

Transitieplan 2022

West-Brabant, onderdeel VERVOER

Auteur: Ontwikkelteam Brabant

Datum: 1 september 2021



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
1.4	Procedure Transitieplan	5
2	Vervoerontwikkeling West-Brabant.....	6
2.1	Vervoerontwikkeling vanaf 2015.....	6
2.2	Vervoerontwikkeling tijdens corona	6
2.2.1	Stadsdienst Breda	6
2.2.2	Bravo-direct.....	7
2.2.3	Brabantliners	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	Breda Stad.....	14
4.2	Breda Streek.....	14
4.3	HOV Oosterhout.....	14
4.4	HOV Etten-Leur.....	15
4.5	Regio Roosendaal.....	15
4.6	Regio Bergen op Zoom.....	15
4.7	Brabantliners	17
4.8	Altena	18
5	Tenslotte.....	19
5.1	Pilots West-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 West-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 dienstregelingen 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 dienstregelingen 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 gemeente Breda. 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 (m.u.v. Bergen op Zoom) 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.

1.4 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 instemt. Het Transitieplan 2022 is daarmee een feit.

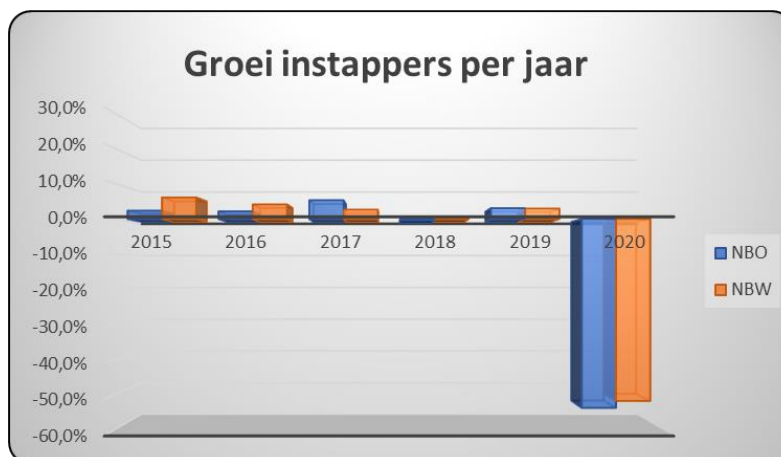
NB. Voor de volledigheid: het adviestraject betreft alleen de wijzigingen voor de dienstregeling 2022. Over de eerdere aanpassingen in 2020 en 2021 zijn de gemeenten en het Reizigers Overleg Brabant eerder geconsulteerd en heeft GS reeds een standpunt ingenomen en deze maatregelen zijn geëffectueerd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

2 Vervoerontwikkeling West-Brabant

In dit hoofdstuk de verantwoording en weergave van de vervoerontwikkeling gedurende de looptijd van de concessie West-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 15 % 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

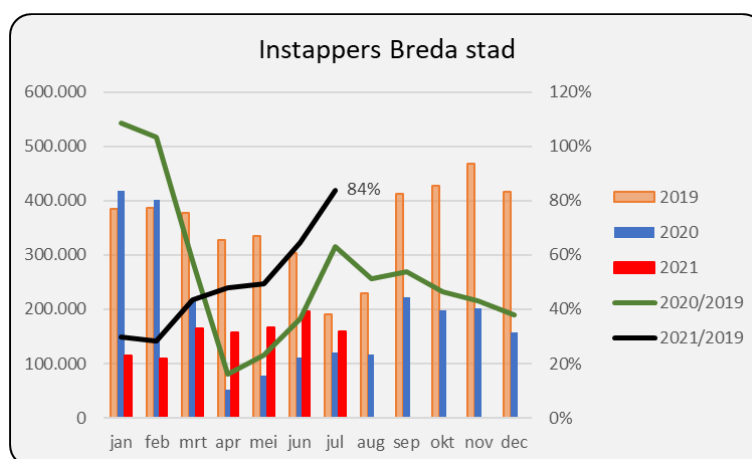
Het gevolg voor het aantal instappers van de coronacrisis wordt in beeld gebracht door het absoluut aantal instappers per OV-product per maand te tonen voor de jaren 2019, 2020 en 2021. Daarnaast wordt de verhouding van het aantal instappers per maand van 2020 en 2021 getoond in verhouding tot het aantal 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 Breda

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 16 % 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 54 % in september. Daarna neemt het vervoer af door de extra maatregelen die ingevoerd worden.

Voorjaar 2021 wordt de laagste waarde bereikt in februari (28 %) en de maanden daarna groeit het aantal instappers in absolute zin en wordt de verhouding t.o.v.

2019 ook groter tot 84 % in juli. Dit cijfer vertekent echter, omdat het vakantie betreft. Het echte herstel wordt gemeten vanaf september 2021, als het onderwijs weer start.

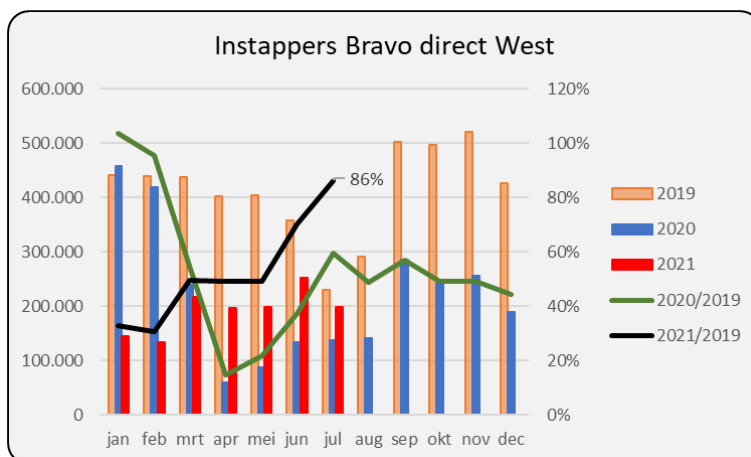


2.2.2 Bravo-direct

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

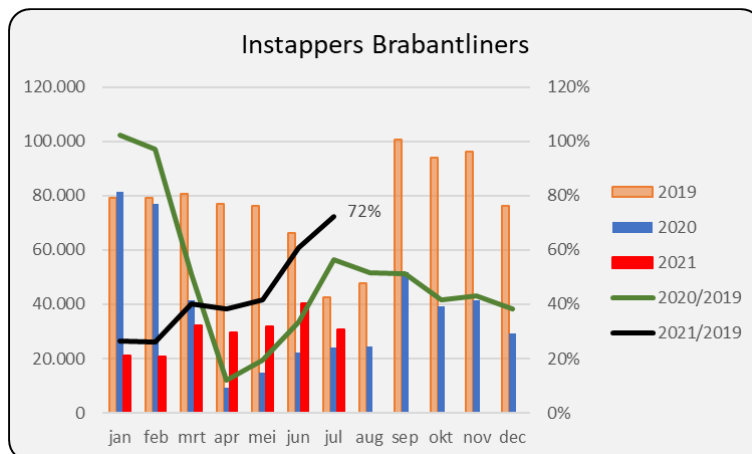
Enerzijds is dit logisch, anderzijds ook niet, omdat er een groter aandeel studenten en scholieren gebruik maakt van deze regionale lijnen.

Het vervoer is in het voorjaar van 2021 voor bijna 50 % hersteld, in de zomermaand juli loopt dit op naar 86 %. Het echte herstel wordt gemeten vanaf september 2021.



2.2.3 Brabantliners

De Brabantliner kent het grootste verval van het aantal instappers in 2020 en 2021. Op het dieptepunt in april 2020 is er nog maar 12 % van het aantal instappers t.o.v. 2019. Een jaar later is het herstel in mei 42 %, terwijl de andere producten tegen de 50 % zitten. In de zomermaand juli loopt het herstel op naar 72 %, maar het echte herstel blijkt vanaf september 2021.

