

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Telefoon 0570 666 222
Fax 0570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Hofwijkstraat 55
2515 RN Den Haag
Telefoon 070 305 30 53

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden
Telefoon 058 253 44 46

Eindhoven
Science Park Eindhoven 5008C
5692 EA Son
Telefoon 040 267 95 00

goudappel@goudappel.nl
www.goudappel.nl



Goudappel Coffeng
verkeer en vervoer · ruimtelijke economie

Provincie Noord-Brabant

Hoogwaardig collectief vervoer op de relatie Tilburg - Waalwijk Bijlagenrapport

Datum 13 december 2002

Kenmerk NBA106/Hgj/1298

Eerste versie

Goudappel Coffeng BV
KvK 38017479
Lid ONRI
ISO 9001/BRL 9990

Goudappel Coffeng BV heeft als
leveringsvoorwaarden de RVOI tenzij anders
met de opdrachtgever is overeengekomen.



Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Provincie Noord-Brabant
Titel rapport	Hoogwaardig collectief vervoer op de relatie Tilburg - Waalwijk Bijlagenrapport
Kenmerk	NBA106/Hgj/1298
Datum publicatie	13 december 2002
Projectteam opdrachtgever(s)	mevrouw Y. Cornelissen, de heer T. Koekkoek en de heer R. Willemse
Projectteam Goudappel Coffeng	de heer J.W.C. Voerman (projectleider), de heer P.M. Brogt, de heer C.C. Dingemanse, de heer J.W.H. Hoogeland
Projectomschrijving	Onderzoek naar de (on)mogelijkheden van hoogwaardig collectief c.q. openbaar vervoer op de relatie Tilburg - Waalwijk (- Den Bosch) in het kader van de planstudie tracé/MER N261.
Trefwoorden	HOV, vervoerwaarde, De Efteling, N261, Loon op Zand, BBA, Consumenten- netwerk, documentanalyse

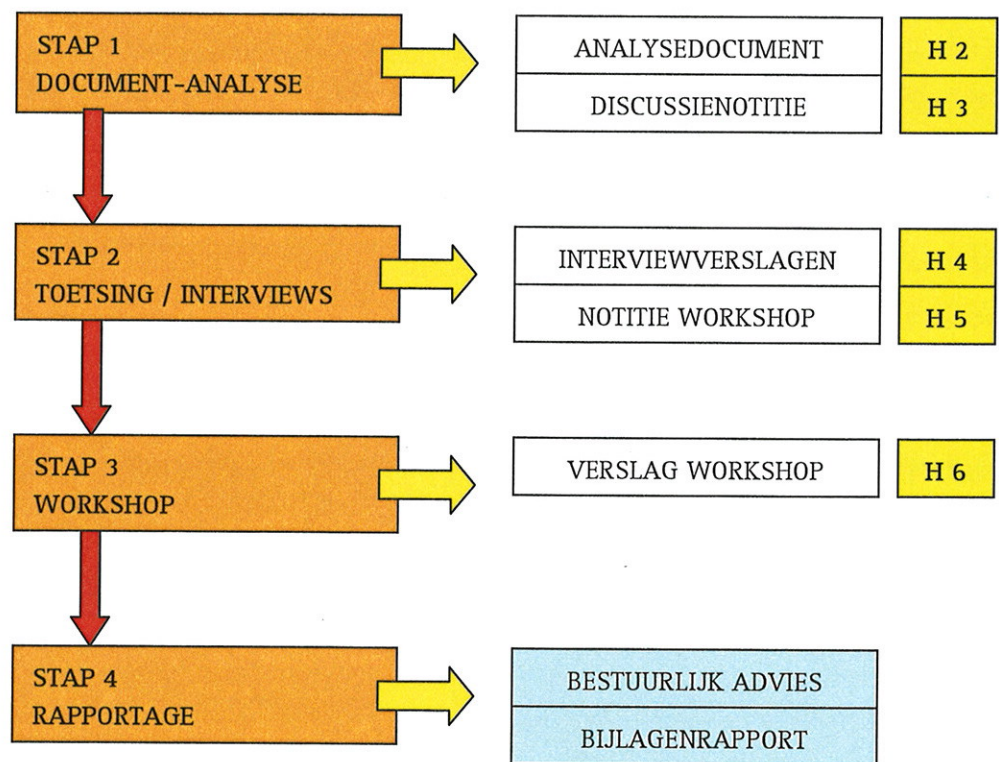


	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Documentanalyse	2
3	Discussienotitie HOV	16
4	Interviewverslagen	20
5	Notitie workshop 'Collectief vervoer op de relatie Waalwijk - Tilburg'	24
6	Impressieverslag workshop	34
7	Betrokken personen	39
8	Literatuurlijst	40



1 Inleiding

Voorliggend bijlagenrapport bevat de verschillende deelproducten die tijdens de studie naar de (on)mogelijkheden voor hoogwaardig collectief vervoer op de relatie Tilburg - Waalwijk zijn opgesteld. De verschillende in dit bijlagenrapport opgenomen stukken geven een compleet beeld van de onderzoeksbevindingen en het studieproces. De verschillende producten zijn in chronologische volgorde opgenomen. Het bijlagenrapport hoort bij het 'bestuurlijk advies hoogwaardig collectief vervoer op de relatie Tilburg - Waalwijk' (kenmerk NBA106/Hgj/1297 d.d. 13 december 2002).



Figuur 1.1: Fasen en deelproducten studie

Leeswijzer

In figuur 1.1 is het onderzoekproces weergegeven en daarbij de verschillende deelproducten die u in dit bijlagenrapport vindt. De corresponderende hoofdstuknummers zijn ook in figuur 1.1 aangegeven. Aansluitend aan deze hoofdstukken zijn in hoofdstuk 7 en 8 respectievelijk een overzicht van de betrokkenen bij de studie en een literatuurlijst opgenomen.



2 Documentanalyse

Naam

Het Parkland-vervoersysteem

Auteur/opdrachtgever/status/datum

Auteur: Bureau Goudappel Coffeng BV

Opdrachtgever: Parkland Brabant

Status: conceptrapport

Datum: 20 september 1989

Korte inhoud

Aftasten van de mogelijkheden van een toeristisch/recreatief vervoerssysteem in aanvulling op de bestaande busverbindingen waarbij betrokken zijn Autotron, Land van Ooit, Centrum Heusden, Efteling, park Beekse Bergen en Safaripark, Oisterwijk. In de normale uren buiten het seizoen kan het streekvervoer de vervoervraag aan; op topdagen is er aanvullend vervoer van/naar de intercitystations in Den Bosch en Tilburg. Door verschillende topvervoerniveaus te onderscheiden op de diverse trajecten, is het systeem glijdend te maken, afhankelijk van de vraag naar openbaar vervoer en eventuele autobeperkende maatregelen.

Aantekeningen

- Door de aard van de opdrachtgever en zijn vraag is het vervoer in de niet recreatieve/toeristische sfeer niet gezien, maar er is van de aanwezigheid van buslijnen die dat vervoer faciliteren wel gebruikgemaakt.
- Bij het toeristische vervoer zijn de dagrecreanten een veel grotere groep dan de verblijfsrecreanten, en het systeem moet daarom vooral de dagrecreanten faciliteren.
- De Efteling wordt alleen bediend gedacht vanuit Tilburg, en niet meer vanuit Den Bosch.

**Naam**

Bereikbaarheid Parkland

Auteur/opdrachtgever/status/datum

Auteur: Bureau Goudappel Coffeng BV

Opdrachtgever: Parkland Brabant

Status: eindrapport

Datum: 16 januari 1990

Korte inhoud

Concrete voorstellen voor de verbetering van het toeristische vervoer, met de nadruk op de verbinding Den Bosch - Waalwijk - Tilburg. Voorgesteld wordt een handhaving van de streekbusdienst, een verdichting daarvan in het toeristische seizoen met van de normale standaard afwijkende bussen, alsmede extra bussen voor de topdagen. Voorts worden enige treinverlengingen of extra stops in Tilburg en Den Bosch ná de ochtendspits voorgesteld om voor dagrecreanten over lange afstanden meer mogelijkheden te bieden.

Aantekeningen

- Het rapport sluit inhoudelijk aan op het rapport van september 1989, maar is concreter in de voorstellen.
- Door de aard van de opdrachtgever en zijn vraag is het vervoer in de niet-recreatieve sfeer niet gezien, maar is er wel gebruikgemaakt van de mogelijkheden van de bestaande buslijnen.

**Naam**

Openbaar vervoer in de Langstraat

Auteur/opdrachtgever/status/datum

Auteur: Bureau Goudappel Coffeng BV

Opdrachtgever: BBA

Status: eindrapport

Datum: 24 juli 1992

Korte inhoud

Op basis van een analyse van het streeklijnnennet (exclusief de seizoenlijnen voor Efteling en Land van Ooit), klachten van gebruikers en wensen van de betrokken gemeenten is een voorstel tot aanpassing van lijnnennet en dienstregeling geformuleerd. Het voorstel voor het lijnnennet komt vrijwel overeen met de situatie in 2001 (stopdienst 136, semisneldienst 137, supersneldienst 138 en de seizoenlijnen). Door de aard van het lijnnennet is niet alleen het gedeelte Tilburg - Waalwijk, maar ook het gedeelte Den Bosch - Waalwijk gezien, inclusief de aansluitingen. De voor de streek belangrijke aansluiting bij Waalwijk Vredesplein is gehandhaafd.

Aantekeningen

- Eén van de onderzochte lijnvoeringsvarianten is een stamlijn met feederlijnen. Deze variant heeft het niet gehaald vanwege: ongunstige rijtijden en een daardoor hoge businzet, onvoldoende mogelijkheden voor korte overstaptijden in beide reisrichtingen en de langere reistijd doordat 80% van de passagiers zouden moeten gaan overstappen.
- Reistijden blijken mede bepaald te worden door overstapmogelijkheden. In een aantal gevallen betekent een kortere rit een evenlange extra overstaptijd op een overstapknoop.



