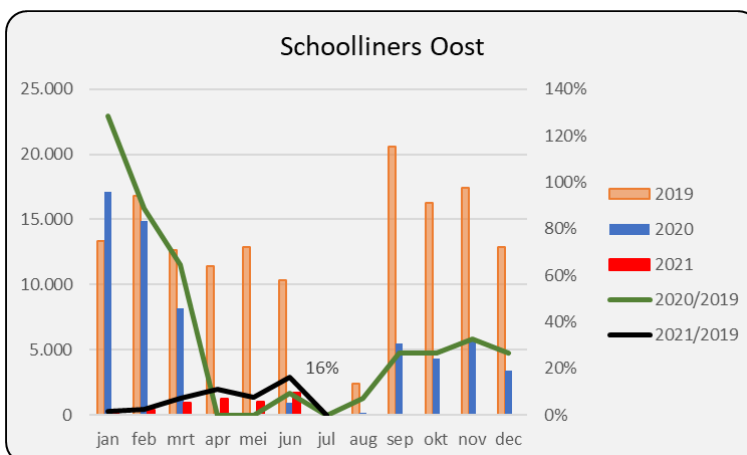
Het herstel in mei 2021 is 35 %. Dit is lager dan bij de grote bussen, maar zeker niet slecht gezien de lange periode dat de busjes niet gereden hebben. In juli is het herstel 66 %.



## 2.2.6 Schoolliniers

In de grafiek is zichtbaar dat de schoolliniers gestopt zijn met rijden medio maart 2020.

Dat er vanaf de zomer 2020 wel instappers zijn komt omdat een aantal lijnen zijn gaan rijden vanaf dat moment. Dit zijn de lijnen die met name het voortgezet onderwijs en het MBO bedienen.



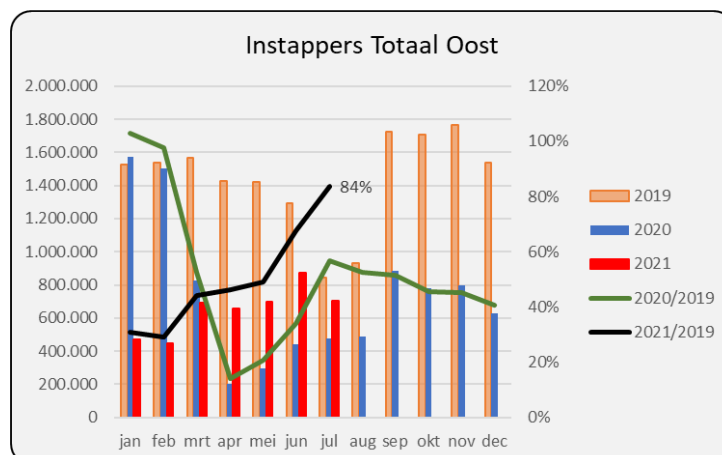
In mei 2021 is het herstel rond de 8% t.o.v. 2019. In de zomermaanden rijden de schoolliners niet.

### 2.2.7 Totaal

Opvallend is dat alle lijnsoorten (m.u.v. buutbussen en schoolliners) min of meer eenzelfde grafiek tonen. Alle lijnen bij elkaar geeft het beeld in de grafiek. Laagste waarde april 2020 met 14 % en herstel een jaar later is 49 %.

In totaal is er in 2020 nog 51 % van het aantal instappers in 2019.

In de zomermaand juli 2021 is het herstel in totaliteit 84 % ten opzichte van 2019. De waarde van de maand september is bepalend voor het werkelijke herstel als de scholen weer zijn begonnen.

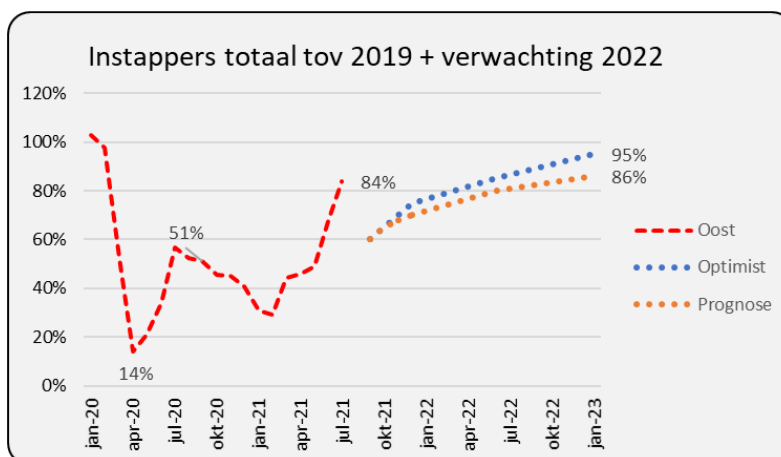


### 2.3 Vervoerontwikkeling post-corona

Op basis van de grafiek uit de vorige paragraaf is de prognose weergegeven voor de ontwikkeling van het vervoer het komende jaar 2022.

Deze prognose is gebaseerd op basis van verschillende aannames omtrent sociaal economische ontwikkelingen en thuiswerken.

Arriva verwacht dat het percentage van juli 2021 na de zomer lager is.



Arriva verwacht eind 2022 weer op ongeveer 85 % van het vervoer van 2019 te zitten. Een optimistische voorspelling leidt tot 95 % herstel. Feit is wel dat het een breed gedeelde mening is dat eind 2022 er nog geen volledig herstel is van het vervoervolume van 2019. Het moment waarop een volledig herstel bereikt wordt ligt ergens tussen 2023 en 2025.

De verwachting is dat het vervoer in de volle breedte terugkomt bij alle vervoerproducten. Dit is gebaseerd op het feit dat alle lijnsoorten eenzelfde verloop laten zien van het aantal instappers onder de coronacrisis. Dit is in West-Brabant niet anders dan in Oost-Brabant.

### 3 Aanpak dienstregeling 2022

Vanaf de start van de coronacrisis heeft Arriva geanticipeerd op de wisselende reizigersaantallen door de dienstregeling aan te passen. Kaderstellend hierbij zijn tevens de aanwijzingen vanuit de regering geweest, zoals het bieden van een zo compleet mogelijke dienstregeling om mensen met een vitaal beroep voldoende reismogelijkheden te bieden. We hebben vanaf half maart 2020 de vakantiedienstregeling gereden zonder de buurtbussen tot 2 juni. En vanaf 2 juni 2020 de winterdienstregeling zonder ook de meeste schoolliners. De vakantiedienstregeling die gestart is met de kerst in 2020 is doorgereden tot eind maart 2021. De dienstregeling 2021 is pas gaan rijden op 28 maart 2021.

Naast het bekende verschil tussen een vakantie en niet-vakantiedienstregeling zijn er tussentijds aanpassingen aan de dienstregeling doorgevoerd. Dit is o.a. gebeurd per 31 augustus 2020 en 3 januari 2021.

#### 3.1 Reeds genomen maatregelen in 2020 en 2021

Met name vanwege het sterk geslonken vervoer van en naar de onderwijsinstellingen is de dienstregeling in Oost-Brabant tussentijds aangepast per 31 augustus 2020, zodat de situatie van voor de zomervakantie -waarin er teveel bussen reden- werd opgelost. Overigens zonder de mobiliteitsgarantie voor de kwetsbare beroepen aan te tasten. Belangrijkste aanpassingen zijn het afschalen van hoogfrequente lijnen (matchen vraag en aanbod) en het stilzetten van schoolliners.