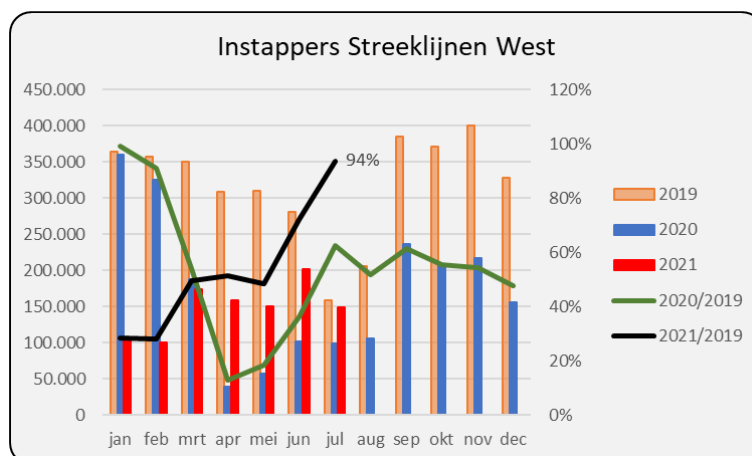


De terugval wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt door het niet rijden van lijn 402 (Gorinchem – Breda) tijdens de vakantiedienstregeling (die langer dan normaal heeft gereden onder corona) en lijn 401 (Breda – Utrecht) kent een groter verval dan lijn 400 (Oosterhout – Utrecht). Dit vervoer over lang(re) afstand wordt sterk beïnvloed door thuiswerken en aangepast onderwijs bij de Universiteit Utrecht en HBO-instellingen.

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 West-Brabant.

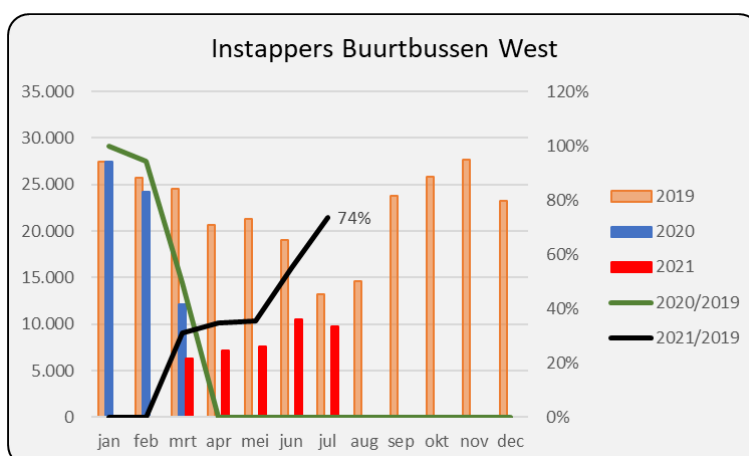
Op het laagste punt in april 2020 was restte er nog 13 % van het vervoer van een jaar eerder. In mei 2021 is dit 48 %; iets lager dan de voorgaande maand april. In de zomer van 2021 is het herstel in juli in vergelijk met dezelfde maand in 2019 94 %. Dat is hoog terwijl het werkelijke herstel van het vervoer vanaf september 2021 meetbaar en zichtbaar wordt als het onderwijs weer gestart is.



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.

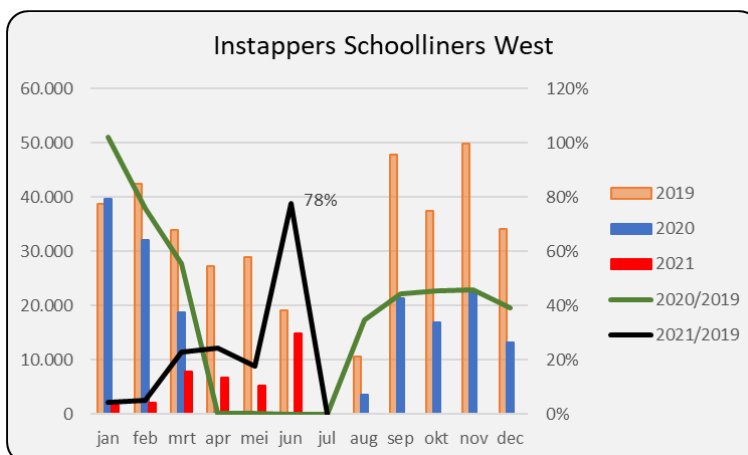
In april 2020 is de exploitatie van alle lijnen gestaakt en deze is in maart 2021 weer hervat. Het herstel in mei 2021 is 35 %. Dit is lager dan bij de grote bussen, maar zeker niet slecht gezien de lange periode dat de busjes niet gereden hebben. In de zomermaand is het herstel 74 %. Ook die waarde blijft iets achter bij de andere lijnsorten.



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.

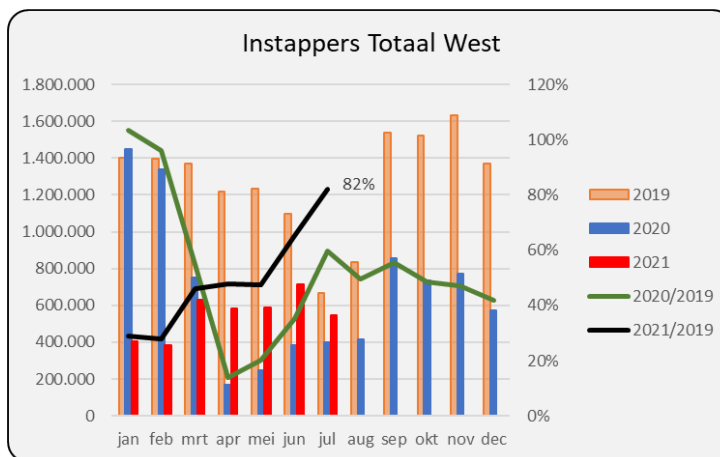
In mei 2021 is het herstel rond de 18% t.o.v. 2019. Daarna valt het terug vanwege de zomervakantie.

2.2.7 Totaal

Opvallend is dat alle lijnsoorten (m.u.v. buurtbussen 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 48 %.

In totaal is er in 2020 nog 53 % van het aantal instappers in 2019.

In de zomer van 2021 is het herstel 82 %. Dit is hoog en het werkelijke herstel wordt zichtbaar vanaf september 2021 als het onderwijs weer start



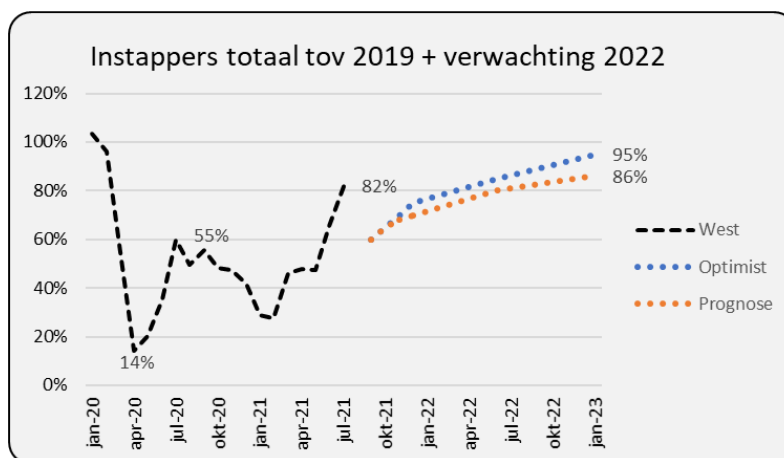
2.3 Vervoerontwikkeling post-corona

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 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.