Naam

Onderzoek alternatieve vervoersystemen Tilburg - Waalwijk

Auteur/opdrachtgever/status/datum

Auteur: Witteveen + Bos Raadgevend ingenieurs BV

Opdrachtgever: Samenwerkingsverband Midden-Brabant

Status: 3^e concept (omslag), 2^e concept (rapport)

Datum: 16 augustus 1996

Korte inhoud

Door de groei van de regio's Tilburg en Waalwijk (1996 → 2010 12% en 34%) ontstaat een druk op de infrastructuur die bij ongewijzigd beleid kwalijke gevolgen heeft voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en het milieu. Een mogelijke oplossing daarvoor is het aanbieden van een openbaar-vervoerproduct dat kan concurreren met de auto: HOV. Er zijn drie systemen onderzocht: kabeltram, light rail en een geoptimaliseerde busverbinding. Onderzocht zijn de aspecten: verkeers- en vervoerskundige aspecten, ruimtelijke inpassing, woon- en leefmilieu, kosten en opbrengsten. Light rail trekt de meeste reizigers (12.000/dag) door hoge snelheid, goed comfort en stipte dienstuitvoering. Daartegenover staan moeilijke ruimtelijke inpassing, barrièrewerking en zeer hoge investerings- en exploitatiekosten. De kabeltram trekt de minste reizigers (10.000/dag) door de lage snelheid die onvoldoende wordt gecompenseerd door de hoge frequentie (2 minuten). Stiptheid, geringe barrièrewerking en eenvoudige ruimtelijke inpassing zijn positief. Negatief zijn de hoge investerings- en exploitatiekosten. De geoptimaliseerde busverbinding levert 11.000 reizigers. De barrièrewerking en ruimtelijke inpassing zijn positief, de stiptheid wat minder. De investeringskosten zijn nog geen 10% van die van de andere systemen, en ook de exploitatiekosten zijn veel lager. De kostendekkingsgraad is voor dit systeem verreweg het gunstigst. Waarschijnlijk door de conceptvorm ontbreken de conclusies en aanbevelingen.

Aantekeningen

- De berekeningen zijn gemaakt op basis van reistijdvergelijkingen van verplaatsingen op de N/A261 voor lijnen met de volgende haltes: Tilburg CS, 1 andere halte in Tilburg, Blauwe meer, Loon op Zand, Efteling/Kaatsheuvel, 1 halte in Waalwijk, eindhalte in Waalwijk.
- Alle bestaande reizigers worden geacht door deze haltes bediend te worden; er is geen onderliggend busnet gedacht voor oppervlakteontsluiting.
- Er is geen terugkoppeling gemaakt tussen het aantal te vervoeren reizigers en de exploitatiekosten. Bij twee reizigersberekeningen (basis en plus) die sterk verschillen, blijven de exploitatiekosten gelijk en stijgen alleen de opbrengsten!
- Light rail is gezien als tram en niet als trein; die vraagt een ruim dubbele investering dan een tram.
- Voor geen van de systemen is een precieze route/halteligging aangegeven, waardoor 'inpassing' theoretisch blijft.
- Het is interessant om de exploitatiekosten te bezien per vervoerde reiziger.



Naam

Verkennde studie toekomstige vormgeving PW204 Tilburg - Waalwijk

Auteur/opdrachtgever/status/datum

Auteur: Haskoning Ingenieurs- en Architectenbureau

Opdrachtgever: Provincie Noord-Brabant

Status: eindrapport (vastgesteld door GS)

Datum: oktober 1997

Korte inhoud

De studie beperkt zich tot de veiligheid en de capaciteit van de weg Tilburg - Waalwijk. Geconcludeerd wordt dat de weg moet worden opgewaardeerd tot een autosnelweg om zowel voldoende veiligheid als voldoende doorstroming te realiseren. Dat houdt in dat de bestaande gelijkvloerse aansluitingen ongelijkvloers moeten worden. In het rapport zijn principeontwerpen opgenomen van de vormgeving van die ongelijkvloerse aansluitingen: locatie en vormgeving.

Voor het openbaar vervoer wordt uitgegaan van de geoptimaliseerde bus uit het rapport van Witteveen + Bos. Bij een autosnelweg zijn er voor de bus op de weg zelf geen doorstromingsproblemen. Bij aansluitingen zouden busvoorzieningen gemaakt moeten worden (zitten niet in principeontwerpen).

Aantekeningen

- HOV-bus wordt geacht de weg te gebruiken, maar hoe is niet aangegeven.
- Er zijn geen bushaltes op andere busvoorzieningen aangegeven.
- De aansluiting op de Europalaan voor Eftelingverkeer lijkt (los van de bus) erg krap.



Naam

Gemeente Loon op Zand, Verkeersplan

Auteur/opdrachtgever/status/datum

Auteur: Goudappel Coffeng BV

Opdrachtgever: gemeente Loon op Zand

Status: eindrapport

Datum: 8 april 1998

Korte inhoud

Gemeentelijk Verkeersplan met wegenstructuur, openbaar vervoer en verkeersveiligheid, alsmede concrete verbeteringsmaatregelen. Voor openbaar vervoer een inventarisatie en aanbevelingen, geënt op de bussituatie. Helder beeld van dilemma tussen snelheid en bedieningsmogelijkheden. Behalve kortsluitroute voor de bus (stopdienst) in Loon op Zand wordt geen voor de exploitatie interessante routemogelijkheid toegevoegd.

Aantekeningen

- De gemeente Loon op Zand is officieel geen partij in busroutes en busexploitatie. Het verkeersplan beperkt zich daarom tot de voor buslijnen (groter dan minibus) bruikbare rijroutes.



Naam

Openbaar vervoer op de provinciale weg 204

Auteur/opdrachtgever/status/datum

Auteur: Grontmij Advies en Techniek BV

Opdrachtgever: Provincie Noord-Brabant

Status: eindrapport

Datum: 6 november 1998

Korte inhoud

Uitgaande van de inrichtingsgedachten van Haskoning (1997) en het HOV-rapport van Witteveen + Bos (1996) moet opnieuw inzicht worden gegeven in de vervoersalternatieven in het plangebied en moet inzicht gegeven worden in de inpassingsmogelijkheden langs de provinciale weg.

Voor het systeem (behalve de drie alternatieven van Witteveen + Bos is er ook nog gekeken naar een monorail) komt opnieuw de geoptimaliseerde bus als de gunstigste exploitatievorm naar voren. Daarna zijn twee mogelijkheden gezien:

- één verbindende en een regio-ontsluitende lijn;
- twee verbindende lijnen en een regio-ontsluitende lijn.

Bij één lijn wordt Kaatsheuvel/Efteling alleen aan de oostzijde bediend (Steenbakker), bij twee lijnen is er een lijn Waalwijk - Tilburg (geheel via de provinciale weg) en Kaatsheuvel - Efteling - Tilburg.

Het aantal reizigers scheelt weinig en de exploitatiekosten zijn bij twee lijnen hoger. Op grond daarvan gaat de voorkeur uit naar één lijn, met de halten Tilburg CS, Loon op Zand, Steenbakker, Sprang kruispunt en Waalwijk Vredesplein. De regio-ontsluitende lijn en vraagafhankelijk vervoer moet op deze lijn aansluiten.

Voor de toekomst wordt een strategische reservering van een exclusieve strook van 10 m breed ten behoeve van een nader in te vullen systeem aanbevolen.

De inpassingsmogelijkheden voor de korte termijn is gezien op kruispuntniveau en bevat enige doorstroommaatregelen (korte busstroken, verkeerslichtenregelingen).

Aantekeningen

- Het rapport moet te veel meesters dienen: was het rapport van Witteveen + Bos wel goed, wat voor lijnen passen bij HOV, hoe moeten de aansluitingen eruit zien.
- Bij alternatief met één HOV-lijn is de Steenbakker de Eftelinghalte (afstand tot de ingang nog circa 1.000 m).



Besprekingsverslag vergadering Commissie van advies voor verkeer en waterstaat en volkshuisvesting (14 januari 1999)

Besproken worden het rapport van de Grontmij (november 1998) met een aanvullende notitie van de voorzitter van de commissie, drs. A. van Harten.

De aanvullende nota is bedoeld om het toekomstdenken over het openbaar vervoer in de corridor Tilburg - Waalwijk zeker te stellen.

In het bestuurlijk overleg (provincie, gemeenten, samenwerkingsverband, rijkswaterstaat) staan alle partijen achter het Grontmij-rapport. De voorzitter doet daar in de aanvullende notitie verslag van, maar geeft daarna een eigen draai door onbekende nieuwe systemen te introduceren (RUF, City Shopper) die nog veel beter zouden zijn, en die in de verdere planstudie rond de bouw van de provinciale weg betrokken zouden moeten worden.

In de vergadering is vrijwel iedereen blij met de aanvullende nota en worden nog meer mogelijkheden genoemd (Langstraatspoorlijn, P+R ten noorden van Moerdijk). Diverse partijen geven aan dat hun kritiek op het Grontmijrapport door de aanvullende nota ontkracht wordt.

Er wordt in de vergadering geen echte conclusie getrokken. Het is onduidelijk of de vergadering instemt met het Grontmijrapport. Financieringen van verbeteringen zijn uiterst vaag (er zal gesproken worden met private partijen). Niet duidelijk is of de planuitwerking op grond van het Haskoningrapport doorgaat.

**Naam**

DVM-architectuur N261, technische rapportage fase 1

Auteur/opdrachtgever/status/datum

Auteur: AGV, Adviesgroep voor Verkeer en Vervoer

Opdrachtgever: Provincie Noord-Brabant

Status: eindrapport

Datum: november 2000

Korte inhoud

De provincie Noord-Brabant wil na 2010 de N261 uitbouwen tot een autosnelweg. Vanwege de afwikkelingsproblemen nu zijn er Dynamische Verkeersmanagement-maatregelen nodig om de doorstroming zoveel mogelijk te bevorderen. Het rapport gaat in op de concrete mogelijkheden, resulterend in een aantal maatregelpakketten. Openbaar vervoer komt zijdelings ter sprake als één van de doelgroepen die van de maatregelen moet profiteren, onder meer door voorkeursbehandeling bij verkeerslichten.