Samengevat zijn de aanpassingen:

- Lijn 305 een lagere spitsfrequentie van 8 keer naar 4 keer per uur;
- Lijn 601 een lagere frequentie in de dalperiode van 6 keer naar 4 keer per uur en in de middagspits van 8 keer naar 4 keer per uur;
- Schoolliners zijn gestopt: 600, 602, 605, 606, 630, 636, 638, 643, 644, 654 en 692;
- Schoolliner 631 ingeperkt tot 3 ochtendritten.

De dienstregeling 2021 die (uiteindelijk) per 28 maart 2021 is gaan rijden is gebouwd op de aanname dat het aantal te vervoeren passagiers gelijk is aan 75 % van het (gemiddeld) aantal dat in januari 2020 (pre corona) is vervoerd. Tevens is het (landelijk) uitgangspunt dat de buscapaciteit maar de helft bedraagt van hetgeen wettelijk is toegestaan (40 – 45 maximaal per bus).

De aanpassingen in de dienstregeling betreffen een groot aantal kleinere wijzigingen. Het gaat te ver deze hier allemaal te herhalen (zie tabel bijlage 2).

Beide pakketten van maatregelen leiden tot een afschaling van het aantal dienstregelinguren met 4,0 %.

#### 3.2 Taakstellende besparing voor 2022

Provincie Noord-Brabant en Arriva hebben bepaald om 10 % te besparen op de inzet van dienstregelinguren per 2022. Dit als onderdeel van het herstelplan om tot een gezond evenwicht te komen binnen het vigerende concessiecontract Oost-Brabant.

De verdeling over de concessies Oost- en West-Brabant is qua percentage niet gelijk. Het aantal mogelijkheden om te besparen zonder grote aantallen reizigers te treffen in hun reismogelijkheden met de bus is in West-Brabant groter dan in Oost-Brabant. De oorzaak hiervan ligt in de start van beide concessies. Concessie Oost is gebaseerd op het zogenaamde kernnetwerk en concessie West niet. In Oost-Brabant zijn de matig bezette lijnen en/of ritten al eerder in december 2014 opgeheven en heeft het snijden in de dienstregeling grote(re) gevolgen.

Daarnaast is er een extra procent op de taakstellende besparing gezet, omdat de besparing op zich leidt tot verlies van reizigers en inkomsten. Dit verlies wordt gecompenseerd door een extra procent te besparen. Voor beide concessies geldt dus een opgave van Brabantbreed 11 % minder dienstregelingen in 2022.

In de tabel is weergegeven hoeveel er reeds bespaard is in dienstregelingen 2020 en 2021 en wat de taakstelling is voor 2022. Voor Oost-Brabant is deze 6,1 % en in totaal worden er 11 % minder dienstregelingen gereden in 2022 in beide concessies Oost- en West Brabant.

	West-Brabant		Oost-Brabant	
Totaal aantal DRU voor Corona	100%	<b>537.968</b>	100%	<b>618.242</b>
Afschaling augustus 2020	2,5%	<b>13.233</b>	0,7%	<b>4.624</b>
Afschaling januari 2021	4,2%	<b>22.435</b>	3,3%	<b>20.524</b>
Afschaling januari 2022	5,2%	<b>28.180</b>	6,1%	<b>37.723</b>
Totaal aantal afschaling	11,9%	<b>63.848</b>	10,2%	<b>62.871</b>

### 3.3 Uitgangspunten dienstregeling 2022

Momenteel missen we zo'n 50 % van onze reizigers. En dat betekent dat elke reiziger die we nog extra en blijvend kwijtraken absoluut niet onze voorkeur heeft. Onze voorstellen zijn dan ook gericht op behoud en terugwinnen van onze reizigers. Daarover mag geen misverstand bestaan. Dat dit op een verantwoorde manier moet gebeuren is duidelijk en de belangrijkste opgave.

Met het aanbrenge van beperkingen in de dienstregeling willen we zo min mogelijk reizigers raken door zoveel mogelijk verbindingen op zoveel mogelijk momenten van de week in stand te houden. Om inzicht in het functioneren van alle verbindingen te krijgen maken we gebruik van de overzichten van de benuttingsgraad, zoals die jaarlijks in de Exploitatieplannen worden gepresenteerd. Hierin is de verhouding zichtbaar tussen het aantal reizigerskilometers / aantal dienstregelingskilometers per lijn, dagsoort en periode van de dag. De benuttingsgraad biedt een bruikbare tool voor inzicht, analyse en een basis voor het formuleren van voorstellen. In de bijlage 1 is het overzicht voor West-Brabant weergegeven.

Het matchen van vraag en aanbod klinkt als een volstrekt logisch uitgangspunt, maar is alleen goed toepasbaar bij lijnen met een hoge(re) frequentie. Rijdt een bus in het landelijk gebied maar 1 keer per uur, dan valt er niet veel te matchen. Dan is het alles of niets; Brabant heeft een redelijk aantal van deze buslijnen.

Uitgangspunt is ook of er meerdere alternatieven voor handen zijn voor de reizigers. Oftewel: als een voorziening beperkt wordt, kan er dan nog gereisd worden. Ook al is dit mogelijk een langere reis en moet er overstapt worden. Het beschikbaar zijn van een bruikbaar alternatief is van essentieel belang.

Er moet altijd een duidelijke structuur (lees: netwerk) blijven, die de grotere vervoerstromen faciliteert. Het netwerk bestaat hier niet alleen uit bus, maar het betreft hier het totale openbaar vervoer: bus en trein gezamenlijk. Een sterk netwerk moet de potentie hebben en houden om weer

reizigers te trekken en het openbaar als geheel te positioneren binnen de mobiliteitsmarkt, waarbij de concurrentie met de auto van belang is voor het toekomstige mobiliteitsbeleid. Binnen Brabant gaat het hier logischerwijs over het Bravo-direct netwerk. En dan met name het intra-regionale deel dat de perifere regio's verbindt met de grote Brabantse steden en het spoornetwerk. Voor het interregionale netwerk geldt dat hier in een aantal gevallen ook uitwisseling ligt met het spoor; dit is maatwerk.

Provincie Noord-Brabant werkt samen met de collega opdrachtgevers aan de visie op het toekomstig openbaar vervoer. Het Toekomstbeeld OV 2040 krijgt vorm. Het is niet handig om nu aanpassingen te doen in de dienstregeling die contrair zijn aan dit toekomstbeeld. Dit is het uitgangspunt. Anderzijds is het niet zo dat de coronacrisis ongemerkt het Toekomstbeeld OV 2040 passeert. Op de korte en middellange termijn wordt duidelijk wat de gevolgen zijn.

Provincie Noord-Brabant zet in op gedeelde mobiliteit. Voor kleine vervoerstromen naar tijd of plaats kan dit een oplossing zijn voor het faciliteren van het vervoer op het platte land en de kleine kernen. De uitvoering van dit beleid staat in zijn kinderschoenen en vraagt om een sterke impuls om een rol te spelen als probleemoplossend in het voorliggende vraagstuk. Het initiatief voor het uitvoeren van dergelijke maatregelen ligt bij gemeenten in samenwerking met de provincie Noord-Brabant.