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 West-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:

- Bravo direct: Oosterhout – Breda van 10/13 x per uur naar 8/10 x per uur.
- Brabantliners: spitsfrequenties van 6 x per uur naar 4 x per uur.
- Streeklijnen: lijn 115 van 6 / 8 x per uur naar 4/6 x per uur.
- Schoolliners: stilzetten van de lijnen 611, 612, 616, 617, 618, 619, 622, 623, 627, 629 en 632. Plus het flexibel inzetten van de stadslijnen 8 en 9 in Breda voor de bediening van BUAs en Avans en het stilzetten van diverse hyperspitsritten op diverse streeklijnen.

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 6,7 %.

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 West-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 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 Brabant totaal is dit 11 %.

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

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 overgestapt 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 geen rekening met 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 streeklijnen rond Breda en lijn 105 tonen nog een redelijk gebruik.

Het HOV-netwerk (300 en 400) doet het goed. Minst bezet zijn de ritten in de late avond doordeweeks en op zondag.

De stadsdienst Breda is dagelijks zwak in de late avonden. Verder kent het weekeinde diverse zwakke lijnen en/of momenten. De stadsdienst Roosendaal is het zwakst van alle lijnen in de concessie West-Brabant.

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

Bravo
Brabant vervoert ons

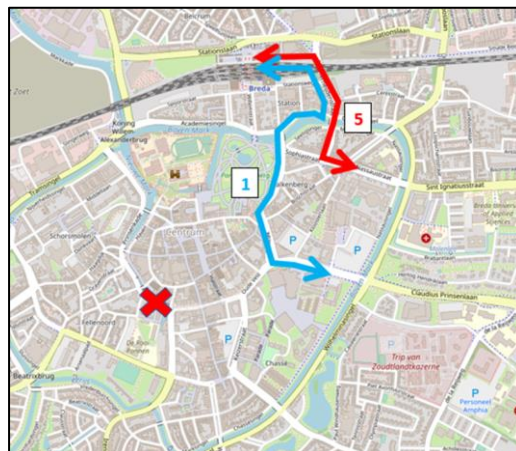
samen met  **ARRIVA**
a company

4 Maatregelen aanpassing voorzieningenniveau

4.1 Breda Stad

De gemeente Breda start ter hoogte van de haven met langdurige werkzaamheden aan de Markendaalseweg. De route van lijn 1 naar/van Nieuw Wolfslaar wordt verlegd via de Vlaszak, het rondje Centraal Station - Centrum – Centraal Station van lijn 5 vervalt. Reizigers naar/van de halte Nieuwe Prinsenkade en/of Tolbrug hebben de andere centrumhalten of het Centraal Station als alternatief. Naar/van de halte Centrum rijden diverse andere buslijnen.

De stadslijnen 1 naar/van Bavel en 6 naar/van Meersel-Dreef vervallen op werkdagen na 19uur en op zaterdag de gehele dag. Op werkdagen na 19uur heeft lijn 1 een gemiddelde bezetting van 3 reizigers/rit, lijn 6 2 reizigers/rit. Op zaterdag betreft dit voor beide lijnen 4 reizigers/rit. Het alternatief is de Regiotaxi.



Zondagmiddag wordt de frequentie van stadslijn 4 naar/van Princenhage naar 2x i.p.v. 4x per uur verlaagd.

De studentenlijnen 8 naar/van BUAs en 9 naar/van Avans worden ook in 2022 doorlopend aan de actuele vervoervraag aangepast.

4.2 Breda Streek

Op lijn 117 Breda – Fijnaart v.v. wordt op werkdagen in de daluren de frequentie naar 1x i.p.v. 2x per uur verlaagd.

Lijn 123 rijdt op werkdagen in de avonduren niet meer tussen Made en Geertruidenberg / Raamsdonksveer v.v. De gemiddelde bezetting betreft 3 reizigers/rit. Geertruidenberg en Raamsdonksveer blijven vanuit Breda met lijn 326 bereikbaar. Reizigers tussen Made en Geertruidenberg / Raamsdonksveer hebben de Regiotaxi als alternatief.

4.3 HOV Oosterhout

Lijn 325 Oosterhout – Breda v.v., lijn 326 Geertruidenberg – Breda v.v., lijn 327 Oosterhout – Breda v.v. rijden zaterdagmiddag elk 1x per uur i.p.v. 2x per uur. Op het gezamenlijke traject Oosterhout Busstation – Teteringen – Breda Centraal Station – Centrum – Breepark v.v. wordt 3x per uur gereden. Raamsdonksveer en Oosterhout-Noord houden 2x per uur een verbinding met Breda omdat lijn 400 Oosterhout – Utrecht v.v. in het weekend door gaat rijden naar/van Breda. Lijn 327 Oosterhout – Tilburg v.v. blijft zaterdag overdag 2x per uur rijden, vanaf Oosterhout wordt 1x per uur doorgereden naar Breda. Het andere halfuur kan in Oosterhout op lijn 325 en/of 326 worden overgestapt.

4.4 HOV Etten-Leur

Lijn 312 Roosendaal – Etten-Leur - Breda v.v. rijdt op het traject Roosendaal – Etten-Leur v.v. op werkdagen in de daluren 1x i.p.v. 2x per uur, in de spitsuren blijft de frequentie 2x per uur.

Op werkdagen tijdens de vakantieperioden wordt overdag altijd 1x per uur gereden.

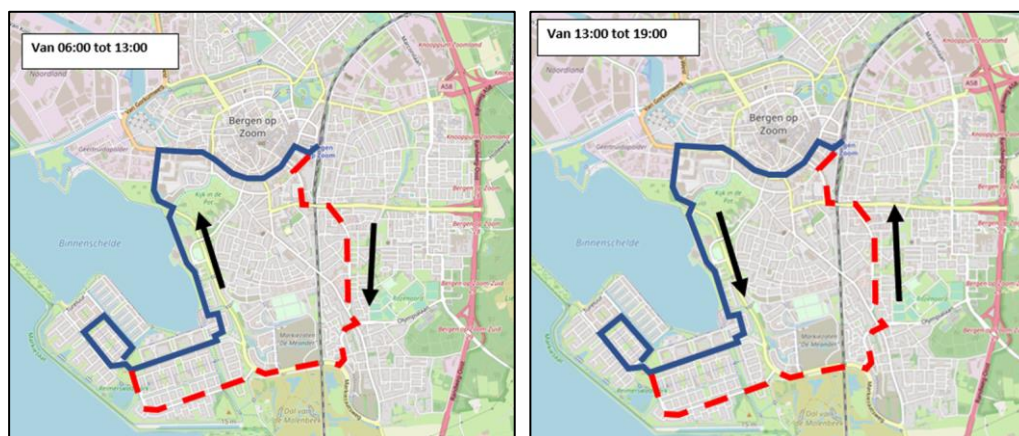
4.5 Regio Roosendaal

De frequenties van de stadsdienst Roosendaal worden op werkdagen tijdens de vakantieperioden en op zaterdag gehalveerd. De lijnen 1,2,3 gaan in één i.p.v. twee richtingen tussen Station/Roselaar en de buitenwijken rijden, zoals dat nu al in de avonduren en op zondag het geval is. Elke wijk is 2x i.p.v. 4x per uur bereikbaar.

In het weekend rijdt de stadsdienst Roosendaal niet meer na 19uur. De laatste ritten vertrekken rond 18:45 vanaf Station en Roselaar naar de buitenwijken. De gemiddelde bezetting na Station/Centrum naar de buitenwijken bedraagt 3 reizigers/rit. Alternatief is de Regiotaxi. Stadslijn 4 naar/van de WVS blijft in de ochtend- en middagspits ongewijzigd. De twee retourslagen rond het middaguur worden beperkt tot een retourslag. De vervallen retourslag kent slechts een gemiddelde bezetting van 1 reiziger.