Aantekeningen

-

**Naam**

Monitoring verkeerssituatie Efteling, fase 2 (oplossingsrichtingen)

Auteur/opdrachtgever/status/datum

Auteur: Grontmij Advies en Techniek BV

Opdrachtgever: De Efteling BV

Status: eindrapport

Datum: 22 november 2000

Korte inhoud

De Efteling heeft aan Grontmij gevraagd de verkeerssituatie nabij het park regelmatig te monitoren. In de monitoring van begin 2000 is gewezen op enige knelpunten, die nu geconcretiseerd zijn en van oplossingsrichtingen zijn voorzien. De oplossingen liggen voor een deel bij de Efteling zelf en voor een deel bij de wegbeheerders (gemeente Loon op Zand, provincie Noord-Brabant) zoals de verkeerslichtenregeling. Het rapport gaat niet concreet in op het openbaar vervoer, anders dan dat de provincie absolute prioriteit voor bussen bij de verkeerslichtenregelingen wil hebben.

Aantekeningen

-



Naam

Planstudie/tracé-MER N261 Tilburg - Waalwijk, startnotitie

Auteur/opdrachtgever/status/datum

Auteur: IBZH, Raadgevend Ingenieursbureau

Opdrachtgever: Provincie Noord-Brabant

Status: startnotitie (vastgesteld door commissie MER en GS)

Datum: 23 oktober 2001

Korte inhoud

De startnotitie is de eerste stap voor een MER voor de N261. Die is nodig in verband met de plannen om de weg om te bouwen tot een autosnelweg. De startnotitie geeft de achtergronden van de MER, het studiegebied en de te onderzoeken alternatieven (nul-alternatief, nulplusalternatief, voorkeursalternatief, meest milieuvriendelijke alternatief). Voorts bevat de startnotitie een overzicht van de procedure.

In paragraaf 4.2.3 wordt ingegaan op het onderzoek naar een hoogwaardige collectieve vervoersvoorziening in het kader van het vernieuwingsprogramma Personenvervoer van Morgen. De kernboodschappen van dat programma zijn:

- evenwicht tussen vraag en aanbod;
- personenvervoer is optimaal toegankelijk;
- reizigers voelen zich betrokken bij openbaar vervoer;
- het personenvervoer is een volwaardig en verkoopbaar product.

In dit kader wordt een passend systeem in de corridor Tilburg - Waalwijk gezocht.

Daarbij staat de volgende werkwijze voor ogen:

- inventarisatie van vervoersstromen en -prognoses (2020);
- inventarisatie kansrijke systemen;
- markt/haalbaarheidsonderzoek;
- uitwerking gekozen systeem.

Ertussendoor zit een bestuurlijke terugkoppeling.

Aantekeningen

- Wat gebeurd is in 1996-2001 wordt verder uitgewerkt op basis van actuele gegevens. Voor de toekomst wordt nu echter niet meer gekeken naar het jaar 2010, maar naar het jaar 2020 (10 jaar na aanleg).



Naam

Personenvervoer van Morgen, actie 78b (concept)

Auteur/opdrachtgever/status/datum

Auteur: Grontmij Advies en Techniek BV

Opdrachtgever: Provincie Noord-Brabant

Status: 1^e concept

Datum: 18 juni 2002

Korte inhoud

Voor de gehele provincie Noord-Brabant zijn aan de hand van multimodale modelberekeningen de voor openbaar vervoer kansrijke trajecten geselecteerd. De verbinding Tilburg - Waalwijk komt daarin voor. Een klein aantal van de kansrijke verbindingen komen in aanmerking voor een interliner-busverbinding of een HOV-busverbinding. Tilburg - Waalwijk krijgt HOV, maar voorzien van een vraagteken (die verder in de tekst niet verklaard wordt). Om het imago, de snelheid en de betrouwbaarheid van de dienstverlening te verbeteren wordt aanbevolen om verbindende lijnen te voorzien van HOV-achtige elementen als strekken van routes, plaatselijk eigen infrastructuur, heldere routes zonder varianten en comfortabele voertuigen.

Aantekeningen

- Hoewel raillijnen geen deel uitmaken van dit rapport (de provincie heeft over de bestaande raillijnen geen zeggenschap) wordt wel aangegeven dat geen van de kansrijke verbindingen voldoende reizigers voor een railverbinding heeft.
- Er is alleen gekeken naar het aantal reizigers in het verkeersmodel in de ochtendspits.



Naam

Personenvervoer van Morgen, actie 78a (knelpunten)

Auteur/opdrachtgever/status/datum

Auteur: Grontmij Advies en Techniek BV

Opdrachtgever: Provincie Noord-Brabant

Status: concept

Datum: 9 september 2002

Korte inhoud

Overzicht van de locaties waar het verschil tussen streefsnelheid en dienstregelingsnelheid het grootst is, aangevuld met doorstromingssknelpunten die BBA en gemeenten hebben opgegeven, uitsluitend voor Midden-Brabant. Er zijn 56 knelpunten aangegeven waarvan er 19 liggen op de route Tilburg - Waalwijk van lijn 136/137/138. De meeste van deze knelpunten liggen op de N261.

Overzicht van de locaties met knelpunten voor het rijcomfort, uitsluitend voor Midden-Brabant. Er zijn 22 knelpunten aangegeven waarvan er 5 liggen op de route Tilburg - Waalwijk van lijn 136/137/138.

Overzicht van de lijnsgewijze scores in Midden-Brabant. Bij de 21 aangegeven lijnen haalt lijn 137 urgentieplek 2 en lijn 138 urgentieplek 3. Lijn 136 zitten in de middenmoot en lijn 182 in de achterhoede. Lijn 137 en 138 scoren vooral op hun lage dienstregelingsnelheid.

Aantekeningen

- Omdat het hier alleen Midden-Brabant betreft en niet een groter gebied, is er geen echt perspectief of deze regio relatief goed of relatief slecht scoort.
- Op het traject Tilburg - Waalwijk heeft stopdienst 136 een dienstregelingsnelheid van 27,3 km/h, sneldienst 137 van 26,3 km/h (!) en supersneldienst 138 van 29,4 km/h. Dit zijn lage snelheden (de sneldienst is langzamer dan de stopdienst!) die duiden op forse doorstromingsproblemen.



Naam

Langstraatplan

Auteur/opdrachtgever/status/datum

Auteur: René Valk (ROVER)

Opdrachtgever: ROVER

Status: eindrapport

Datum: januari 2002

Korte inhoud

Visie van Vereniging ROVER (Reizigers Openbaar Vervoer) op het openbaar vervoer op het Langstraattraject. Aanleiding is de signalering dat de dienstregeling van de BBA, ingegaan op 30 september 2001, een groot deel van de potentiële openbaar vervoergebruikers op het Langstraattraject laat liggen. Het plan van de BBA behelst een forse frequentieverhoging van het busvervoer: 's avonds minimaal tweemaal per uur (nu één à tweemaal) en overdag minimaal zesmaal per uur (nu drie- à viermaal).

Aantekeningen

- De opzet van het systeem is zodanig dat het systeem van Consumentennetwerk/ROVER in duigen valt als de aangegeven frequenties niet gehaald kunnen worden.
- Van de zes ritten behoren er vier tot de stopdienst en twee tot de sneldienst, terwijl er voor het vervoer van meer reizigers meer sneldienst- dan stopdienstvraag lijkt te zijn.



3 Discussienotitie HOV

DISCUSSIONOTITIE HOV

Waarom:

- Al meer dan 15 jaar discussie over hoogwaardig openbaar vervoer in deze corridor.

Waarom nu:

- Er worden plannen geconcretiseerd om de N261 om te bouwen tot een autoweg met ongelijkvloerse kruisingen; als er ruimtebehoefte bestaat voor een HOV-route, dan moet die nu in de plannen worden meegenomen.
- De provincie Noord-Brabant heeft een nadrukkelijke verbeteringsstrategie voor de kwaliteit van het openbaar vervoer.
- Het provinciebestuur staat zeer gereserveerd tegenover conclusies uit eerdere studies dat de bus het beste uitgangspunt kan blijven voor het openbaar vervoer.

Deze discussienotitie heeft geen formele status en dient alleen om de discussie scherp te stellen.



20020828
corridor
Waalwijk
Tilburg

Bestaande situatie

Lijnennet

Stopdienst 136

- . frequentie drukke uren 30¹, stille uren 60¹
- . goede aansluiting in Waalwijk op supersneldienst
- . redelijke aansluitingen in Tilburg

Sneldienst 137

- . frequentie 30¹, in spits korte tijd 15¹
- . goede aansluiting in Waalwijk op lijn 134 (Raamsdonksveer/Breda en Wijk en Aalburg/Gorinchem)
- . goede aansluitingen in Tilburg
- . goede aansluitingen in Den Bosch
- . in de middaguren vanuit Den Bosch 15¹-dienst en geen supersneldienstlijn in verband met betere spreiding reizigers

Supersneldienst 138

- . frequentie 30¹, alleen op werkdagspits in de spitsrichting
- . supersneldienst Waalwijk-Den Bosch is lijn 93, rijdt alleen in de ochtendspits naar Den Bosch
- . in Waalwijk aansluiting op stopdienst 136

Eftelingsneldienst 182

- . frequentie 30¹, 's morgens naar de Efteling en 's middags/'s avonds (afhankelijk van de openingstijden) naar Tilburg
- . treinaansluiting in Tilburg, geen halten onderweg
- . ook Eftelingsneldienst vanaf Den Bosch (lijn 181)

Het aantal busreizigers op het drukste traject bedraagt circa 4.000 op een werkdag in 2 richtingen.



20020828
corridor
Waalwijk
Tilburg

Analyse verbeteringsmogelijkheden

Witteveen + Bos

- drie varianten bezien: cabinebaan, sneltram, bus
- aantal reizigers per dag bij cabinebaan circa 10.000*, bij bus circa 11.000*, bij sneltram circa 12.000*
- investeringskosten bij cabinebaan > 50 miljoen euro, bij bus < 15 miljoen euro, bij sneltram > 100 miljoen euro
- exploitatiekosten per vervoerde reiziger kabeltram en sneltram vrijwel even hoog, bus 25% lager
- alle reizigers zijn ondergebracht in één lijn

Grontmij

- in verband met resultaten Witteveen + Bos uitgegaan van een geoptimaliseerde busverbinding
- onderzocht twee sneldienstlijnen (Waalwijk-Tilburg en Kaatsheuvel-Tilburg) of één sneldienstlijn (Waalwijk-Tilburg)
- conclusie: één lijn vraagt minder exploitatiekosten
- alle reizigers zijn ondergebracht in één lijn

* Dit zijn instappers; dat betekent circa 9.500 reizigers op het drukste deel van het traject.