De buscapaciteit is per 2022 (of zoveel eerder) weer ten volle te benutten (de beperking tot 50 % vervalt). Om een overgang te maken tussen de beperking van de buscapaciteit en het volledig benutten rekenen wij voor de dienstregeling 2022 met een buscapaciteit van 75 % van hetgeen wetmatig mag. Hierdoor worden (te) volle ritten zoveel mogelijk vermeden en krijgen de reizigers een gewenningsperiode. Op dit moment is een deel van de reizigers nog huiverig om in een volle bus te stappen.

In 2020 en 2021 is gepoogd afspraken te maken met de sector Onderwijs over het spreiden van lestijden en daarmee ook het vervoer in met name de spitsuren. Hier staan nog geen handtekeningen onder. Daarom houden we op voorhand rekening met een beperkte spreiding. De wijze waarop het vervoer zich herstelt laat zien in welke mate spreiding per instelling al dan niet gerealiseerd wordt.

### 3.4 Functioneren lijnennet

In de voorgaande Exploitatieplannen is de benuttingsgraad gehanteerd om minder goed functioneren lijnen te duiden. Voor het bepalen van de besparingen per 2022 is deze variabele uitgewerkt op basis van het laatste 'normale' gebruik in januari 2020. In bijlage 1 is dit per lijn en periode van de dag weergegeven.

Duidelijk is dat de streeklijnen het minst gebruikt worden in de late avond op werkdagen en in het weekeinde (overdag en avond). Alleen de 150-streeklijnen kennen nog een redelijk gebruik op deze zwakkere momenten. De lijnen 90, 99, 130, 135 en 141 zijn zwak.

De stadsdiensten zijn dagelijks zwak in de late avonden. Verder kent het weekeinde diverse zwakke lijnen en/of momenten, waarbij Den Bosch roder kleurt dan Tilburg.

De Bravo-direct-lijnen doen het prima en kleuren alleen rood in de latere uren op alle dagen van de week.

Het is logisch dat de rode vakjes in eerste instantie aan de orde komen om wijzigingen in het aanbod van het vervoer aan te brengen. Per saldo wordt zo het kleinste aantal reizigers benadeeld.

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

**Bravo**  
*Brabant vervoert ons*

samen met  **ARRIVA**  
a company

## 4 Maatregelen aanpassing voorzieningenniveau

De genoemde aantallen reizigers zijn van januari 2020, dus vóór Corona. Wij verwachten dat het aantal reizigers in 2022 (op enig moment) ongeveer tussen 80 en 85 % ligt van het aantal in januari 2020.

### 4.1 Stadsdienst Den Bosch

Lijn 1 CS – Aawijk gaat op alle dagen vanaf 19:00 uur 1x per uur rijden i.p.v. 2x per uur. De gemiddelde bezetting is 3 reizigers per rit. Reizigers kunnen naast de overblijvende uurdienst ook gebruik maken van andere lijnen (3, 156)

Lijn 4 Kruiskamp – CS – Groote Wielen gaat tussen CS en Groote Wielen op werkdagen in de daluren (10:00 – 14:00 uur) en op zaterdag overdag 2x per uur rijden i.p.v. 4x per uur. De gemiddelde bezetting is op beide dagen 5 reizigers per rit.

Op zaterdag beginnen de eerste ritten op de stadsdienst rond 7:30 uur te rijden. Lijn 4 begint een half uur eerder, lijn 8/9 begint een uur eerder. De ritten vóór 7:30 uur hebben een bezetting van 2 reizigers per rit. Die ritten vervallen.

### 4.2 Stadsdienst Tilburg

Lijn 1 rijdt op zaterdag bijna vanaf aanvang van de dienstregeling 4x per uur. De bezetting is tot ongeveer 11:30 uur laag met 5 reizigers per rit. De frequentie wordt tot 11:30 uur verlaagd van 4x per uur naar 2x per uur. Dit geldt ook voor lijn 2, al zijn daar de bezettingen iets hoger met rond de 8 reizigers per rit. Nog steeds erg laag voor een kwartierdienst, dus ook op lijn 2 wordt op zaterdag tot 11:30 uur de frequentie verlaagd van 4x per uur naar 2x per uur.

Op lijn 2 is het traject in Goirle minder goed bezet dan de andere trajecten van lijn 2. In de daluren op werkdagen (9:30 – 14:00 uur) is de gemiddelde bezetting 7 reizigers per rit en op zaterdag is dat 5 reizigers per rit. De frequentie gaat daarom tijdens die perioden tussen ETZ Elisabeth en Goirle Baronielaan omlaag van 4x per uur naar 2x per uur.

Lijn 4 is op zaterdag de hele dag slecht bezet met gemiddeld 5 reizigers per rit. De frequentie gaat overdag omlaag van 4x per uur naar 2x per uur.

De zwakkere stadslijnen 6,7,8 en 9 hebben in de avonduren na 21:00 uur lage bezettingen van ongeveer 4 reizigers per rit. Bovendien hebben de meeste reizigers een alternatief in een andere buslijn. Op lijn 9 is dat niet het geval. Op de lijnen 6,7 en 8 worden op alle dagen de ritten na 21:00 uur geschrapt. Op lijn 9 gaat vanaf 21:00 uur een uurdienst rijden.

Op zondag is lijn 9 zwak bezet met gemiddeld 5 reizigers per rit. De frequentie op zondag gaat daarom terug van 2x per uur naar 1 keer per uur.

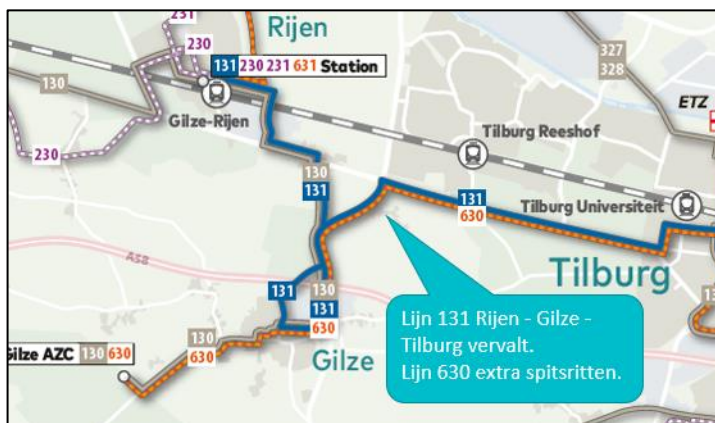
**Aanpassing Transitieplan:**

Om lijn 131 in de spitsen in stand te houden (zie hier onder) is ter compensatie van het aantal dru's dat dit kost, voor de stadsdienst Tilburg gekozen voor een aanvullende maatregel. Het betreft het niet laten rijden van lijn 3 in de daluren op werkdagen. Lijn 3 rijdt dan een halfuurdienst, waarbij het traject Reeshof – CS grotendeels samenvalt met dat van lijn 2. Gevolg van het vervallen van lijn 3 in de daluren is dat op het traject Winkelcentrum Heyhoef – CS de frequentie terug gaat van 6x/uur naar 4x/uur (alleen lijn 2). Verder worden in de wijken Koolhoven en Campenhoef de halten niet meer bediend. Campenhoef heeft aan de rand van de wijk halten (Station Reeshof en winkelcentrum Heyhoef) die 4x/uur bediend worden. Dat is een afdoende bediening voor deze wijk. Koolhoven heeft dan geen halte op aanvaardbare afstand. Daarom is het voorstel om lijn 4, net als in de avond, 2x/uur via Koolhoven te laten rijden.