4.6 Regio Bergen op Zoom

De NS gaat de treindienstregeling op de Zeeuwse Lijn aanpassen door het inleggen van een snelle Intercity tussen Zeeland en de Randstad v.v. Voor Bergen op Zoom betekent dit gewijzigde aankomst- en vertrektijden. Arriva kan de dienstregeling van de lijnen naar/van richting Hoogerheide en naar/van richting Halsteren aanpassen op de nieuwe treindienstregeling. Het is niet maakbaar om lijn 25 van/naar Bergse Plaat in de spitsrichting op de nieuwe treindienstregeling aan te laten sluiten. De aansluitingen kunnen wel worden geboden als de route van lijn 25 wordt versneld. Arriva stelt voor dit te doen door in de tegenspitsrichting (in de ochtend naar de Bergse Plaat, in de middag van de Bergse Plaat) rechtstreeks over hoofdwegen zonder halteringen tussen Station en Bergse Plaat v.v. te rijden.



Voor reizigers in de spitsrichting wijzigt er niks, alle bestaande en ook nieuwe treinaansluitingen worden geboden. Reizigers in de tegenspitsrichting kunnen de reis vanaf het Station ook blijven

maken, alleen krijgen zij te maken met een langere reistijd doordat via Bergse Plaat wordt gereden. Het aantal reizigers in de tegenspitsrichting is echter marginaal.

Overdag blijft de frequentie ongewijzigd, in de avonduren vervallen de laatste twee ritten.

Lijn 104 Hoogerheide – Roosendaal v.v. vervalt in de daluren. De gemiddelde bezetting bedraagt 4 reizigers/rit. Reizigers tussen Hoogerheide en Wouw/Roosendaal v.v. kunnen via Bergen op Zoom reizen. Voor reizigers naar/van Huijbergen en Wouwse Plantage is de Regiotaxi het alternatief.

Tussen Huijbergen en Hoogerheide wordt een lusvormige route met de klok mee gereden, waarbij alle huidige halten in één richting worden aangedaan.

Grote verbetering voor Huijbergen is dat de aansluitingen op lijn 105/106 naar/van Bergen op Zoom in beide richtingen ongeveer een kwartier korter worden. In Roosendaal bestaan in de ochtend goede aansluitingen van bus op trein, in de middag van trein op bus. In de andere tegenspitsrichting vervallen de treinaansluitingen.

Lijn 110 Dinteloord – Bergen op Zoom – Ossendrecht v.v., de scholierenlijn van de Brabantse Wal, wordt ook in 2022 doorlopend aan de actuele vervoervraag aangepast.

Lijn 111 Bergen op Zoom – Bravis Ziekenhuis – Steenbergen – Oud Gastel – Roosendaal v.v. rijdt niet meer tussen Bergen op Zoom en Steenbergen v.v. Dagelijks verliezen gemiddeld 23 reizigers hun rechtstreekse verbinding tussen Bergen op Zoom Oost met o.a. Bravis Ziekenhuis en Steenbergen/Dinteloord. Alternatief is reizen met lijn 112 en 310 en overstappen op het Station.

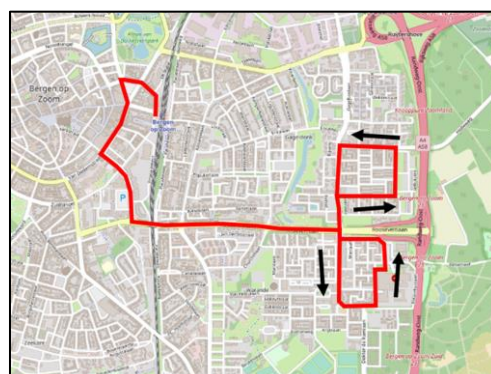
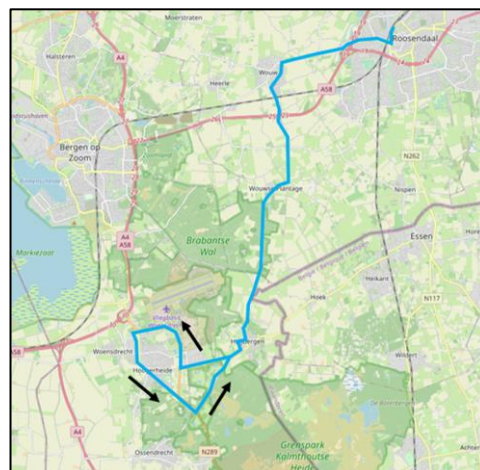
Alternatief voor reizigers tussen Bergen op Zoom en Steenbergen / Dinteloord is lijn 310 die elk half uur rijdt. Ook tijdens de vakantieperioden in de daluren gaat lijn 310 op het traject Bergen op Zoom – Dinteloord v.v. elk half uur rijden. De frequentie van 2x per uur tussen Steenbergen/Dinteloord en Bergen op Zoom blijft zo gehandhaafd, voor Bergen op Zoom Noord en Halsteren betekent dit een frequentieverhoging.

In Bergen op Zoom vervallen de halten Ravelstraat (5 reizigers/dag) en Drebbeelstraat (1 reiziger/dag). Alternatief is Bravoflex Bergen op Zoom.

Tussen Steenbergen en Roosendaal v.v. blijft de route en dienstregeling ongewijzigd. Bij de halte Dinteloord, Noordlangeweg wordt van/naar Oud Gastel in beide richtingen altijd aangesloten op lijn 310 naar/van Rotterdam of naar/van Halsteren en Bergen op Zoom.

Lijn 112 gaat in Bergen op Zoom op werkdagen tussen het Station, Bravis Ziekenhuis en Gageldonk v.v. 2x i.p.v. 1x per uur rijden, zodat binnen Bergen op Zoom het Bravis Ziekenhuis elk half uur bereikbaar blijft. Keren is bij de halte Van Houtenstraat niet mogelijk, dus zullen de korte slagen van lijn 112 keren via de Laagsehoeflaan, Heijningen en Holleweg. De voormalige halten van lijn 22 Heijningen en Holleweg worden 1x per uur met de korte slagen weer in gebruik genomen.

Lijn 310 Bergen op Zoom – Dinteloord – Rotterdam gaat minder rijden tussen Dinteloord en Rotterdam v.v. Op werkdagen tijdens de daluren wordt de



frequentie verlaagd naar 1x i.p.v. 2x per uur en ook wordt een uur eerder gestart met de avondfrequentie van 1x per uur.

Op zondag na 21:00 uur worden de lijnen 105, 112 en 310 opgeheven.

4.7 Brabantliners

Zoals in hoofdstuk 2.2.3 al is vermeld kent de Brabantliner de grootste terugval van het aantal reizigers. Arriva past de dienstregeling daar op aan (uiteraard met doorkijk naar 2022), maar wil tegelijkertijd wel een kwalitatief goede dienstregeling voor scholieren/studenten en forenzen bieden en ook de aansluitingen in Altena op het onderliggend streeklijnen- en buurtbusnet verbeteren.