20020828
corridor
Waalwijk
Tilburg

Analyse Goudappel Coffeng BV

- Het is volstrekt onmogelijk om alle vervoersstromen in de corridor onder te brengen in één snelle dienst, omdat te veel bestemmingen te veel terzijde liggen:
 - . afstand sneldiensthalte tot Kaatsheuvel West is ruim 2 km
 - . afstand sneldiensthalte tot ingang Efteling is bijna 1 km
- Het is niet mogelijk om bij een supersneldienst goede aansluitingen te geven én in Waalwijk én in Tilburg, behalve als elke 15¹ (of nog frequenter) wordt gereden.
- Grotere voertuigen à la de sneltram geven lagere frequenties, omdat de exploitatiekosten anders onevenredig toenemen.
- Als 9.500 reizigers per dag over verschillende routes moeten worden verdeeld, liggen de aantallen geheel in de bussfeer (vergelijk drukste traject Nieuwegeintramlijn: 19.000 reizigers per dag).
- Alleen bij de bus zijn doorverbindingen naar Den Bosch mogelijk.

Het opteren voor iets anders dan de geoptimaliseerde bus komt overeen met het tegenhouden van alle gewenste verbeteringen.



4 Interviewverslagen

Gespreksverslag Willem de Jong & Hein Merkx (BBA) 10 september 2002

Algemeen

- De BBA kan zich in hoofdlijnen vinden in de bevindingen zoals weergegeven in de discussienotitie.
- De BBA merkt op dat het beschreven lijnennetwerk door BBA zelf altijd wordt gezien als onderdeel van de Langstraatroute (Tilburg – Waalwijk - Den Bosch). Waalwijk is daarin niet eindpunt, maar juist het centrale punt.
- De Langstraat is een van de meest rendabele regio's van BBA, met grote aantallen reizigers.
- De BBA vindt de term 'supersneldienst' voor lijn 138 suggestief. Lijn 138 is een verdichting van lijn 137 en destijds niet opgestart als een nieuw product.

Probleemstelling HOV Waalwijk - Tilburg

- De BBA deelt de mening dat Kaatsheuvel de bottleneck vormt in het traject. Kaatsheuvel is te groot om niet of beperkt te ontsluiten met haar circa 20.000 inwoners en ligt ver verwijderd van de rechtstreekse route Tilburg-Waalwijk. Het ontbreken van een achterland ten oosten van Kaatsheuvel maakt een voldoende ontsluiting in west-oostelijke richting ook commercieel niet interessant.
- De BBA plaatst kanttekeningen bij de constatering dat een sneldiensthalte bij Kaatsheuvel-Oost (afstand 2 km tot Kaatsheuvel-West) geen optie is. De BBA is van oordeel dat een dergelijke halte kansrijk is mits sprake is van opwaardering van de halte tot een station, optimalisatie van het fietsnetwerk en realisatie van een hoogwaardig product. Wel is BBA zich er van bewust dat een dergelijk verre halte enigszins risicovol is.
- De BBA onderstreept de constatering dat de huidige vervoersstromen ontoereikend zijn voor tram of treinvervoer.

Opties busvervoer Waalwijk - Tilburg

- De BBA ziet globaal een drietal varianten voor busvervoer op de route Den Bosch – Waalwijk - Tilburg:
 1. Rechtstreekse route lijn 136/137 via diagonaal naar centrum Kaatsheuvel vanuit Tilburg (bijvoorbeeld via Hooispoor) en naar Waalwijk. De rechtstreekse route en de ontsluitende lijn worden gecombineerd tot 1.
 2. Onderscheiden van 2 specifieke lijnen. Een ontsluitende lijn 136 en een sneldienst 137. Beide lijnen zouden een halfuurdienst kunnen rijden. Winst is onder andere het duidelijke onderscheid tussen een sneldienst (conform in ontwikkeling zijnde blueliner-concept) en een ontsluitende lijn, waar nu feitelijk twee slingerende lijndiensten rijden. Deze variant heeft de voorkeur maar vraagt investeringen. Het fietsnetwerk van Kaatsheuvel moet worden geoptimaliseerd. De route moet rechtstreeks (doortrekken Horst is een optie)



worden met wellicht drie halten. De centrale halte moet een stationsallure krijgen. Het product moet hoogwaardig worden qua uitstraling. BBA ziet in de verre toekomst mogelijkheden om via een dergelijke busdienst de markt rijp te maken voor een tram- of treinverbinding. De infrastructuur zou daarop reeds moeten worden ingericht (reserveringen).

3. Onderscheid van twee lijnen waarbij Waalwijk het scharnierpunt vormt met goede overstapmogelijkheden. De ene lijn rijdt tussen Tilburg en Waalwijk ontsluitend en na Waalwijk als sneldienst tot den Bosch. De andere lijn is eerst sneldienst tussen Tilburg en Waalwijk en daarna ontsluitend tussen Waalwijk en Den Bosch.

Gespreksverslag René Valk (ROVER/Consumentennetwerk) 11 september 2002

Algemeen

- ROVER betreft de focus van het onderzoek. De Langstraatroute (Tilburg - Waalwijk - Den Bosch) moet in zijn geheel worden beschouwd. Waalwijk is daarin het draaipunt/overstappunt.
- ROVER deelt de probleembeschrijving. In het verleden is niet geopteerd voor een Langstraatspoorlijn. Door bebouwing op het tracé is de bus de enige resterende mogelijkheid voor openbaar vervoer.
- ROVER kan zich niet volledig vinden in het gepresenteerde aanvalsplan. ROVER ziet geen brood in een extra halte aan de oostzijde van Kaatsheuvel. Een dergelijke halte strookt niet met de plannen van ROVER zoals gepresenteerd in haar Langstraatplan van januari 2002.
- ROVER prefereert ombouwing van de N261 naar autoweg in plaats van auto-snelweg. De route kent geen VRI's met uitzondering van de afslagen. De vluchtstrook kan daardoor beschikbaar komen voor collectief vervoer (lijndiensten, busvervoer, CVV en hulpdiensten).
- De gewenste lijnvoering is beschreven in het Langstraatplan van ROVER. Nadere cijfermatige onderbouwing volgt.
- Aanpak van de Langstraatroute is nu kansrijk gezien de revitalisering havengebied Waalwijk, reconstructie Midden-Brabantweg, etc. Hierbij komen de nodige subsidies beschikbaar, mede voor het openbaar vervoer.
- Onder andere noodzakelijk zijn permanente openstelling van de Eftelinghalte, infrastructurele aanpassing op termijn, wijziging Europalaan in 3-1/1-3 rijstroken.

Gespreksverslag Pim Engelsman (SRE) 13 september 2002

Pim Engelsman is algeheel projectleider van het project Phileas en is ingehuurd door het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE).



Projectomschrijving

Het project Phileas is een demonstratieproject dat in eerste instantie is geïnitieerd door het Eindhovense bedrijfsleven. De Phileas is een geheel nieuw voertuig, in de vorm van een kruising tussen tram en bus. In de Westcorridor van Eindhoven wordt een centrale verbindingssas aangelegd waarover dit hoogwaardig openbaar vervoer zal rijden.

Het Phileas-project kent drie pijlers:

- nieuw voertuig;
- geheel vrijliggende infrastructuur;
- breed pakket van flankerende maatregelen. (o.a. parkeerbeleid, fietsvoorzieningen, communicatie etc.)

De ontwikkeling van Phileas is begin jaren '90 gestart als initiatief van het Eindhovense bedrijfsleven om de kennistechnologie in de regio te behouden en een impuls te geven. Door het banenverlies bij DAF en Philips had de branche namelijk klappen opgelopen. De betrokken steden, de provincie en met name het SRE hebben het initiatief vervolgens opgepakt.

In 1998 is vervolgens echt gestart met de realisatie van Phileas. Het Rijk (ministerie van Verkeer en Waterstaat) heeft drie motieven om het project te financieren:

- tonen mogelijkheden voor verbetering vervoerswaarde;
- tonen mogelijkheden verbetering kostendekkingsgraad;
- tonen mogelijkheden voor versnelde realisatie van HOV in verhouding tot light rail.

Ook de ministeries van EZ (ontwikkeling exportproduct) en VROM (ontwikkeling voertuig met lagere geluids- en uitstootniveaus en met energieopslag) zijn bij de ontwikkeling betrokken.

De Phileas bundelt de voordelen van bus en tram. De betrouwbaarheid van tram wordt gebundeld met lagere aanleg- en onderhoudskosten en hogere flexibiliteit.

De Phileas is uiteindelijk neergezet als een drager van de ruimtelijke ontwikkelingsas. De Phileas vormt de verbinding tussen Eindhoven CS en VINEX Meerhoven en Eindhoven Airport. Locaties die onder andere worden aangedaan zijn het Philipsstadion, het Evoluon en het renovatieproject Strijp (ombouw bedrijventerrein naar winkelcentrum).

Het Phileas-traject is de eerste poot van een HOV-sternetwerk.

Lijnvoering

De Phileas voert vanuit Eindhoven CS naar twee eindbestemmingen (Veldhoven en Eindhoven Airport). Naar beide bestemmingen rijdt een 10 minutendienst waardoor op het eerste stuk een 5 minutendienst wordt gereden. Op beide trajecten zitten per etmaal circa 5.000 reizigers. Het totale traject is circa 15 kilometer en bevat circa 45 halten. In totaal zullen 10 voertuigen de dienstregeling gaan rijden.



Succesfactoren

- Integrale aanpak (nieuw voertuig, vrije infrastructuur, breed pakket flankerende maatregelen).
- Integrale aanpak (niet focus op voertuig maar concept als drager van ruimtelijke ontwikkeling).
- Creatie draagvlak.
- Enthousiaste volhardende projectgroep.
- Goed communicatiesysteem en monitoring.
- Voortdurende innovatieve doorontwikkeling concept (blijven interesseren van potentiële investeerders).