### 4.3 Regio Den Bosch – Tilburg

Lijn 130 rijdt in het weekend tussen AZC Gilze en Rijen Station en centrum. Op zaterdag is het gemiddeld aantal reizigers 4 per rit, op zondag 2 per rit. De helft van het aantal reizigers reist van/naar AZC Gilze. Vanwege het lage aantal reizigers wordt lijn 130 in het weekend geschrapt.

Lijn 131 rijdt momenteel op werkdagen van Tilburg via Gilze naar Rijen Station. Tussen Gilze en Rijen heeft deze lijn samen met lijn 130 een aan-/afvoerfunctie op de trein, zodat inwoners van Gilze via een goede overstap op de trein richting Tilburg en Breda kunnen reizen. Daarnaast kunnen inwoners van Gilze ook direct met lijn 131 naar Tilburg reizen. Tijdens de spitsuren is de bezetting van lijn 131 redelijk goed, daarbuiten matig met ongeveer 8 reizigers per rit. Omdat deze reizigers een goed alternatief hebben in de bus-trein reis, wordt lijn 131 in de daluren geschrapt. De spitsritten gaan rijden als lijn 630.

**Aanpassing Transitieplan:**

Lijn 131 is de maatregel waarmee de meeste reizigers gedupeerd worden. De drukste 2 ritten per richting worden weliswaar door lijn 630 opgevangen, maar er blijven een aantal spitsritten met een bezetting van 15 reizigers. Zij hebben wel een alternatief door met een uurdienst via Rijen en de trein te reizen. Dit alternatief is in tijd langer, en ook duurder. Gemeente geeft bovendien aan dat de trein regelmatig niet stopt, waardoor dit alternatief niet betrouwbaar is. Bovendien gaat gemeente Tilburg aan de rand van Gilze een nieuw bedrijventerrein ontwikkelen, waarvoor een goed bediening met het openbaar vervoer ook gewenst is. Als lijn 131 in de spits blijft rijden, is dat in combinatie met lijn 130 ook een feit. Voorstel is daarom om lijn 131 in de brede spitsen in stand te houden. De spitsritten op lijn 630 vervallen dan.

Ter compensatie van de extra uren vervalt in Tilburg stadslijn 3 in de daluren op werkdagen.

Lijn 134 Waalwijk – Raamsdonksveer rijdt in de spitsuren 2x per uur en in de daluren 1x per uur. In de spits is de gemiddelde bezetting 10 reizigers per rit. Daarom wordt de frequentie in de spits



verlaagd naar 1x per uur. Lijn 134 rijdt door tot 22 uur, maar de bezetting is na 19 uur nog geen 2 reizigers per rit. De ritten na 19:00 uur worden daarom geschrapt.

Lijn 140 Tilburg – Den Bosch rijdt in de spitsen 2x per uur en in de dal 1x per uur. In de middag zijn de eerste ritten van de halfuurdienst matig bezet met 10-12 reizigers per rit. Daarna stijgt de bezetting naar ruim 20 reizigers per rit. De halfuurdienst begint daarom een uur later, vanaf 15:00 uur in plaats van 14:00 uur.

Lijn 141 Tilburg – Best is een matig bezette lijn, met vooral in de avonduren een lage bezetting. Op werkdagen vervallen de ritten na 21:00 uur, de gemiddelde bezetting is dan 4 reizigers per rit. Op zaterdag en zondag vervallen de ritten na 19:00 uur, de bezetting is dan 5 (zaterdag) en 3 (zondag) per rit.

#### 4.4 Regio Uden

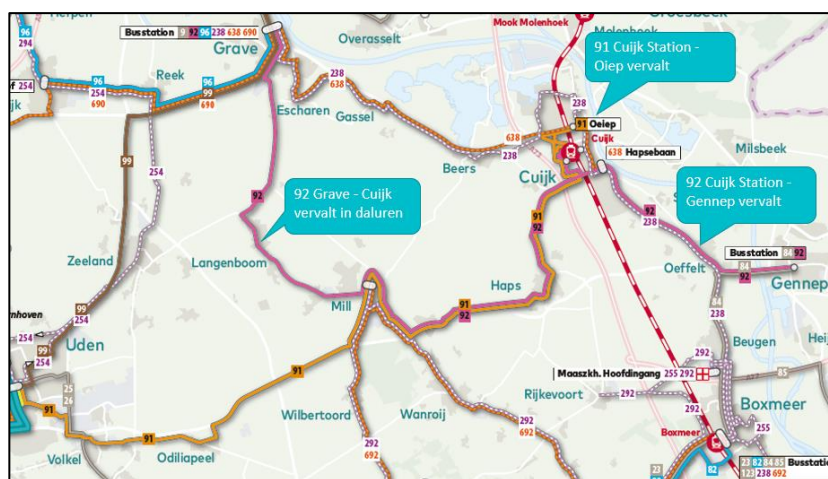
Lijn 90 Den Bosch – Oss is in de avond en het weekend slecht bezet. Op werkdagen vervallen de ritten na 20:00 uur, deze hebben een bezetting van gemiddeld 4 reizigers per rit. Op zaterdag en zondag rijdt de lijn alleen tussen Den Bosch en Heesch. De gemiddelde bezetting op beide dagen is 5 reizigers per rit. Inwoners van Heesch hebben een alternatieve reismogelijkheid naar Den Bosch via Oss en de trein. Nuland en Geffen hebben geen alternatief. Het gaat dan om 15 (Nuland) en 5 (Geffen) reizigers per dag.

Lijn 91 Uden – Cuijk rijdt vanaf station Cuijk nog door naar het Merlet College. Dit traject wordt heel weinig gebruikt met in totaal 12 reizigers per dag, dat is 0,4 reiziger per rit. Op dit traject rijdt ook buurtbus 238. Lijn 91 wordt daarom ingekort tot Cuijk Station.

Lijn 92 Grave – Cuijk – Genneep heeft slechte bezettingen op het traject Cuijk – Genneep. In totaal 38 reizigers in 24 ritten, dus 1,5 reiziger per rit. Te weinig om dit traject in stand te houden, te

meer omdat reizigers een alternatief hebben door met lijn 84 van Genneep naar Oeffelt te reizen en daar over te stappen op buurtbus 238 naar Cuijk. Dit is in beide richtingen een goede aansluiting met 5 minuten overstaptijd. Bovendien blijkt dat de meeste reizigers van Genneep naar Cuijk overstappen op de trein naar Nijmegen. Vanuit Genneep kan men ook gebruik maken van buslijn 83 naar Nijmegen. Ook tussen Grave en Mill is de bezetting in de daluren slecht met gemiddeld 3 reizigers per rit. Tussen Mill en Cuijk is de bezetting hoger met in de dal 6 reizigers per rit. Op dit traject rijdt ook lijn 91. Lijn 92 vervalt daarom in de daluren. Alleen de 3 reizigers die in de dal in Langenboom in-/uitstappen hebben geen reisalternatief.