Resultaat is een compleet nieuwe dienstregeling op werkdagen met verbeterde intervallen en aansluitingen. Hieronder een tabel met het aantal ritten per uur per lijn:

Van Breda/Oosterhout naar Gorinchem/Utrecht

Lijn	Ochtendspits	Daluren	Middagspits	Avond
400	3	1	2	1
401	1	1	2	1
402	2	1	2	-

Van Gorinchem/Utrecht naar Breda/Oosterhout

Lijn	Ochtendspits	Daluren	Middagspits	Avond
400	2	1	3	1
401	2	1	1	1
402	2	1	2	-

Lijn 400 gaat frequenter rijden, zodat de lijn aantrekkelijk voor forenzen blijft. De verhoogde frequentie van lijn 400 gaat ten koste van de frequentie van lijn 401, deze wordt in de basis een uurdienst. Zo bieden we meer rechtstreekse verbindingen op reisrelaties zonder alternatief (Oosterhout/Raamsdonksveer – Utrecht v.v.) dan op reisrelaties met alternatief (Breda – Utrecht v.v. kan ook met trein via Den Bosch). Om voldoende capaciteit tussen Breda en Altena te bieden gaat lijn 402 frequenter en in de vakantieperioden rijden, waar ook Gorinchem van meeprofiteert.

Tijdens de vakantieperioden op werkdagen rijden de lijnen 400, 401 en 402 elk overdag een uurdienst, aangevuld met extra ritten op lijn 400 naar/van Utrecht.

De rijtijden van de Brabantliner zijn op werkdagen vanwege de verminderde filevorming aangepast.

In het weekend worden de lijnen 400 en 401 samengevoegd tot een lijn 400 Utrecht – Altena – Oosterhout – Breda die zowel zaterdag als zondag de gehele dag een uurdienst rijdt. Op zaterdag betekent dit een verlaging van de frequentie naar/van Utrecht en een langere reistijd van een kwartier naar/van Breda. Zondag overdag betekent dit verhoging van de frequentie naar/van Breda/Oosterhout/Raamsdonksveer, waarbij reizen naar/van Breda ook een kwartier langer zijn. Elk uur een verbinding met voor Breda langere reistijd bieden geniet de voorkeur boven eens in de twee uur een snellere reistijd bieden. Reizigers tussen Breda en Utrecht v.v. kunnen ook met de trein reizen.

De extra ritten in de avonduren op zondag die door studenten werden gebruikt om terug naar hun kamer te reizen vervallen. In 2020 waren deze ritten al matig bezet en gezien de ontwikkelingen op het gebied van online onderwijs verwacht Arriva dat deze ritten nu al helemaal overbodig zijn.

De aankomst- en vertrektijden van de eerste en laatste ritten zijn vergelijkbaar met de huidige dienstregeling, alleen op zondagavond vertrekken de laatste ritten in beide richtingen een uur vroeger.

Lijn 400 rijdt binnen Oosterhout niet meer tussen het Busstation en Zuiderhout v.v. Een overstap op de lijnen 325, 326 en 327 is het alternatief.

4.8 Altena

Lijn 120 Werkendam – Tol – Gorinchem v.v. rijdt niet meer in de daluren. De gemiddelde bezetting bedraagt 3 reizigers/rit. In de spitsuren blijft lijn 120 in combinatie met 621 een halfuurdienst rijden tussen Werkendam en Tol v.v.

In de vakantieperioden rijdt lijn 120 niet meer naar/van Gorinchem, maar alleen tussen Werkendam en Tol met altijd aansluiting op lijn 121 of lijn 402 naar/van Gorinchem. Tussen Werkendam en Tol tijdens de vakantieperiode rijdt lijn 120 een halfuurdienst i.p.v. de uurdienst die nu wordt gereden.

De dienstregeling van de lijnen 121/621 Gorinchem/Werkendam – Wijk en Aalburg, Kromme Nol – Den Bosch v.v. blijft ongewijzigd.

Op het traject Gorinchem – Tol v.v. rijdt in de spitsuren 4x per uur een bus (120 & 121 & 402), in de daluren 2x per uur een bus (121 & 402).

Lijn 671 Oosterhout – Raamsdonksveer – Nieuwendijk – Andel Prinsentuin v.v. vervalt vanwege de magere bezetting. Arriva reserveert een aantal uren om lijn 672 via Oosterhout te laten rijden en om lijn 673 extra via Raamsdonksveer en Nieuwendijk te laten rijden. Exacte uitbreiding van routes nader te bepalen op basis van de leerlingenaantallen uitgesplitst naar herkomst voor het schooljaar 2021-2022. Elke leerling behoudt zo een rechtstreekse verbinding op de lesroosters afgestemd, alleen de reistijd wordt hier en daar langer.

Alle wijzigingen van de paragrafen 4.1 t/m 4.7 staan in het overzicht in bijlage 3.

5 Tenslotte

5.1 Pilots West-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 verlenging mogelijk ook aan de orde. Afspraken hierover worden in de loopt van het jaar gemaakt in relatie tot de verlenging van concessie West-Brabant en ambities op het gebied van vernieuwing. De financiering wordt gecontinueerd uit het ontwikkelbudget en de evaluatie is onderdeel van het Exploitatieplan 2024. De pilots zijn:

- Bravo-flex Bergen op Zoom
- Bravo-fiets Bergen op Zoom (cofinanciering Vernieuwingsbudget)
- Dorpsauto Sprundel (cofinanciering gemeente Rucphen)
- Schoolliner 685 KSE Etten-Leur. Deze pilot met een looptijd van 2 jaar (gestart december 2019) zal worden verlengd met een jaar. Na evaluatie (na afloop schooljaar 2021-2022) en bij positieve beoordeling lijn opnemen in vaste dienstregeling (per oktober 2022).

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. 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.

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 West-Brabant zijn in de aanloop naar de hernieuwde aanbesteding per medio 2023 geen buca's meer benoemd, die gevolgen hebben voor de dienstregeling c.q. het aantal dienstregelinguren.

Genoemd zijn wel: de gevolgen van de keuze van 30 km/uur als basis voor de bebouwde kommen op de busexploitatie en het aanpassen van de dienstregeling van de Brabantliners in de context van het ombouwen van de A27 tussen Hooipolder en Houten. De voorbereidingen voor de uitvoering starten in 2022. Beide onderzoeken zijn niet afgerond en krijgen -voor zover relevant- een plekje in het Exploitatieplan 2023.