5 Notitie workshop ‘Collectief vervoer op de relatie Waalwijk - Tilburg’

5.1 Inleiding

Deze notitie dient ter voorbereiding op de workshop over de mogelijkheden voor collectief vervoer op de relatie Waalwijk - Tilburg. De workshop maakt deel uit van een onderzoek dat wordt uitgevoerd door Goudappel Coffeng BV in opdracht van de provincie Noord-Brabant. Het onderzoek maakt deel uit van de planstudie/tracé-MER N261. In dit onderzoek wordt daarom in eerste instantie gekeken naar de relatie Waalwijk - Tilburg, maar een doorkijk naar de relatie Den Bosch - Waalwijk - Tilburg is ook aan de orde, gezien de samenhang van het lijnennetwerk.

In deze notitie wordt kort ingegaan op de opzet van het onderzoek, de aanpak en de bevindingen tot op heden. De notitie is daardoor een goede basis voor de workshop en dient ter voeding van de discussie.

5.2 Aanleiding onderzoek

De provinciale weg N261 tussen Waalwijk en Tilburg laat de laatste jaren een groei van het verkeer en daardoor een toenemende congestie zien. Deze groei is niet alleen het gevolg van de toegenomen (auto)mobiliteit, maar ook van een aantal ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de realisering van nieuwe woningbouwprojecten, bedrijventerreinen en de verdere uitbreiding van de Efteling. Voor een verdere regionale ontwikkeling zijn zowel bereikbaarheid, leefbaarheid als onveiligheid een probleem.

Om een oplossing te bieden voor deze problemen, wordt sinds vele jaren gekeken naar mogelijkheden voor verbetering van het openbaar vervoer op deze relatie. Andere mogelijke oplossingen worden geboden door dynamisch verkeersmanagement (DVM) en het op lange termijn ombouwen van de N261 (na 2010) tot een autosnelweg met ongelijkvloerse kruisingen. Voor verbetering van het openbaar vervoer wordt gedacht aan verhoging van de kwaliteit, alsmede de snelheid.

De corridor Waalwijk - Tilburg maakt deel uit van het Langstraattraject Den Bosch - Waalwijk - Tilburg. Sinds vijftien jaar wordt gediscussieerd over de mogelijkheden voor hoogwaardig collectief vervoer in deze regio. Deze discussie is gevoed door verschillende onderzoeken¹ die in de loop der jaren hebben plaatsgevonden. De discussie heeft echter niet geleid tot een eensluidende aanbeveling voor het traject.

¹ Zie literatuurlijst.



Nu is er behoefte aan een bestuurlijk advies over hoe om te gaan met het openbaar busvervoer op het traject Waalwijk - Tilburg, rekening houdende met de duidelijk aanwezige relatie richting Den Bosch. Waarom nu? Middels de planstudie/tracé-MER N261 worden plannen ontwikkeld om de N261 om te bouwen. Dit houdt gedeeltelijk een opwaardering in van de bestaande weg naar autoweg met ongelijkvloerse kruisingen en tevens een ombouw van het bestaande deel autosnelweg met ongelijkvloerse kruisingen naar autoweg met behoud van de ongelijkvloerse kruisingen. Naar verwachting vindt uitvoering na 2010 plaats. Ten tweede heeft de provincie Noord-Brabant een nadrukkelijke verbeteringsstrategie voor de kwaliteit van het openbaar vervoer.

5.3 Aanpak

De mogelijkheden en onmogelijkheden voor hoogwaardig collectief vervoer op het traject Waalwijk - Tilburg zijn in verschillende lopende en afgeronde studies onderzocht. De onderzoeksresultaten van deze studies vormen de basis voor dit onderzoek. Op basis van dit beschikbare materiaal zijn de (on)mogelijkheden inzichtelijk gemaakt. De bevindingen zijn vertaald in een discussienotitie die is voorgelegd aan de huidige vervoerder BBA, het Consumentennetwerk en de projectleider van het HOV-project Phileas in Eindhoven.

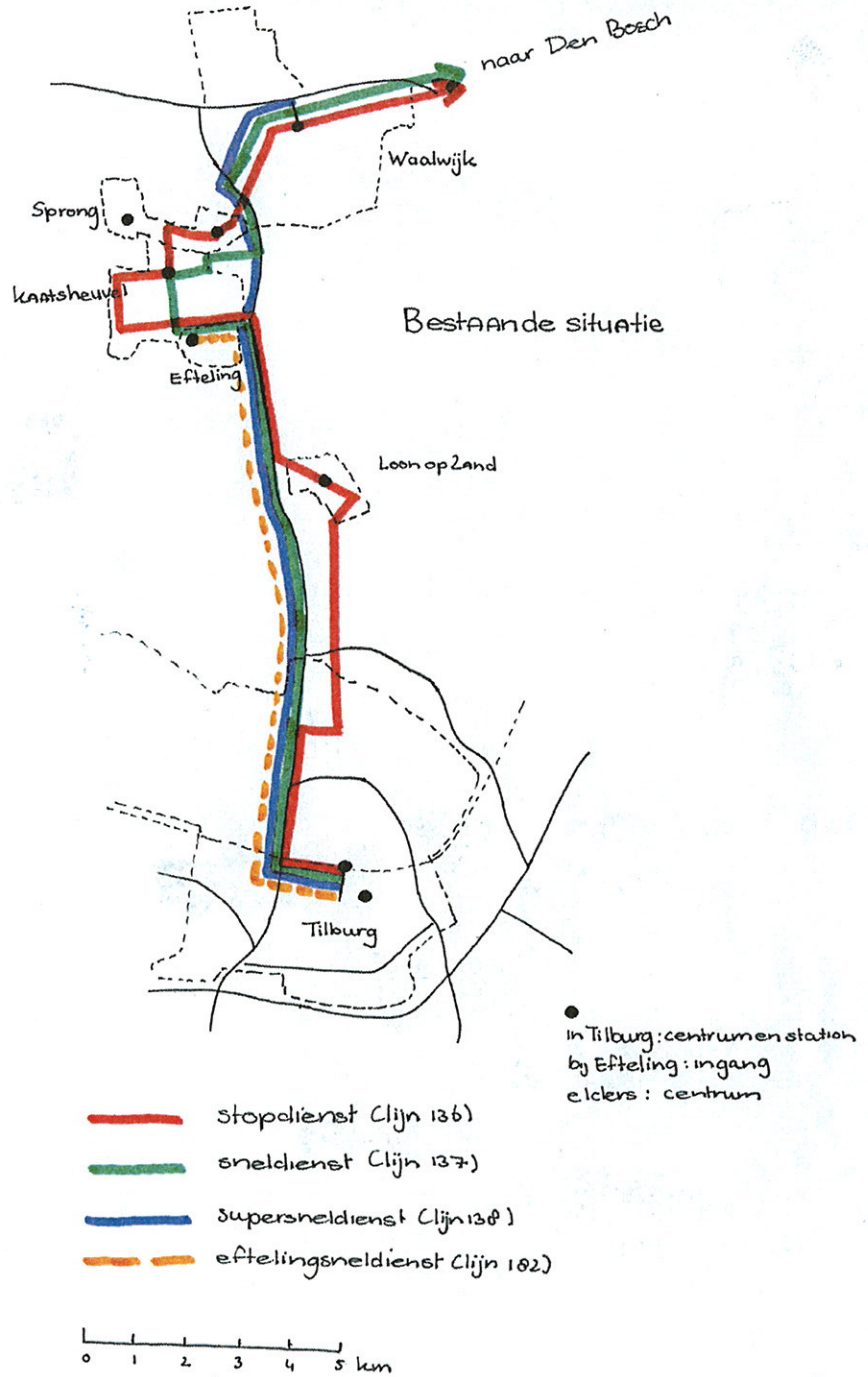
De bevindingen uit de documentenanalyse, de discussienotitie voor de gesprekken en de gesprekken zelf vormen de basis van deze notitie, welke die dient als achtergrondinformatie voor de afrondende workshop met verschillende betrokken instanties en belangengroeperingen. Deze instanties zijn: de gemeenten Loon op Zand, Waalwijk en Tilburg, Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant, BBA, de Efteling, de Kamer van Koophandel Midden-Brabant, het Consumentennetwerk, de Stichting Brabantse Milieufederatie, de Brabants-Zeeuwse Werkgeversvereniging en de provincie Noord-Brabant.

5.4 Beschrijving huidige situatie

Het buslijnnet in de corridor Waalwijk - Tilburg bestaat uit vier lijnen, namelijk:

- stopdienst 136;
- sneldienst 137;
- supersneldienst 138;
- Eftelingdienst 182.

Het aantal busreizigers op het drukste traject bedraagt circa 4.000, op een werkdag in 2 richtingen samen.