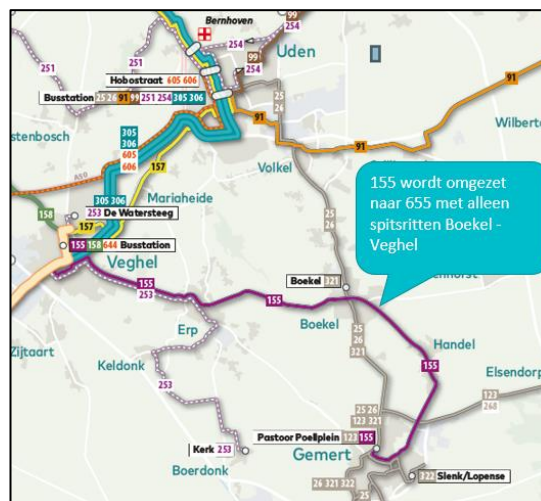
Op lijn 99 vervalt in de ochtendspits 1 rit van Uden naar Nijmegen. 6 minuten eerder of 15 minuten later rijdt een vervangende rit. Op het trajectdeel Grave – Nijmegen, dat onder de verantwoordelijkheid van Provincie Gelderland valt en waar Breng concessiehouder is, vervallen de korte ritten tussen Nijmegen en Grave. Dat betekent dat in de middag vanaf 15:00 uur in plaats



van 13:00 uur 4x per uur wordt gereden en in de avond vanaf 19:00 uur 1x per uur wordt gereden in plaats van 2x per uur. Op het traject Grave – Uden is de enige wijziging het vervallen van de ene ochtendrit.

Lijn 154 Den Bosch – Eindhoven is een snellere aanvulling op lijn 156 in de spitsuren. Lijn 154 begint in de ochtend vroeg te rijden, de bezettingen van 3 vroege ritten zijn laag met gemiddeld 5 reiziger per rit. Voor spitsritten is dat te laag, dus die 3 ritten worden (deels) geschrapt. Ritten 1002 en 1003 worden geheel geschrapt, rit 1006 wordt ingekort tot Sint Oedenrode – Den Bosch. Reizigers kunnen gebruik maken van lijn 156, die een kwartier eerder/later rijdt.

Lijn 155 Veghel – Gemert is de lijn met de slechtste benuttingsgraad in Oost Brabant. Ongeveer 75% van de reizigers is student. In de ochtend zijn 2 ritten tussen Boekel en Veghel goed bezet, in de middag 2 ritten van Veghel naar Boekel. De overige ritten hebben slechte bezettingen van gemiddeld 4 reizigers per rit. Lijn 155 wordt omgezet naar een scholierenlijn 655, met in de ochtend 2 ritten Boekel – Veghel en in de middag 2 ritten Veghel – Boekel. Op het traject Veghel – Erp rijdt ook een buurtbus, die reizigers (25% van het totaal) hebben een alternatief. Vanuit Boekel en Gemert blijven verbindingen naar Uden en Eindhoven/Helmond bestaan. Alleen Handel verliest zijn busverbinding, wat 8 reizigers per dag treft. Ook Huize Padua wordt niet meer bediend, dat treft 6 reizigers per dag.



Lijn 157 Oss – Eindhoven is een ontsluitende lijn die parallel rijdt aan de Bravodirect lijn 305. In het weekend zijn de bezettingen tussen Oss en Uden en tussen Sint Oedenrode en Eindhoven redelijk, maar tussen Uden en Sint Oedenrode mager met gemiddeld 3 reizigers per rit op zaterdag en 2 reizigers per rit op zondag. Dit tussenstuk wordt geschrapt. Oss – Uden blijft rijden onder lijnnummer 157, Sint Oedenrode – Eindhoven gaat rijden als lijn 156. Op zaterdag moeten dan de 15 reizigers tussen Sint Oedenrode en Veghel/Uden gebruik gaan maken van lijn 305, via de halte in Sint Oedenrode aan de rand van het dorp bij de op-/afrit A50. Op zondag betreft dat 8 reizigers. In Mariaheide komt dan geen bus meer in het weekend, maar dat treft slechts 0,5 reiziger per dag.



Lijn 662 Maren-Kessel – Oss rijdt in de spitsuren een halfuurdienst. In de daluren rijdt buurtbus 262. In de ochtendspits reizen gemiddeld 13 reizigers per rit van Maren-Kessel naar Oss. In de middag zijn dat er van Oss naar Maren-Kessel gemiddeld 7 per rit. Magere aantallen voor een halfuurdienst, daarom wordt de frequentie in de spitsuren verlaagd naar een uurdienst. In de dal blijft lijn 262 ongewijzigd.

#### **Aanpassing Transitieplan:**

Wij zijn in gesprek gegaan met de buurtbusvereniging van lijn 662 en hebben een plan gemaakt waarbij in de spits inderdaad een halfuurdienst in de spitsrichting in stand kan blijven. De spitsrit wordt dan wel met twee buurtbussen tegelijk gereden, omdat anders capaciteitsproblemen ontstaan.

Alle wijzigingen van de paragrafen 4.1 t/m 4.4 staan in het overzicht in bijlage 3.

## 5 Tenslotte

### 5.1 Pilots Oost-Brabant 2019/2020

De volgende pilots zijn in eerdere Exploitatieplannen benoemd en inmiddels in uitvoering. Door de effecten van de pandemie op het vervoer is een zinnige evaluatie niet mogelijk momenteel. Voor pilots die in 2022 aflopen is daarom verlenging mogelijk aan de orde. Afspraken hierover worden in de loop van het jaar gemaakt in relatie tot de ambities op het gebied van vernieuwing. De financiering wordt dan gecontinueerd uit het ontwikkelbudget en/of vernieuwingsbudget en de evaluatie is onderdeel van het Exploitatieplan 2024. De pilots zijn:

- Bravo-fiets Tilburg en Den Bosch (cofinanciering Vernieuwingsbudget).
- Lijn 96 elk half uur een rit, in plaats van 1 keer per uur. Deze aanpassing heeft nog geen tijd gehad zich te bewijzen en een plekje te vinden in de vervoermarkt. Deze pilot met een looptijd van 2 jaar (gestart december 2019) zal daarom met een jaar worden verlengd tot en met 2023.
- Schoolliner 654 (Den Bosch – Eindhoven): deze is niet opgenomen in de dienstregeling 2022. Niet uit te sluiten is dat deze lijn voor de inzet van extra buscapaciteit in 2022 nodig is. Vanaf dat moment start de financiering weer vanuit het ontwikkelbudget en wordt de opstap naar een HOV-verbinding tussen Den Bosch en Eindhoven weer vormgegeven. Per dienstregeling 2023 is een verdere uitbreiding optioneel, zodat een permanente opname in de vaste dienstregeling in het Exploitatieplan 2024 geregeld wordt.

### 5.2 Aanpassingen dienstregeling gedurende 2022

Het is niet ondenkbaar dat de dienstregeling op enig moment in 2022 aangepast moet worden aan de vraag naar vervoer. In geval van een noodzakelijk uitbreiding van de buscapaciteit wordt deze gefinancierd uit het 'budget' van de extra 1 % die bezuinigd wordt in de dienstregeling. Het ligt niet in de rede om in deze situatie aanvullend te bezuinigen om de extra inzet te financieren.

In 2022 moet ook duidelijk worden of het uitgebreide buurtbusnetwerk in stand kan worden gehouden. Enerzijds moeten we het herstel van de reizigers afwachten (het eerste herstel in 2021 valt zeker niet tegen), anderzijds is het vraag of er voldoende vrijwilligers blijven voor alle buurtbuslijnen. Het is ook aan gemeenten om hier over na te denken en hoe zij kunnen helpen in het werven van vrijwilligers.