www.bravo.info

Bijlage 1: Benuttingsgraad lijnen

Weergegeven waarden zijn Reizigerskm's / Dienstregelingskm'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
Sreeeklijnen																				
25	10,8	8,4	5,1	6,0	5,3	0,7	25		1,4	3,4	3,4	1,8		103			3,2	3,2	1,9	0,7
103	7,7	18,3	9,1	10,5	5,2	1,0	103		2,2	4,3	4,7	2,1	0,9							
104	6,5	14,1	6,8	6,8	4,4															
105	4,7	19,1	11,4	11,2	6,1	2,2	105	0,7	6,6	8,1	6,0	16,9	12,7			4,3	6,1	6,6	6,3	1,3
106	7,0	15,7	10,9	9,5	6,4															
110		25,9	14,0	15,2																
111	6,6	12,6	6,3	6,7	5,2															
112	4,7	18,7	8,6	10,2	5,0	0,9	112		2,9	3,6	3,3	3,3	1,7	112			3,1	3,8	3,6	1,6
115	10,6	12,9	12,8	7,5	12,5	5,3	115		5,2	8,2	9,2	13,5	16,7	115			9,4	9,1	7,5	3,0
117	5,2	19,3	11,0	12,9	7,3	1,4	117		1,8	4,7	5,8	2,7								
119	6,7	15,2	11,4	8,3	11,7	5,6	119	5,1	3,0	9,1	8,3	6,2	4,8	119		5,9	7,8	7,6	4,9	3,3
120	5,0	5,9	5,6	2,9	4,7		120		1,6	0,4	0,0	0,0								
121	6,3	8,6	6,2	6,4	4,3		121		0,7	1,5	1,2	0,3								
122	4,9	10,5	5,8	8,8	6,4															
123	9,0	18,4	11,1	10,7	10,7	4,6	123	4,3	10,9	6,7	5,5	8,9	16,4	123			7,9	8,1	5,6	3,0
132	7,3	15,9	11,4	8,0	8,4	3,8	132	6,0	3,2	7,6	8,1	6,4	6,2	132		7,9	6,0	10,2	10,0	2,2
Bravo-direct																				
310	22,0	16,6	8,8	12,0	9,8	3,5	310	0,3	3,6	5,9	6,0	5,8	7,7	310			4,7	4,9	6,5	0,8
311	6,7	15,9	11,9	10,4	15,0	5,8	311		4,8	12,1	12,8	8,6	6,7	311			7,2	7,1	5,2	4,2
312	11,7	21,2	10,7	12,3	11,7	3,7	312		6,1	8,4	9,2	7,3	4,1	312		0,5	5,3	5,0	3,3	2,3
316	5,0	15,0	9,2	10,2	11,8	4,4	316		2,5	8,6	7,1	7,1	12,6	316		2,8	7,2	9,0	4,6	2,5
324	15,4	15,5	2,8	14,0																
325	7,1	17,4	14,6	11,7	16,2	4,5	325		5,6	6,7	7,0	7,6	6,4	325			2,4	7,6	8,5	5,3
326	8,1	22,4	17,4	15,2	16,2	4,8	326	3,1	7,4	7,8	7,5	8,2	10,8	326			7,1	7,7	8,3	5,8
327	8,3	25,5	15,1	14,2	12,4	5,9	327	6,0	6,2	8,8	9,4	8,2	7,7	327			8,3	6,5	9,1	9,7
328	16,9	18,4	9,7	11,3	25,0															
Brabantliner																				
400	17,3	16,7	8,4	10,9	10,5	3,5	400	1,6	8,2	9,3	7,2	7,2	4,3	400		11,9	9,7	8,7	9,9	1,8
401	17,5	17,6	11,1	10,5	11,9	5,0	401	2,2	9,1	8,3	10,6	8,9	5,1	401			12,6	11,7	11,9	3,7
402	8,2	20,4	11,2	10,4	16,0															
Schoolliners																				
610		15,6	5,6	7,6																
611		18,3																		
612		4,3																		
613		0,9																		
614		8,4		4,5																
615		27,5	26,8	8,6																
616		16,9																		
617		26,1																		
618		12,5																		
619		27,3																		
620	4,0	21,9	5,7	3,3																
621	9,7	10,2	5,9	4,4																
622		11,5	1,3																	
623		17,6																		
627		18,0																		
628		6,6																		
629		26,9																		
632		15,5																		
633		14,2	7,2	11,8																
670		18,1	11,6	7,9																
671		9,0	8,3	5,7																
672		15,2	11,8	5,5																
673		17,7	13,0	2,6																
674		14,1	12,6	6,4																
675		14,8	8,4	4,1																
676		9,5	8,5	5,0																
685		56,9	56,0	8,6																
Breda stadsdienst																				
1	4,5	14,2	12,2	10,6	9,9	3,2	1	2,0	3,3	6,2	5,5	3,7	3,0	1			5,3	6,4	5,3	2,1
2	4,5	13,8	9,1	10,3	11,8	4,7	2	3,5	3,5	6,2	6,4	6,3	5,0	2			6,6	7,6	5,2	3,1
4	6,7	14,2	8,8	8,7	11,4	4,5	4	2,4	6,3	7,3	6,9	5,8	4,5	4			6,1	5,8	4,3	3,0
5	3,1	7,3	9,6	8,7	14,6	4,4	5		1,6	5,3	5,8	7,0	3,4	5			8,5	7,1	5,0	3,6
6	2,3	7,4	4,0	5,1	3,0		6			2,6	3,3	3,3								
7	3,7	16,3	11,8	9,2	10,7	4,2	7	1,1	3,4	7,2	7,3	5,2	4,6	7			5,4	7,3	6,7	3,5
8		44,4	26,3	20,0																
9		57,9	20,6	22,6																
Roosendaal stadsdienst																				
31	3,6	10,5	6,3	7,2	7,0	3,1	31		2,5	2,4	3,6	2,7	2,7	31			3,4	3,0	4,0	1,5
32	5,3	10,0	5,2	5,0	6,0	3,8	32		2,9	2,8	2,5	2,9	3,2	32			2,8	3,5	2,7	0,4
33	2,4	8,7	4,8	4,6	5,3	1,8	33		0,7	3,0	2,3	1,7	2,1	33			2,4	2,4	1,6	0,5
34		9,2	2,1	4,8																