Figuur 4.1: Schets bestaande situatie



Lijnennetwerk	schets dienstregeling
Stopdienst 136	<ul style="list-style-type: none"> - frequentie drukke uren 30', stille uren 60' - goede aansluiting in Waalwijk op supersneldienst - redelijke aansluitingen in Tilburg
Sneldienst 137	<ul style="list-style-type: none"> - frequentie 30', in spits korte tijd 15' - goede aansluiting in Waalwijk op lijn 134 (Raamsdonksveer/Breda en Wijk en Aalburg/Gorinchem) - goede aansluitingen in Tilburg - goede aansluitingen in Den Bosch - in de middaguren vanuit Den Bosch 15'-dienst en geen supersneldienstlijn in verband met betere spreiding reizigers
Supersneldienst 138	<ul style="list-style-type: none"> - frequentie 30', alleen op werkdagspits in de spitsrichting - supersneldienst Waalwijk - Den Bosch is lijn 93, rijdt alleen in de ochtendspits naar Den Bosch - in Waalwijk aansluiting op stopdienst 136
Eftelingdienst 182	<ul style="list-style-type: none"> - frequentie 30', 's morgens naar de Efteling en 's middags/'s avonds (afhankelijk van de openingstijden) naar Tilburg - treinaansluiting in Tilburg, geen halten onderweg - ook Eftelingsneldienst vanaf Den Bosch (lijn 181)

Tabel 4.1: Lijnennet

5.5 Analyse verbeteringsmogelijkheden

Uit geanalyseerde rapporten komt een aantal mogelijkheden voor verbetering van het collectief vervoer op de relatie Waalwijk - Tilburg naar voren. Witteveen + Bos hebben onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor een cabinebaan, een sneltram en een bus. Grontmij heeft daarop aanvullend gekeken naar de mogelijkheden voor een geoptimaliseerde busverbinding. Deze onderzoeksfocus vloeit voort uit de conclusie van Witteveen + Bos dat alleen een busverbinding een reële optie is op de relatie Waalwijk - Tilburg.

	verbeteringsmogelijkheden
Witteveen + Bos	<ul style="list-style-type: none"> - drie varianten bezien: cabinebaan, sneltram, bus - aantal reizigers per dag¹ bij cabinebaan circa 10.000, bij bus circa 11.000², bij sneltram circa 12.000 - investeringskosten bij cabinebaan > 50 miljoen euro, bij bus < 15 miljoen euro, bij sneltram > 100 miljoen euro - exploitatiekosten per vervoerde reiziger kabeltram en sneltram vrijwel even hoog, bus 25% lager
Grontmij	<ul style="list-style-type: none"> - alle reizigers zijn ondergebracht in één lijn - in verband met resultaten Witteveen + Bos uitgegaan van een geoptimaliseerde busverbinding - onderzocht twee sneldienstlijnen (Waalwijk - Tilburg en Kaatsheuvel - Tilburg) of één sneldienstlijn (Waalwijk - Tilburg) - conclusie: één lijn vraagt minder exploitatiekosten - alle reizigers zijn ondergebracht in één lijn

1 Dit zijn instappers.

2 Circa 9.500 reizigers op het drukste deel van het traject.

Tabel 5.1: Analyse verbeteringsmogelijkheden



Uit de analyse van eerdere onderzoeken kan een aantal deelconclusies worden getrokken:

- Het is volstrekt onmogelijk om alle vervoersstromen in de corridor onder te brengen in één snelle dienst, omdat te veel bestemmingen te veel terzijde liggen.
- Afstand sneldiensthalte tot Kaatsheuvel-West is ruim 2 km.
- Afstand sneldiensthalte tot ingang Efteling is bijna 1 km.
- Het is niet mogelijk om bij een supersneldienst goede aansluitingen te geven én in Waalwijk én in Tilburg, behalve als elke 15¹ (of nog frequenter) wordt gereden.
- Grotere voertuigen à la de sneltram geven lagere frequenties, omdat de exploitatiekosten anders onevenredig toenemen.
- Als 9.500 reizigers per dag over verschillende routes moeten worden verdeeld, liggen de aantallen geheel in de bussfeer (vergelijk drukste traject Nieuwegein-tramlijn: 19.000 reizigers per dag).
- Alleen bij de bus zijn doorverbindingen naar Den Bosch mogelijk.

Samenvattend kan worden geconcludeerd dat opteren voor een ander alternatief dan geoptimaliseerd busvervoer overeenkomt met het tegenhouden van alle gewenste verbeteringen. Op basis hiervan is gekomen tot een eerste concept-aanvalsplan voor de corridor Waalwijk - Tilburg.

De hoofdlijnen daarvan zijn:

- De huidige vierdeling van lijnen blijft bestaan.
- Vergroten aantal reizigers door uitbouw van de supersneldienst: 15¹-dienst voor een betere aansluiting in Tilburg en een extra halte aan de oostzijde van Kaatsheuvel (voordelen méér reizigers zijn groter dan nadelen iets langere reistijd Waalwijk - Tilburg).
- Verbeteren van de doorstroming van de bussen, met name op de sneldienst omdat die zowel in Tilburg, Waalwijk als in Den Bosch klem zit in de aansluitingen (het missen van aansluitingen die volgens de dienstregeling worden geboden, geeft een ernstige imagoverslechtering).
- De doorstromingsmaatregelen (opstelstroken bij verkeerslichten, verkeerslichtenbeïnvloeding, plaatselijke busstroken, e.d.) op het gedeelte van de N261 dat zal worden omgebouwd tot autoweg met ongelijkvloerse kruisingen en het reeds bestaande deel autosnelweg met ongelijkvloerse kruisingen dat wordt omgebouwd tot autoweg, worden effectief maar zo sober mogelijk uitgevoerd.
- De bestaande doorverbindingen naar Den Bosch blijven bestaan.
- Naast de uitbreiding van de supersneldienst wordt ook gezien of het aantal ritten op de gewone sneldienst kan toenemen.
- Er wordt niet meer gezocht naar futuristische systemen.
- Er wordt gezien of, en in hoeverre vrijliggende busbanen gewenst zijn en of daarvoor ruimtelijke reserveringen nodig zijn.



5.6 Reactie vervoerder en consument

In gesprekken met de BBA, het Consumentennetwerk en de SRE als projectleider van het HOV-project Phileas in Eindhoven, zijn de in het voorgaande hoofdstuk beschreven analyse en het aanvalsplan besproken. Met name de gesprekken met BBA en het Consumentennetwerk hebben aanvullende aandachtspunten opgeleverd.

Het HOV-project Phileas in Eindhoven bleek qua financiële, ruimtelijke en vervoerskundige context dusdanig afwijkend van de relatie Den Bosch - Waalwijk - Tilburg dat zij geen nieuwe aandachtspunten oplevert.

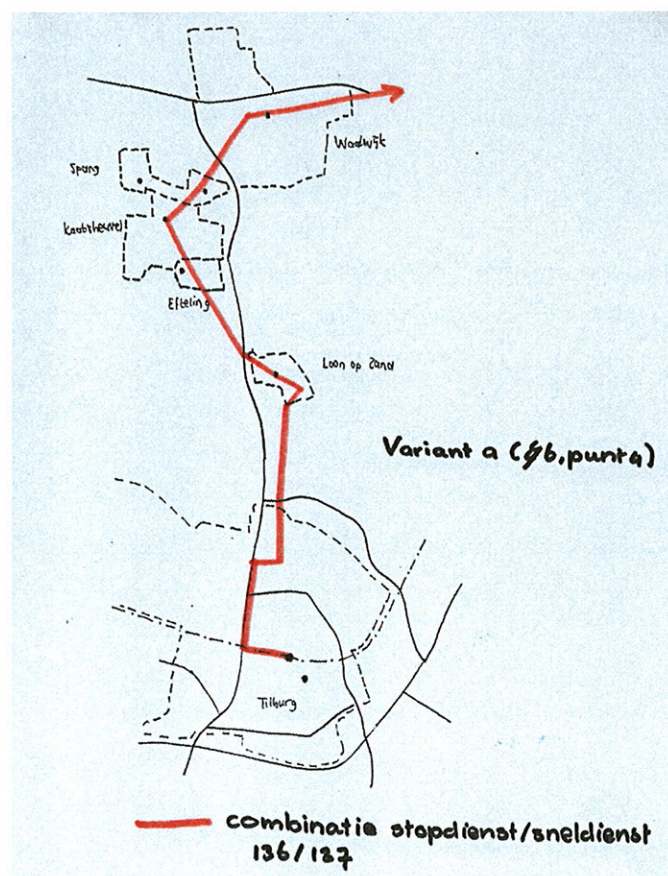
De gesprekken met BBA en het Consumentennetwerk leverden de volgende punten op:

1. BBA en het Consumentennetwerk kunnen zich vinden in de geschetste problematiek. De ligging van Kaatsheuvel is de bottleneck voor een snelle lijndienst. Kaatsheuvel is met haar 20.000 inwoners te groot om niet te ontsluiten en ligt ver verwijderd van de rechtstreekse route Tilburg - Waalwijk.
2. BBA en het Consumentennetwerk zien met het huidige aantal reizigers niets in andere vervoersvoorzieningen dan een verbeterde bus. De BBA denkt nog wel mogelijkheden te zien om de sneldienstverbinding op den duur tot tram te laten uitgroeien. De BBA kan zich op hoofdlijnen vinden in de analyse van Goudappel Coffeng.
3. BBA en het Consumentennetwerk merken op dat de verbinding Tilburg - Waalwijk onlosmakelijk is verbonden met Waalwijk - Den Bosch. In het verleden is deze relatie door de provincie Noord-Brabant niet echt in samenhang bekeken.
4. BBA ziet in beginsel drie mogelijke varianten voor collectief busvervoer op de route Den Bosch - Waalwijk - Tilburg (zie figuren 6.1, 6.2 en 6.3):
 - a) Rechtstreekse route lijn 136/137 via diagonaal naar centrum Kaatsheuvel vanuit Tilburg (bijvoorbeeld via Hooispoor) en naar Waalwijk. De rechtstreekse route en de ontsluitende lijn worden gecombineerd tot één.
 - b) Onderscheiden van twee specifieke lijnen. Een ontsluitende lijn 136 en een sneldienst 137. Beide lijnen zouden een ½-dienst kunnen rijden. Winst is onder andere het duidelijke onderscheid tussen een sneldienst en een ontsluitende lijn, waar nu feitelijk twee slingerende lijndiensten rijden. Deze variant vraagt investeringen. Het fietsnetwerk van Kaatsheuvel moet worden geoptimaliseerd. De route moet rechtstreeks (doortrekken Horst is een optie) worden met wellicht drie haltes. De centrale halte moet een stationsallure krijgen. Het product moet hoogwaardig worden qua uitstraling. BBA ziet mogelijkheden om via een dergelijke busdienst de markt rijp te maken voor een tram- of treinverbinding. De infrastructuur zou daarop reeds moeten worden ingericht.
 - c) Onderscheid van twee lijnen waarbij Waalwijk het scharnierpunt vormt met goede overstapmogelijkheden. De ene lijn rijdt tussen Tilburg en Waalwijk ontsluitend en na Waalwijk sneldienst tot Den Bosch. De andere lijn eerst