### 5.3 Investeren in dienstregeling 2023

Voor de dienstregeling 2023 wordt in 2022 een Exploitatieplan opgesteld, waarin het terugplaatsen van de dienstregelingen aan de orde is.

In 2023 verwachten wij een herstel van het vervoer, waarvoor extra buscapaciteit (lees: dienstregelingen) ingezet moeten worden. Waar worden deze ingezet? Waar zien we het herstel van het vervoer in 2022? Zijn er lijnen die sterk of juist zwak herstellen? Hoe is de mobiliteitsmarkt veranderd na de coronacrisis en wat betekent dit voor het busvervoer in Brabant? Hoe kunnen we continue vraag en aanbod blijven matchen binnen de uitgangspunten van het concessiecontract? Is het uitvoeren van meerdere dienstregelingen per jaar nuttig en wenselijk (wendbaarheid)?

Hierbij geldt als uitgangspunt, dat vervoer met de bus in Brabant geen doel op zich is. De wijze waarop de sociaal maatschappelijke, economische, toeristische en onderwijsgerelateerde activiteiten gaan functioneren in het post-corona tijdperk bepalen de mobiliteitsbehoefte en de vervoermarkt waarop de bus acteert. Relevant hierbij zijn de lopende gesprekken met de sector 'onderwijs' om tot spreiding van de lestijden te komen en hiermee de zogenaamde hyperspits af te vlakken. De uitkomst hiervan is nog ongewis. De sector heeft haar handen vol aan het organiseren van het onderwijs tijdens en na corona. Visie en standpunten ten aanzien van thuisonderwijs verschillen bovendien per instelling.

Naast Onderwijs lopen er ook gesprekken met de werkgeversorganisaties over de aanpak van het voorkomen van een hernieuwde toekomstige hyperspits en het mobiliteitsprofiel af te vlakken.

#### 5.4 BuCa's 2022 en 2023

In dit Transitieplan 2022 zijn geen businesscases voor aanpassing of uitbreiding van de dienstregeling aan de orde. Voor de concessie Oost-Brabant zijn in de aanloop naar de 2022 een aantal buca's benoemd, die opgenomen worden in het eerstvolgende Exploitatieplan 2023.

Dit zijn:

- De gevolgen van de keuze van 30 km/uur als basis voor de bebouwde kommen op de busexploitatie. Studie-achtig onderzoek samen met de gemeenten Tilburg en Den Bosch.
- Het strekken van de lijnen 142 en 143 via de provinciale weg bij Hilvarenbeek en Hoge - Lage Mierde.
- Het aanpassen van de lijnvoering in Son en Breugel en van/naar Eindhoven voor het (door)ontwikkelen van de HOV-verbinding Den Bosch – Eindhoven. Ook plannen en ideeën rondom BRT (Bus Rappit Transit) spelen hier mogelijk een rol. Deze uitwerking wordt samen met de collega's van Hermes gedaan, die de relatie Son – Eindhoven ook bedienen vanuit de concessie ZuidOost-Brabant.

# Bijlage 1: Benuttingsgraad lijnen

Weergegeven waarden zijn Reizigerskm's / Dienstretegingkm's voor week 7 2020.

Benuttingsgraad Werkdag week 7 2020							Benuttingsgraad Zaterdag week 7 2020							Benuttingsgraad Zondag week 7 2020						
lijn	00:00 - 07:00	07:00 - 09:00	09:00 - 15:00	15:00 - 18:30	18:30 - 21:30	21:30 - 00:00	lijn	00:00 - 07:00	07:00 - 09:00	09:00 - 15:00	15:00 - 18:30	18:30 - 21:30	21:30 - 00:00	lijn	00:00 - 07:00	07:00 - 09:00	09:00 - 15:00	15:00 - 18:30	18:30 - 21:30	21:30 - 00:00
<b>Streeklijnen</b>																				
82	1,6	10,6	4,1	5,3	6,1		90		1,2	4,4	3,3	1,4		90		0,5	2,8	3,5	2,0	
90	3,0	9,9	9,6	5,7	4,7	1,9														
91	5,6	10,9	4,8	5,9	5,1															
92	2,3	8,9	2,9	3,4	10,7															
96	5,1	5,7	4,8	3,3	4,7															
99	4,2	9,6	7,1	4,7	9,2	6,8	99		4,0	3,7	4,4	4,2	3,1	99			5,9	5,5	5,2	3,2
130	1,5	6,7	4,9	4,5	6,8		130		2,7	1,6	1,3	0,1		130			1,8	1,1		
131	4,9	11,2	6,9	7,8	3,7	1,4														
134	7,6	8,9	5,1	4,8	2,6	0,3														
135	3,2	6,2	4,6	3,8	6,3	2,0	135		4,9	4,7	4,0	2,9	3,8	135			2,9	3,0	1,7	1,2
136	5,6	16,3	10,4	8,4	9,6	3,7	136	2,3	3,4	7,7	8,8	7,2	4,9	136			6,5	6,6	3,9	1,8
140	4,4	16,4	10,3	9,3	7,8	3,5	140	0,9	1,7	5,9	8,9	5,1	4,0	140		1,1	4,7	4,8	3,9	2,1
141	2,2	11,9	7,7	5,6	5,8	3,1	141		1,0	4,6	3,9	4,3	5,0	141			4,8	4,6	3,4	2,0
142	4,9	17,9	12,9	10,3	9,4															
143	6,6	12,8	11,2	7,5	7,4	4,6	143		3,5	7,1	6,5	5,6	8,2	143			8,0	8,2	3,9	2,3
154	4,2	14,6	8,0	9,6	16,3															
155	1,2	6,0	2,6	3,4	4,1															
156	4,3	17,3	12,0	10,3	13,1	4,9	156		5,1	9,9	12,3	9,1	6,3	156			8,4	7,8	5,7	2,8
157	4,6	11,0	6,6	4,6	5,3	3,3	157		6,5	7,0	7,1	6,0	6,8	157			4,3	4,9	4,2	1,7
158	8,4	17,2	12,4	9,3	8,3	4,1	158		3,3	5,1	5,7	7,3	4,9	158			6,8	5,7	6,4	3,0
<b>Bravo-direct</b>																				
300	12,1	22,7	15,8	11,2	17,7		301	6,4	9,1	12,8	13,5	10,0	10,0	301		6,6	8,6	8,9	7,4	3,7
301	6,0	21,0	15,8	13,6	14,7	6,2	305		4,3	9,2	9,4	5,8	3,5	305			6,7	6,3	6,1	3,5
305	12,2	25,6	15,3	13,2	16,3	5,0	306	1,1	4,9	9,2	8,3	5,9	4,0	306			6,5	5,7	6,2	2,5
306	9,6	21,4	17,7	12,2	11,2	3,8														
<b>Schoollijnen Oost-Brabant</b>																				
605		28,5		8,2																
606		28,5		14,4																
630		20,7																		
631	1,6	3,5	0,9	1,4	2,6															
636		0,0																		
638		3,4																		
639		14,9	2,5	3,7																
643		4,5		0,8																
644		22,6	10,2	11,9																
654		9,3	0,8	3,7																
662		5,8		2,9	3,6															
690	6,0	16,3	32,3	5,8																
692		4,0		1,3																
<b>Stadsdienst Den Bosch</b>																				
1	4,5	15,1	9,6	6,8	4,6	2,2	1		1,1	3,7	3,2	1,6	1,3	1			2,9	3,4	2,5	1,4
2	3,4	6,1	5,8	6,9	6,5		2		2,8	5,2	4,9	4,1		2			4,9	5,0		
3	2,1	10,2	7,3	6,5	6,7	3,3	3		2,1	5,0	5,4	4,2	2,2	3			5,3	4,7	2,8	2,3
4	3,6	15,1	8,2	8,4	9,0	3,7	4	5,6	2,9	5,6	4,9	6,1	4,3	4			5,9	5,9	4,5	1,9
5	4,4	11,6	5,2	6,1																
6	6,4	17,4	8,7	9,5	6,7	2,5	6		2,7	3,6	4,6	2,4	6			4,7	4,8	2,6		
7	7,3	13,8	8,5	9,4	12,4															
8	4,2	14,4	9,6	8,9	10,0	4,2	8	0,4	3,3	6,1	5,9	6,5	6,5	8			7,3	7,8	5,3	2,3
9	3,9	11,7	9,0	8,9	10,6	4,6	9	2,6	1,9	7,3	5,8	7,3	5,4	9			8,8	8,5	5,5	4,1
10	3,2	9,1	4,2	5,7	9,5															
11	6,4	16,6	7,5	10,1	12,3															
<b>Stadsdienst Tilburg</b>																				
601		49,3	21,3	17,4			1		2,9	5,8	7,6	6,3	3,4	1		5,5	6,3	7,7	5,3	2,8
1	5,5	16,7	12,7	11,1	12,4	4,6	2		4,1	8,0	8,3	10,0	8,5	2			8,7	9,3	8,0	5,1
2	8,0	16,4	11,9	10,7	15,5	6,4	3		1,4	5,6	7,5	11,7		3			6,3	7,0	8,0	
3	3,7	12,7	7,9	7,5	18,5		4		2,0	3,7	3,3	8,1	4,5	4		2,7	4,3	5,1	5,1	2,2
4	3,8	13,2	8,2	8,1	9,2	3,4	5		2,3	9,0	11,5	6,6	3,2	5		2,6	6,3	8,7	6,2	3,9
5	6,1	13,0	13,1	11,1	14,9	4,7	6		2,9	5,3	6,0	3,8	3,1	6		3,3	4,3	5,3	2,6	1,8
6	5,1	12,1	9,0	7,1	9,4	3,0	7		2,8	6,1	7,6	5,1	3,3	7			4,5	5,5	5,0	2,5
7	2,5	9,4	7,2	7,6	7,3	3,0	8		2,2	5,8	6,2	3,8	1,9	8			4,2	11,5	8,0	3,7
8	5,6	11,9	6,8	7,9	11,7	3,1	9		3,9	5,8	7,1	4,9	6,1	9			5,5	5,4	3,3	1,7
9	7,8	18,7	10,4	10,5	9,5	4,0														