Toekenning kleuren 10,1 > 10 7,1 > 7 7,1 > 7
4,9 < 5 4,9 < 5 4,9 < 5

Bijlage 2: Maatregelen dienstregeling 3 januari 2021

Lijnnr	Van - Naar	Maatregel	Dagsoort
1	Breda CS - Bavel v.v.	Frequentie daluren van/naar Bavel naar 1x ipv 2x per uur	MV-jaar
1	Breda CS - Bavel v.v.	Frequentie daluren van/naar Bavel naar 1x ipv 2x per uur	MV-vak
1	Breda CS - Hoge Vucht v.v.	Frequentie ochtendspits naar 4x ipv 8x per uur	MV-jaar
1	Breda CS - Hoge Vucht v.v.	Frequentie Za-middag naar 2x ipv 4x per uur	Zaterdag
2	Breda CS - Hoge Vucht v.v.	Frequentie Za-middag naar 2x ipv 4x per uur	Zaterdag
4	Breda CS - Princenhage v.v.	Frequentie Za-ochtend naar 2x ipv 4x per uur	Zaterdag
5 en 7	Breda CS - Heusdenhout v.v.	Frequentie Za-ochtend naar 2x ipv 4x per uur	Zaterdag
6	Breda Klokkenberg - Breda CS	Opheffen eerste rit v 6:11 De Klokkenberg - 6:30 Breda CS	MV-jaar
6	Breda Klokkenberg - Breda CS	Opheffen eerste rit v 6:11 De Klokkenberg - 6:30 Breda CS	MV-vak
6	Breda Klokkenberg - Breda CS	Opheffen eerste rit v 8:11 De Klokkenberg - 8:30 Breda CS	Zaterdag
117	Fijnaart - Breda	Opheffen eerste rit v 5:42 Fijnaart - 6:33 Breda CS	MV-jaar
117	Fijnaart - Breda	Opheffen eerste rit v 5:42 Fijnaart - 6:33 Breda CS	MV-vak
119	Zevenbergen - Breda v.v.	Frequentie ochtendspits eerder verlagen naar 2x ipv 4x per uur	MV-jaar
119	Zevenbergen - Breda	Toevoegen ochtendspits extra rit ter compensatie vervallen lijn 619	MV-jaar
119	Breda - Zevenbergen v.v.	Frequentie middagspits verlagen naar 2x ipv 4x per uur (rit 1049 handhaven)	MV-jaar
123	Made - Breda	Toevoegen ochtendspits extra rit ter compensatie vervallen lijn 623	MV-win
132	Baarle-Nassau - Breda	Toevoegen ochtendspits extra rit ter compensatie vervallen lijn 632	MV-win
325	Breda - Oosterhout v.v.	Frequentie Za-middag uur later naar 2x ipv 1x per uur	Zaterdag
326	Breda - Geertruidenberg v.v.	Frequentie Za-middag uur later naar 2x ipv 1x per uur	Zaterdag
327	Breda CS - Breda Bijster v.v.	Opheffen alle ritten tot 8:00 gelijk aan MV-jaar	MV-vak
327	Oosterhout- Tilburg v.v.	Opheffen rit v 22:07 Oosterhout - a 22:46 Tilburg & v 23:08 Tilburg - a 23:47 Oosterhout	MV-jaar
327	Oosterhout- Tilburg v.v.	Opheffen rit v 22:07 Oosterhout - a 22:46 Tilburg & v 23:08 Tilburg - a 23:47 Oosterhout	MV-vak
327	Oosterhout- Tilburg v.v.	Opheffen rit v 22:07 Oosterhout - a 22:46 Tilburg & v 23:08 Tilburg - a 23:47 Oosterhout	Zaterdag
327	Oosterhout- Tilburg v.v.	Opheffen rit v 22:07 Oosterhout - a 22:46 Tilburg & v 23:08 Tilburg - a 23:47 Oosterhout	Zondag
328	Oosterhout - Tilburg v.v.	Opheffen daluren alle ritten traject Oosterhout Busstation - Tilburg v.v.	MV-jaar
311	Breda - Oud Gastel v.v.	Frequentie begin c.q. einde ochtendspits verlagen naar 2x ipv 4x per uur (rit 1010 1016 1020 handhaven)	MV-jaar
311	Etten-Leur - Breda	Toevoegen ochtendspits extra rit ter compensatie vervallen lijn 611 612	MV-win
311	Breda - Oud Gastel v.v.	Frequentie begin c.q. einde middagspits verlagen naar 2x ipv 4x per uur (rit 1051 1055 1059 1063 1067 handhaven)	MV-jaar
103	Roosendaal NS - Westrand v.v.	Opheffen alle ritten Station NS - Westrand	Zaterdag
103	Willemstad - Oud Gastel v.v.	Opheffen alle ritten Willemstad - Oud Gastel	Zaterdag
25	Stadsdienst Bergen op Zoom	Opheffen	Zaterdag
104	Bergen op Zoom - Hoogerheide v.v.	Opheffen alle spitsritten tussen Bergen op Zoom en Hoogerheide	MV-jaar
111	Steenbergen / Cosun - Roosendaal v.v.	Opheffen alle spitsritten (rit 1007 handhaven)	MV-jaar
111	Bergen op Zoom - Roosendaal	Opheffen deel rit 1039 na Van Houtenstraat 18:44 - 19:45; lokale bediening blijft in stand	MV-jaar
111	Bergen op Zoom - Roosendaal	Opheffen deel rit 8027 na Van Houtenstraat 18:44 - 19:45; lokale bediening blijft in stand	MV-vak
310	Bergen op Zoom - Rotterdam	Opheffen rit 1062 19:29 - 19:59; avondfrequentie van elk uur start om 19u i.p.v. 20u	MV-jaar
310	Bergen op Zoom - Rotterdam	Opheffen rit 8046 19:29 - 19:59; avondfrequentie van elk uur start om 19u i.p.v. 20u	MV-vak
400	Oosterhout - Utrecht v.v.	Frequentie daluren naar 1x ipv 2x per uur	MV-jaar
400	Oosterhout - Utrecht v.v.	Frequentie daluren naar 1x ipv 2x per uur	MV-vak
400	Oosterhout Zuiderhout - Busstation v.v.	Opheffen daluren	MV-jaar
400	Oosterhout Zuiderhout - Busstation v.v.	Opheffen daluren	MV-vak
400	Oosterhout Zuiderhout - Busstation v.v.	Opheffen	Zaterdag
401	Breda - Utrecht v.v.	Frequentie daluren naar 1x ipv 2x per uur	MV-jaar
401	Breda - Utrecht v.v.	Frequentie daluren naar 1x ipv 2x per uur	MV-vak
401	Breda - Sleeuwijk	Toevoegen laatste rit ter compensatie vervallen laatste rit naar Utrecht	Zaterdag
401	Breda - Utrecht v.v.	Opheffen nachtritten naar/van Utrecht v 0:05 & 1:17	Zaterdag
120	Werkendam - Gorinchem	Laatste rit inkorten tot Sleeuwijk, Tol Oost a 20:13	MV-jaar
120	Werkendam - Gorinchem	Laatste rit inkorten tot Sleeuwijk, Tol Oost a 20:13	MV-vak
120	Werkendam - Gorinchem v.v.	Opheffen	Zaterdag
121	Wijk en Aalburg - Gorinchem v.v.	Opheffen	Zaterdag
135	Wijk en Aalburg - Kromme Nol v.v.	Toevoegen ritten overdag ter compensatie vervallen lijn 121	Zaterdag
620	Werkendam - Dordrecht v.v.	Opheffen rit 1003 - 1011 - 1013 - 1015 - 1002 - 1008	MV-jaar
620	Werkendam - Dordrecht v.v.	Opheffen	MV-KeZo
621	Werkendam - Den Bosch	Frequentie ochtendspits verlagen naar 1x ipv 2x per uur (met 121 blijft 2x per uur)	MV-jaar
119	Zevenbergen - Breda v.v.	Frequentie ochtendspits helemaal verlagen naar 2x ipv 4x per uur	MV-mei
119	Breda - Zevenbergen	Opheffen middagspits rit 1049	MV-mei
123	Breda - Made v.v.	Frequentie begin c.q. einde ochtendspits verlagen naar 2x ipv 4x per uur	MV-mei
123	Breda - Made v.v.	Frequentie middagspits verlagen naar 2x ipv 4x per uur	MV-mei
132	Breda - Baarle-Nassau v.v.	Frequentie ochtendspits verlagen naar 2x ipv 4x per uur (rit 1010 1014 handhaven)	MV-mei
132	Breda - Baarle-Nassau v.v.	Frequentie middagspits verlagen naar 2x ipv 4x per uur (rit 1053 handhaven)	MV-mei
311	Breda - Oud Gastel	Frequentie middagspits helemaal verlagen naar 2x ipv 4x per uur (rit 1051 1055 1059 1063 1067 opheffen)	MV-mei