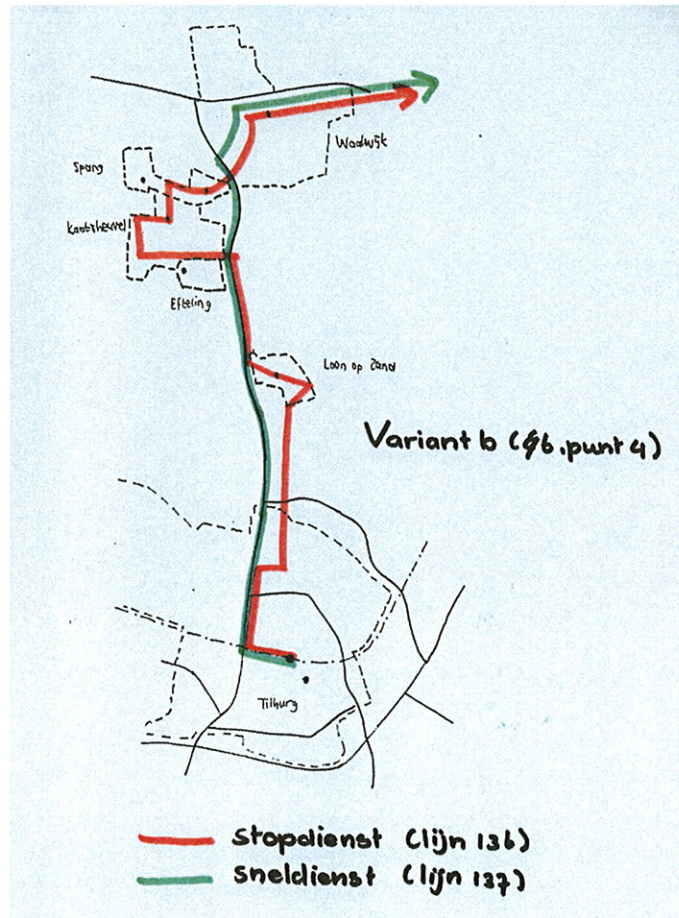


sneldienst tussen Tilburg en Waalwijk en daarna ontsluitend tussen Waalwijk en Den Bosch.

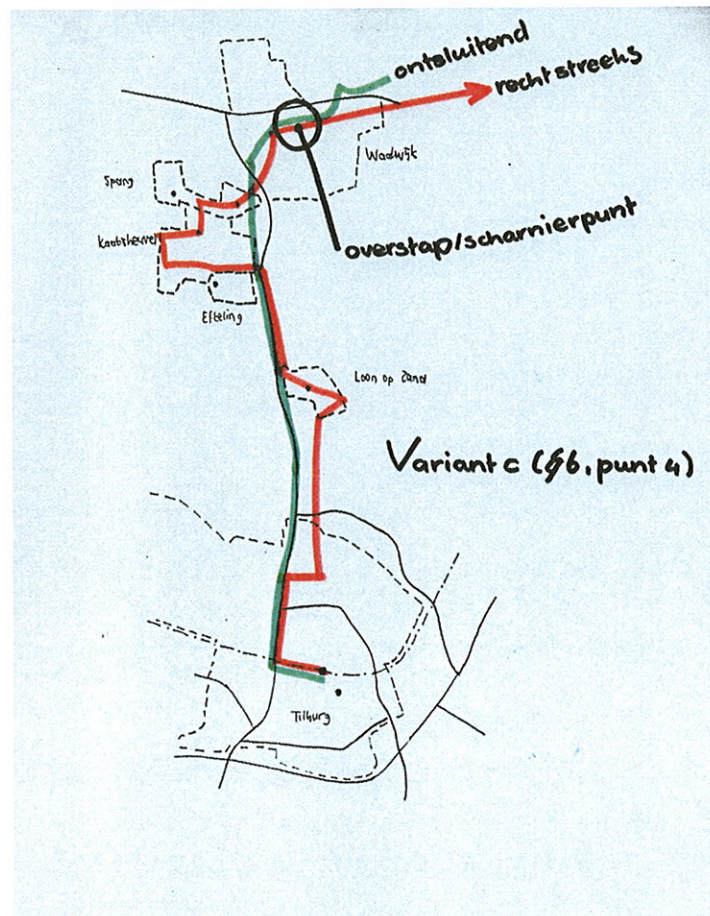
5. Het Consumentennetwerk opteert voor de plannen zoals beschreven door ROVER in haar Langstraatplan. ROVER komt daarin terug op de sneldienst/stopdienst-combinatie zoals die voor 1992 aanwezig was. De stopdienst Tilburg - Waalwijk rijdt dan door als sneldienst naar Den Bosch en de stopdienst Den Bosch - Waalwijk als sneldienst naar Tilburg. Dat vraagt om een onderlinge aansluiting in Waalwijk en een gezamenlijke aansluiting op lijn 134 (Raamsdonksveer - Wijk en Aalburg). De opzet van lijnen in de nota van ROVER gaat uit van een forse frequentieverhoging: avond minimaal tweemaal per uur (nu een- à tweemaal) en overdag minimaal zesmaal per uur (nu drie- à viermaal).



Figuur 6.1: variant a



Figuur 6.2: variant b



Figuur 6.3: variant c

5.7 Reflexie

1. De focus van het onderzoek richt zich op de relatie Tilburg - Waalwijk, maar wel met een doorkijk naar Den Bosch. Het gepresenteerde aanvalsplan laat de doorverbindings- en aansluitmogelijkheden dan ook volledig intact.
2. De BBA ziet mogelijkheden om in Kaatsheuvel met een halte aan de oostzijde voor lijn 138 de route van lijn 137 op te heffen. Daarbij wordt gereageerd op de in de analyse van Goudappel Coffeng aangegeven lange loopafstanden in de rapporten van Witteveen + Bos en Grontmij. De BBA laat echter naast lijn 138 de stopdienstlijn 136 bestaan, en de opmerking betrof de rapporten waarbij die stopdienstlijn er dan niet meer zou zijn. Heel Kaatsheuvel (inclusief de Efteling) zou dan worden bediend door één halte aan de oostzijde van het dorp.



3. Zowel BBA als het Consumentennetwerk komt terug op de sneldienst/stopdienstcombinatie zoals aanwezig vóór 1992. De stopdienst Tilburg - Waalwijk rijdt dan door als sneldienst naar Den Bosch en de stopdienst Den Bosch - Waalwijk als sneldienst naar Tilburg. Dat vraagt om een onderlinge aansluiting in Waalwijk en een gezamenlijke aansluiting op lijn 134 (Raamsdonksveer - Wijk en Aalburg). Vóór 1992 kon dat ook, omdat alle bussen op hetzelfde moment op het Vredesplein waren. Inmiddels is dat niet meer zo en zijn de mogelijkheden beperkt. Het is goed om de consequenties op dit moment nog een keer te bezien; waarschijnlijk worden aansluitingen slechter.
4. In de opzet van de BBA doet (behalve de seizoensbussen van de Efteling) alleen de stopdienst de Efteling aan en de sneldienst niet. Gezien het karakter van het vervoer naar/van de Efteling lijkt dat niet logisch.
5. De opzet van lijnen in de nota van het Consumentennetwerk gaat uit van een forse frequentieverhoging: avond minimaal tweemaal per uur (nu een- à tweemaal) en overdag minimaal zesmaal per uur (nu drie- à viermaal). De opzet is zodanig dat het systeem in duigen valt als de aangegeven frequenties niet gehaald kunnen worden. Van de zes ritten behoren er vier tot de stopdienst en twee tot de sneldienst, terwijl er voor het vervoer van méér reizigers meer sneldienst- dan stopdienstvraag lijkt te zijn. Net als bij de BBA lijkt alleen de stopdienst de Efteling aan te doen, maar helemaal duidelijk is dat niet.

De conclusie is uitgaan van de bus en die zo veel mogelijk verbeteren om zoveel mogelijk reizigers te trekken. Over hoe dat moet bestaan nuanceverschillen, maar de verschillende partijen streven duidelijk hetzelfde doel na.



6 Impressieverslag workshop

Donderdag 21 november 2002
Provinciehuis Noord-Brabant
12.00-14.00 uur

Het verslag wil een impressie geven van de bijeenkomst. In dat verband wordt een weergave gehanteerd op grond van besproken thema's. Dit in tegenstelling tot een gebruikelijke chronologische weergave bij een traditionele verslaglegging.

Aanwezig

- De heer A.J.W. Boelhouwer (gedeputeerde provincie Noord-Brabant)
- De heer H. Merckx (NV BBA)
- De heer J.P. van Mourik (Brabantse werkgeversvereniging)
- De heer R. Valk (Consumentennetwerk)
- De heer J. Rijnen (De Efteling BV)
- De heer J.J.P.M. Bisseling (wethouder gemeente Loon op Zand)
- De heer T. Koekkoek (provincie Noord-Brabant)
- Mevrouw Y. Cornelissen (provincie Noord-Brabant)
- De heer W. van de Ven (KvK Midden Brabant)
- De heer R. Willemse (provincie Noord-Brabant)
- Mevrouw E. Aarts (wethouder gemeente Tilburg)
- De heer M. van der Meer (gemeente Tilburg)
- Mevrouw E. Siliacus (gemeente Waalwijk)
- De heer P.M. Brogt (Goudappel Coffeng BV)
- De heer C.C. Dingemanse (Goudappel Coffeng BV)
- De heer S.G. Bijleveld (Goudappel Coffeng BV)

Agenda

1. Welkom
2. Uitleg door de heer Dingemanse van Goudappel Coffeng BV
3. Invullen werkopdracht
4. Inleiding door gedeputeerde Boelhouwer
5. Presentatie door de heer Brogt van Goudappel Coffeng BV
6. Discussie en bespreken werkopdracht
7. Conclusies
8. Sluiting



Inleiding door gedeputeerde Boelhouwer

De heer Boelhouwer gaat kort in op het doel van de bijeenkomst. Hij spreekt de hoop uit dat vanmiddag de diverse beelden over openbaar vervoer tussen Waalwijk en Tilburg 'bij elkaar gebracht' kunnen worden. Hij doet daarbij een oproep om met betrekking tot oplossingsrichtingen het denken buiten de gangbare kaders meer ruimte te geven.