Toekenning kleuren 10,1 > 10  
4,9 < 5

7,1 > 7  
4,9 < 5

7,1 > 7  
4,9 < 5

## Bijlage 2: Maatregelen dienstregeling 3 januari 2021

Lijn	Lijnomschrijving	Maatregel	Dagsoort
2	Den Bosch CS - Hambaken	Frequentie 2x/u > 1x/u	Ma-vr jaar
2	Den Bosch CS - Hambaken	Frequentie 2x/u > 1x/u	Zaterdag
2	Den Bosch CS - Hambaken	Frequentie 2x/u > 1x/u	Zondag
3	Tilburg Centrum - Wandelbos - Reeshof	Route inkorten tot Reeshof-CS (CS-centrum vervalt)	Ma-vr jaar
3	Tilburg Centrum - Wandelbos - Reeshof	Route inkorten tot Reeshof-CS (CS-centrum vervalt)	Zaterdag
3	Tilburg Centrum - Wandelbos - Reeshof	Route inkorten tot Reeshof-CS (CS-centrum vervalt)	Zondag
5	Tilburg CS - Noord	Frequentie spitsen 3x/u > 4x/u; frequentie dal 3x/u > 2x/u	Ma-vr jaar
6	Tilburg CS - Noord	Frequentie overdag 3x/u > 2x/u	Ma-vr jaar
8	Tilburg CS - Het Laar	Frequentie overdag 3x/u > 2x/u	Ma-vr jaar
135	Wijk en Aalburg - 's-Hertogenbosch	Frequentie Ochtendspits 3x/u > 2x/u (= -/- 4 ritten); 1 extra rit nodig	Ma-vr jaar
135	Wijk en Aalburg - 's-Hertogenbosch	Frequentie Middagspits 3x/u > 2x/u (= -/- 5 ritten)	Ma-vr jaar
136	Tilburg - 's-Hertogenbosch	Frequentie Middagspits 4x/u > 2x/u (= -/- slagen Den Bosch-Drunen)	Ma-vr jaar
158	Veghel - 's-Hertogenbosch	Frequentie Middagspits 4x/u > 2x/u (= -/- 20 ritten)	Ma-vr jaar
300/301	Tilburg - 's-Hertogenbosch	Frequentie Ochtendspits Waalwijk-Tilburg 6x/u > 4x/u (= -/- 5 ritten vv)	Ma-vr jaar
300/301	Tilburg - 's-Hertogenbosch	Frequentie Middagspits Tilburg-Waalwijk 6x/u > 4x/u (= -/- 7 ritten vv)	Ma-vr jaar
305	Uden - Eindhoven	Frequentie Ochtendspits 8x/u > 4x/u 9:00-10:00	Ma-vr jaar
305	Uden - Eindhoven	Frequentie Middagspits 8x/u > 4x/u	Ma-vr jaar
600	Kaatsheuvel - Den Bosch	Vervalt	Ma-vr jaar
601	Tilburg CS - Stappegoor	Frequentie in daluren (10-14) 6x/u > 4x/u	Ma-vr jaar
602	Waalwijk - Stappegoor	Vervalt	Ma-vr jaar
605	Uden - Eindhoven	Vervalt	Ma-vr jaar
606	Uden - Den Bosch	Vervalt	Ma-vr jaar
621	Gorinchem - 's-Hertogenbosch	Frequentie ochtendspits 2x/u > 1x/u (met 121 blijft 2x per uur)	Ma-vr jaar
631	Dongen - Rijen	Aangepaste dienstregeling per 30-08-2020 (3 ritten Dongen-Rijen)	Ma-vr jaar
636	Waalwijk - Tilburg	Vervalt	Ma-vr jaar
638	Grave - Cuijk	Vervalt	Ma-vr jaar
654	's-Hertogenbosch - Eindhoven	Vervalt	Ma-vr jaar
690	Grave - Den Bosch	Route inkorten tot Grave-Heesch met aansluiting op lijn 90 v/n Den Bosch	Ma-vr jaar
692	Landhorst - Boxmeer	Vervalt	Ma-vr jaar
135	Wijk en Aalburg - 's-Hertogenbosch	Frequentie Ochtendspits 3x/u > 2x/u	Ma-vr mei/juni
136	Tilburg - 's-Hertogenbosch	Frequentie Middagspits 4x/u > 2x/u (= -/- slagen Den Bosch-Drunen)	Ma-vr mei/juni
305	Uden - Eindhoven	Frequentie Ochtendspits 8x/u > 4x/u; 1 rit extra nodig	Ma-vr mei/juni