Bijlage 3: Maatregelen dienstregeling 9 januari 2022

Lijn	Lijnschrijving	Maatregel	Dagsoort	DRU totaal	reizigers per DRU	reizigers per dag	Hebben reizigers een alternatief?	Toelichting / Bijzonderheden
Breda Stad				-6112				
1	Breda CS - Bavel v.v.	Stoppen na 19uur	MV-jaar	-318	4,8	8	Nee	Wel regiotaxi
1	Breda CS - Bavel v.v.	Stoppen na 19uur	MV-vak	-107			Nee	Wel regiotaxi
1	Breda CS - Bavel v.v.	Opheffen	Zaterdag	-544	7,3	75	Nee	Wel regiotaxi
4	Breda CS - Princenhage v.v.	Frequentie zo-middag naar 2x i.p.v. 4x per uur	Zondag	-758	20,5	273	Ja	Bus eerder of later
6	Breda CS - Meersel Dreef v.v.	Stoppen na 19uur	MV-jaar	-325	12,9	22	Nee	Regiotaxi binnen Nederland
6	Breda CS - Meersel Dreef v.v.	Stoppen na 19uur	MV-vak	-109			Nee	Regiotaxi binnen Nederland
6	Breda CS - Meersel Dreef v.v.	Opheffen	Zaterdag	-541	9,8	100	Nee	Regiotaxi binnen Nederland
1 en 5	Breda CS - Heusdenhout / Nieuw Wolfslaar / Bavel v.v.	Langdurige afsluiting Markendaalseweg	MV-jaar	-2235			Ja	Halte Centrum, Vlaszak of Centraal Station
1 en 5	Breda CS - Heusdenhout / Nieuw Wolfslaar / Bavel v.v.	Langdurige afsluiting Markendaalseweg	MV-vak	-698			Ja	Halte Centrum, Vlaszak of Centraal Station
1 en 5	Breda CS - Heusdenhout / Nieuw Wolfslaar / Bavel v.v.	Langdurige afsluiting Markendaalseweg	Zaterdag	-307			Ja	Halte Centrum, Vlaszak of Centraal Station
1 en 5	Breda CS - Heusdenhout / Nieuw Wolfslaar / Bavel v.v.	Langdurige afsluiting Markendaalseweg	Zondag	-171			Ja	Halte Centrum, Vlaszak of Centraal Station
Streeklijnen Breda				-1540				
117	Breda - Fijnaart	Frequentie daluren naar 1x i.p.v. 2x per uur	MV-jaar	-984	27,2	140	Ja	Bus eerder of later
123	Breda - Raamsdonksveer v.v.	Opheffen avonduren traject Made - Raamsdonksveer	MV-jaar	-417	9,6	21	Ja	Raamsdonksveer en Geertruidenberg met lijn 326
123	Breda - Raamsdonksveer v.v.	Opheffen avonduren traject Made - Raamsdonksveer	MV-vak	-140			Ja	Raamsdonksveer en Geertruidenberg met lijn 326
HOV Oosterhout				-1145				
325,326,327	Breda - Oosterhout v.v.	Frequentie za-middag naar 3x i.p.v. 6x per uur	Zaterdag	-1145	25,6	552	Ja	Bus eerder of later
HOV Etten-Leur				-2042				
312	Roosendaal - Etten-Leur v.v.	Frequentie daluren naar 1x i.p.v. 2x per uur tussen Roosendaal en Etten-Leur	MV-jaar	-1114	9,8	57	Ja	Bus eerder of later
312	Roosendaal - Etten-Leur v.v.	Frequentie naar 1x i.p.v. 2x per uur tussen Roosendaal en Etten-Leur	MV-vak	-928			Ja	Bus eerder of later
Regio Roosendaal				-4796				
1,2,3	Stadsdienst Roosendaal	Stoppen na 19 uur	Zaterdag	-387	11,5	84	Nee	Wel regiotaxi
1,2,3	Stadsdienst Roosendaal	Stoppen na 19 uur	Zondag	-416	10,5	77	Nee	Wel regiotaxi
1,2,3	Stadsdienst Roosendaal	Frequentie naar 2x i.p.v. 4x per uur	MV-vak	-2592			Ja	Bus eerder of later
1,2,3	Stadsdienst Roosendaal	Frequentie naar 2x i.p.v. 4x per uur	Zaterdag	-1193	10,4	235	Ja	Bus eerder of later
4	Roosendaal NS - WVS	Opheffen 2e lunchrit	MV-jaar	-156	2,4	2	Ja	1e lunchrit
4	Roosendaal NS - WVS	Opheffen 2e lunchrit	MV-vak	-52			Ja	1e lunchrit
Regio Bergen op Zoom				-5894				
25	Stadsdienst Bergen op Zoom	Stoppen na 19 uur	MV-jaar	-197	19,4	20	Nee	Wel regiotaxi
25	Stadsdienst Bergen op Zoom	Stoppen na 19 uur	MV-vak	-66			Nee	Wel regiotaxi
25	Stadsdienst Bergen op Zoom	Route aanpassing in tegenspits richting	MV-jaar	-166	103,8	90	Ja	Meerijden over het eindpunt
25	Stadsdienst Bergen op Zoom	Route aanpassing in tegenspits richting	MV-vak	-55			Ja	Meerijden over het eindpunt
104	Hoogerheide - Roosendaal v.v.	Opheffen daluren	MV-jaar	-1359	4,9	35	Deels	Lijn 112 of regiotaxi
104	Hoogerheide - Roosendaal v.v.	Opheffen daluren	MV-vak	-409			Deels	Lijn 112 of regiotaxi
110	Dinteloord - Ossendrecht Postbaan v.v.	Aanpassingen obv roosters onderwijslocaties Bergen op Zoom en Hoogerheide	MV-win	-112			Nvt	
110	Dinteloord - Ossendrecht Postbaan v.v.	Aanpassingen obv roosters onderwijslocaties Bergen op Zoom en Hoogerheide	MV-mei	-176			Nvt	
111	Bergen op Zoom - Roosendaal v.v.	Route inkorten tot Steenberg - Roosendaal	MV-jaar	-2241	3,9	46	Ja	Lijnen 110 en 310
111	Bergen op Zoom - Roosendaal v.v.	Route inkorten tot Steenberg - Roosendaal	MV-vak	-751			Ja	Lijnen 110 en 310
112	Bergen op Zoom - Roosendaal v.v.	Frequentie naar 2x i.p.v. 1x per uur tussen Bergen op Zoom en Bravis ziekenhuis	MV-jaar	965			Nvt	
112	Bergen op Zoom - Roosendaal v.v.	Frequentie naar 2x i.p.v. 1x per uur tussen Bergen op Zoom en Bravis ziekenhuis	MV-vak	323			Nvt	
310	Bergen op Zoom - Rotterdam v.v.	Frequentie daluren naar 1x i.p.v. 2x per uur tussen Dinteloord en Rotterdam	MV-win	-991	12,8	85	Ja	Bus eerder of later
310	Bergen op Zoom - Rotterdam v.v.	Frequentie daluren naar 2x ipv 1x per uur tussen Dinteloord en Bergen op Zoom (gelijk aan winter)	MV-vak	405			Nvt	
310	Rotterdam - Bergen op Zoom	Opheffen middagspitsrit R'dam v 17:08 - Bergen op Zoom a 18:17	MV-jaar	-213	21,5	24	Ja	Bus eerder of later
310	Bergen op Zoom - Rotterdam v.v.	Frequentie vroege avond uur eerder naar 1x i.p.v. 2x per uur	MV-jaar	-315	18,8	31	Ja	Bus eerder of later
310	Bergen op Zoom - Rotterdam v.v.	Frequentie vroege avond uur eerder naar 1x i.p.v. 2x per uur	MV-vak	-106			Ja	Bus eerder of later
105,112,310		Stoppen na 21 uur	Zondag	-430	4,9	37	Nee	Wel regiotaxi
Brabantliners				-4741				
400, 401, 402	Brabantliners	Optimalisatie dienstregeling werkdagen	MV-jaar	-2102			Nvt	
400, 401, 402	Brabantliners	Toevoegen hyperspitsritten winter	MV-win	194			Nvt	
400, 401, 402	Brabantliners	Optimalisatie dienstregeling vakantie	MV-vakoverig	60			Nvt	
400, 401, 402	Brabantliners	Optimalisatie dienstregeling kerst en zomer	MV-KeZo	-343			Nvt	
400, 401, 402	Brabantliners	Optimalisatie dienstregeling zaterdag	Zaterdag	-1247			Nvt	
400, 401, 402	Brabantliners	Optimalisatie dienstregeling zondag	Zondag	-409			Nvt	
400, 401, 402	Brabantliners	Analyse rijtijden	MV-jaar	-669			Nvt	
400, 401, 402	Brabantliners	Analyse rijtijden	MV-vak	-224			Nvt	
Regio Altena				-1910				
120	Werkendam - Gorinchem v.v.	Opheffen daluren	MV-jaar	-1057	9,2	51	Nee	Wel regiotaxi
120	Werkendam - Gorinchem v.v.	Opheffen daluren en opheffen traject Tol Oost - Gorinchem	MV-vak	-331			Deels	Traject Tol Oost - Gorinchem met lijn 402 of regiotaxi
671	Oosterhout - Andel Prinsentuin v.v.	Opheffen	MV-jaar	-713	18,5	69	Ja	Met lijn 672 en 673
672	Dongen - Andel Prinsentuin v.v.	Route verlenging in Oosterhout	MV-jaar	127			Nvt	
673	Dongen - Andel Prinsentuin v.v.	Extra haltes bedienen in Raamsdonksveer	MV-jaar	64			Nvt	
Totaal				-28180				