Presentatie door de heer Brogt

De heer Brogt van Goudappel Coffeng geeft een nadere toelichting op de huidige openbaar-vervoerbediening tussen Waalwijk en Tilburg en de betekenis van het stapsgewijs bundelen van de huidige lijnen tot één (hoogwaardige) openbaar-vervoerlijn.

Werkopdracht

De wensen omtrent collectief vervoer op de relatie Waalwijk - Tilburg kunnen verschillen per consument of belanghebbende. De één hecht met name belang aan een snelle doorgaande verbinding, terwijl een ander juist een hoge frequentie, halten voor de deur, comfort of een goede aansluiting wil hebben.

Aan het begin van de workshop heeft iedere deelnemer een formulier ingevuld waaruit hij/zij vanuit negen verschillende rollen heeft moeten invullen wat voor wensen iedere rol zal hebben. De negen rollen zijn:

- bezoeker Efteling;
- forens Loop op Zand - Den Bosch;
- stadsbezoek Tilburg vanuit Waalwijk;
- bestuurder gemeente Loon op Zand;
- gedeputeerde provincie Noord-Brabant;
- BBA NV;
- ROVER/Consumentennetwerk;
- directeur Efteling;
- Brabantse Milieufederatie.



Volgt nu het overzicht van alle wensen die zijn opgeschreven:

bezoeker Efteling <ul style="list-style-type: none"> - frequent vervoer bij opening/sluiting Efteling - snel en direct - comfortabel - halte bij de voordeur - oma/bolderkar - goede informatie - goede aansluitingen trein 	forens Loon op Zand - Den Bosch <ul style="list-style-type: none"> - snel vervoer woon-werk - goede aansluitingen - frequent - zitplaats - betrouwbaar - halte bij het werk - goed vervoer van woning naar halte 	stadsbezoek Tilburg vanuit Waalwijk <ul style="list-style-type: none"> - minder frequent/zonder oponthoud - uitstappen in stadscentrum - goede aansluiting op stadsdienst Tilburg - avond-/nachtbus - snel/redelijk snel - goedkoop
bestuurder gemeente Loon op Zand <ul style="list-style-type: none"> - goede bereikbaarheid voor voorzieningen en bewoners - voldoende locaties/haltes - comfortabel en snel - betrouwbaar - ook 's avonds een bus - zoveel mogelijk bewoners bedienen - vervoer met dorpsgenoten 	gedeputeerde provincie Noord-Brabant <ul style="list-style-type: none"> - hoger aandeel OV-gebruik in modal split - goede bereikbaarheid/hoge dekking - snel - betrouwbaar - frequent - veilig 	vervoerder BBA <ul style="list-style-type: none"> - volle bussen/kostendekkend - aanpassen materieel aan vraag (groot/klein) - snel - goede infrastructuur - rendabel - betrouwbaar - tevreden reizigers
ROVER/Consumentennetwerk <ul style="list-style-type: none"> - goede bereikbaarheid van alle voorzieningen - frequent - klantvriendelijk - goede infrastructuur - aansluitingen op trein/stadsbus - comfort - voor alle doelgroepen - betaalbaar - betrouwbaar 	directeur Efteling <ul style="list-style-type: none"> - 's morgens snel, 's middags en 's avonds regelmatig - snel - frequent - service/luxe - halte bij de voordeur - vervoer op maat/Efteling-uitstraling 	Brabantse Milieufederatie <ul style="list-style-type: none"> - zo'n goed mogelijk alternatief voor de auto - geen verdere aantasting natuur - milieuvriendelijke bussen - reductie CO₂

Met het langslopen van de wensen vanuit de diverse doelgroepen blijken de elementen snelheid, betrouwbaarheid, frequentie, comfort en nabijheid van halteplaats verspreid over de doelgroepen regelmatig terug te keren.



Bespreking en discussie n.a.v. werkopdracht

Vervoer op maat: vervoer voor verschillende doelgroepen

Op de relatie Waalwijk - Tilburg maken verschillende doelgroepen gebruik van de bus. Elke doelgroep heeft zo z'n eigen behoeften met betrekking tot het openbaar vervoer. Je moet je afvragen wie de reiziger is en wat de reiziger wil. Het is belangrijk om elke doelgroep zo goed mogelijk te bedienen. De Eftelingganger moet de mogelijkheid krijgen om bijvoorbeeld een koelbox mee te kunnen nemen. Het is niet mogelijk om met enkel één gestrekte lijn de aanwezige doelgroepen adequaat te bedienen.

Ontsluitende en verbindende functie van openbaar vervoer

Geconstateerd wordt dat de openbaar-vervoerverbinding van Waalwijk naar Tilburg in Waalwijk een ontsluitende functie moet hebben en op de rest van het traject een verbindende functie. Soortgelijke bevindingen gelden voor Kaatsheuvel en Loon op Zand. Deze verschillende wensen vragen meer om 'maatoplossingen' waarbij het openbaar vervoer wordt afgestemd op de doelgroepen.

Betrouwbaarheid

Het is belangrijk dat het lijnnet betrouwbaar is. Niet alleen in de dienstregeling, maar ook in de praktijk. Betrouwbaarheid moet gecombineerd worden met snelheid. Daarbij speelt dat het bieden van betrouwbaarheid lastiger wordt naarmate de rijsnelheid toeneemt. Ongeacht het tijdstip van de dag (spits/daluur) moet een bus op tijd kunnen rijden. Om de reissnelheid te garanderen, zijn op punten van congestie vrijliggende busbanen of andere doorstromingsmaatregelen noodzakelijk.

Ombouw N261 tot autoweg

De N261 wordt in de toekomst omgebouwd tot autoweg met ongelijkvloerse kruisingen. Dat betekent dat voor de periode tot die tijd (en ook voor de periode daarna) nagedacht moet worden over slimme oplossingen voor de bus. Op dit moment speelt er een dynamisch-verkeersmanagementstudie. Bovendien is er volgend jaar een goed beeld over de inrichting van de N261. Op dat moment kan ook nagedacht worden over tijdelijke maatregelen die later ook bruikbaar zijn als de N261 autoweg is geworden.

Verder nog aan de orde geweest

- *Capaciteit busstation Tilburg*
Houd bij frequentieverhoging rekening met beperkte haltecapaciteit bij het busstation van station Tilburg.
- *Verplaatsen busstation Tilburg naar de noordzijde*
Momenteel is er een masterplan in de maak dat voorziet in verplaatsing van het busstation naar de noordzijde van het spoor.



Conclusies

Er zijn veel typen reizigers met verschillende profielen. Dat betekent dat er maatwerk geleverd moet worden op het gebied van verbinden en ontsluiten. Dit kan niet met één enkele (hoogwaardige) openbaar-vervoerverbinding, maar zal met meerdere (op elkaar aansluitende) lijnen moeten gebeuren. Hiervoor is de bus het meest aangewezen vervoermiddel. De hierbij te verwezenlijken ambitie moet bestaan uit het realiseren van:

- busbanen en/of doorstromingsmaatregelen (waar nodig) om betrouwbaarheid te kunnen bieden in combinatie met een hoge snelheid en;
- zoveel mogelijk kwartierdiensten ten behoeve van goede aansluitingen en ver-
vlechtingen.



7 Betrokken personen

Interviewpartners

- De heer H. Merkx & de heer W. de Jong (NV BBA)
- De heer R. Valk (Consumentennetwerk/ROVER)
- De heer P. Engelsman (Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, projectleider Phileas)

Workshopdeelnemers

- De heer A.J.W. Boelhouwer (gedeputeerde provincie Noord-Brabant)
- De heer H. Merkx (NV BBA)
- De heer J.P. van Mourik (Brabantse werkgeversvereniging)
- De heer R. Valk (Consumentennetwerk)
- De heer J. Rijnen (De Efteling BV)
- De heer J.J.P.M. Bisseling (wethouder gemeente Loon op Zand)
- De heer T. Koekkoek (provincie Noord-Brabant)
- Mevrouw Y. Cornelissen (provincie Noord-Brabant)
- De heer W. van de Ven (KvK Midden Brabant)
- De heer R. Willemse (provincie Noord-Brabant)
- Mevrouw E. Aarts (wethouder gemeente Tilburg)
- De heer M. van der Meer (gemeente Tilburg)
- Mevrouw E. Siliacus (gemeente Waalwijk)
- De heer P.M. Brogt (Goudappel Coffeng BV)
- De heer C.C. Dingemanse (Goudappel Coffeng BV)
- De heer S.G. Bijleveld (Goudappel Coffeng BV)



8 Literatuurlijst

Bureau Goudappel Coffeng BV, Het Parkland-vervoersysteem, in opdracht van Parkland Brabant, 20 september 1989.

Bureau Goudappel Coffeng BV, Bereikbaarheid Parkland, in opdracht van Parkland Brabant, 16 januari 1990.

Bureau Goudappel Coffeng BV, Openbaar vervoer in de Langstraat, in opdracht van BBA, 24 juli 1992.

Goudappel Coffeng BV, Verkeersplan gemeente Loon op Zand, in opdracht van gemeente Loon op Zand, 8 april 1998.

Witteveen + Bos raadgevend ingenieurs BV, Onderzoek alternatieve vervoerssystemen Tilburg-Waalwijk, in opdracht van Samenwerkingsverband Midden-Brabant, 16 augustus 1996.

Haskoning Ingenieurs- en Architectenbureau, Verkennende studie toekomstige vormgeving provinciale weg 204 Tilburg-Waalwijk, in opdracht van provincie Noord-Brabant, oktober 1997.

Grontmij Advies en Techniek BV, Openbaar Vervoer op de provinciale weg 204, in opdracht van provincie Noord-Brabant, 6 november 1998.

Grontmij Advies en Techniek BV, monitoring verkeerssituatie Efteling, fase 2 (oplossingsrichtingen), in opdracht van De Efteling BV, 22 november 2000.

AGV Adviesgroep voor verkeer en vervoer, DVM-architectuur, technische rapportage fase 1, in opdracht van provincie Noord-Brabant, november 2000.

IBZH raadgevend ingenieursbureau, Planstudie/tracé-MER N261 Tilburg-Waalwijk, startnotitie, in opdracht van provincie Noord-Brabant, 23 oktober 2001.

ROVER, René Valk, Langstraatplan, januari 2002.