## Bijlage 3: Maatregelen dienstregeling 9 januari 2022

Lijn	Lijnomschrijving	Maatregel	Dagsoort	DRU totaal	Reizigers per DRU	Reizigers per dag	Hebben reizigers een alternatief?	Toelichting / Bijzonderheden
<b>Stadsdienst Den Bosch</b>				<b>-3.346</b>				
1	CS - Aawijk	na 19:00 uurdienst	Ma-vr jaar	-247	14	14	ja	Lijn 1 overige ritten
1	CS - Aawijk	na 19:00 uurdienst	Zaterdag	-51	12	12	ja	Lijn 1 overige ritten
1	CS - Aawijk	na 19:00 uurdienst	Zondag	-55	13	13	ja	Lijn 1 overige ritten
4	Groote Wielen - Kruikamp	10-14 Gr.Wielen-CS 4x/u > 2x/u	Ma-vr niet-vak	-1.945	10	99	ja	Lijn 4 overige ritten
4	Groote Wielen - Kruikamp	Gr.Wielen-CS 4x/u > 2x/u	Zaterdag	-695	6	81	ja	Lijn 4 overige ritten
4	Groote Wielen - Kruikamp	zaterdagochtend half uur later beginnen	Zaterdag	-80	3	5	nee	Wel Regiotaxi
8	Maasover - Vught	zaterdagochtend uur later beginnen	Zaterdag	-132	2	5	nee	Wel Regiotaxi
9	Maasover - Vught	zaterdagochtend uur later beginnen	Zaterdag	-142	3	8	nee	Wel Regiotaxi
<b>Stadsdienst Tilburg</b>				<b>-9.154</b>				
1	Noord - CS - ETZ Elisabeth	Frequentie tot 11:30 van 4x/uur naar 2x/uur	Zaterdag excl zomervakantie	-406	13	124	ja	Lijn 1 overige ritten (halfuurdienst)
2	Reeshof-CS-Goirle	ETZ Elisabeth - Goirle 9:30-14:00 4x/u > 2x/u	Ma-vr niet-vak	-1.184	21	129	ja	Lijn 2 overige ritten (halfuurdienst)
2	Reeshof-CS-Goirle	ETZ Elisabeth - Goirle 4x/u > 2x/u	Zaterdag excl zomervakantie	-469	12	133	ja	Lijn 2 overige ritten (halfuurdienst)
2	Reeshof-CS-Goirle	Frequentie 9:00 tot 11:30 van 4x/uur naar 2x/uur	Zaterdag excl zomervakantie	-585	20	262	ja	Lijn 2 overige ritten (halfuurdienst)
4	Reeshof - CS	Frequentie van 4x/uur naar 2x/uur	Zaterdag excl zomervakantie	-711	3	54	ja	Lijn 4 overige ritten (halfuurdienst)
6,7,8		na 21:00 stoppen met rijden	Ma-vr jaar	-3.115	14	176	ja	overige lijnen
6,7,8		na 21:00 stoppen met rijden	Zaterdag	-598	13	149	ja	overige lijnen
6,7,8		na 21:00 stoppen met rijden	Zondag	-625	15	162	ja	overige lijnen
9	Udenhout - CS	na 21:00 van 2x/uur naar 1x/uur	Ma-vr jaar	-638	12	30	ja	Lijn 9 overige ritten (uurdienst)
9	Udenhout - CS	na 21:00 van 2x/uur naar 1x/uur	Zaterdag	-133	19	48	ja	Lijn 9 overige ritten (uurdienst)
9	Udenhout - CS	hele dag van 2x/uur naar 1x/uur	Zondag	-690	13	156	ja	Lijn 9 overige ritten (uurdienst)
<b>Regio Den Bosch - Tilburg</b>				<b>-11.104</b>				
130	Gilze AZC - Rijen	Opheffen	Zaterdag	-609	10	115	nee	Wel Regiotaxi
130	Gilze AZC - Rijen	Opheffen	Zondag	-604	5	53	nee	Wel Regiotaxi
131	Gilze - Tilburg	Opheffen	Ma-vr jaar	-4.947	24	459	deels	In spits 630, in dal lijn 130 Gilze-Rijen, trein
134	Waalwijk - Raamsdonksveer	Frequentie 2x/u > 1x/u	Ma-vr niet-vak	-1.783	19	175	deels	Lijn 134 overige ritten
134	Waalwijk - Raamsdonksveer	na 19:00 stoppen met rijden	Ma-vr jaar	-1.007	3	10	nee	Wel Regiotaxi
140	Den Bosch - Tilburg	rit 1025 en 1026 opheffen, 2x/u om 15:00 ipv 14:00	Ma-vr niet-vak	-407	11	23	ja	Lijn 140 overige ritten
141	Tilburg - Best	na 21:00 stoppen met rijden	Ma-vr jaar	-1.135	8	34	nee	Wel Regiotaxi
141	Tilburg - Best	na 19:00 stoppen met rijden	Zaterdag	-398	9	71	nee	Wel Regiotaxi
141	Tilburg - Best	na 19:00 stoppen met rijden	Zondag	-418	6	46	nee	Wel Regiotaxi
630	Gilze - Tilburg	uitbreiden met 2 middagritten Tilburg - Gilze	Ma-vr niet-vak	204	17	18		
<b>Regio Uden</b>				<b>-13.939</b>				
90	Den Bosch - Oss	na 20:00 stoppen met rijden	Ma-vr jaar	-731	12	35	deels	Alternatief in Den Bosch en Heesch, Nuland en Geffen alleen Regiotaxi
90	Den Bosch - Heesch	Opheffen	Zaterdag	-861	9	139	deels	Alternatief in Den Bosch en Heesch, Nuland en Geffen alleen Regiotaxi
90	Den Bosch - Heesch	Opheffen	Zondag	-799	10	136	deels	Alternatief in Den Bosch en Heesch, Nuland en Geffen alleen Regiotaxi
91	Uden - Cuijk	Cuijk NS-Oeiep vervalt	Ma-vr jaar	-884	3	12	ja	Lijn 238
92	Grave - Gennep	Cuijk NS - Gennep vervalt	Ma-vr jaar	-1.632	6	38	ja	Lijn 84-238 (overstap in Oeffelt, 5 min overstaptijd)
92	Grave - Gennep	Daluren opheffen	Ma-vr jaar	-2.448	12	114	deels	Lijn 91 (Mill-Cuijk), 238 (Grave-Cuijk)
99	Uden - Nijmegen	rit 1014 opheffen	Ma-vr jaar	-111	42	18	ja	rit 6 minuten eerder of 13 minuten later
154	Den Bosch - Eindhoven	3 vroege ochtendritten schrappen	Ma-vr niet-vak	-287	9	14	ja	lijn 156
155	Veghel - Gemert	Opheffen dal, schoolliner 2 ritten ochtend en middag	Ma-vr jaar	-2.814	9	103	deels	BB253 Veghel-Erp en Hermes lijnen naar Uden en Helmond
157	Oss - Eindhoven	Uden - St Oedenrode opheffen	Zaterdag	-883	7	116	deels	Lijn 305, grotere afstand naar halten
157	Oss - Eindhoven	Uden - St Oedenrode opheffen	Zondag	-895	4	61	deels	Lijn 305, grotere afstand naar halten
662	Oss - Maren-Kessel	in spitsen 2x/u > 1x/u	Ma-vr niet-vak	-1.595	7	59	ja	Lijn 662 overige ritten